

Con lo mejor de AUTOSPORT FI AUTOCAR AUTO FIA SCUDERIA TELMEX



# FAST mag

## 2014 TEMPORADA F1



**CORVETTE CR.7**

**150 KPH VELOCIDAD MÁXIMA MUNDIAL**



**PREVIAS**

**RALLY MÉXICO  
MOTO GP  
INDYCAR**



Mex \$45.00





**STEREN**

[www.steren.com.mx](http://www.steren.com.mx)

# Parrilla de salida



16

## El libro del mes

Ganando a cualquier costo



20

## Encuesta del mes

El mejor piloto mexicano en México



24

## Fem One

10 autos para ellas, parte 1



29

## Lo mejor de Autosport

Notas sobre F1 y el mundo motor



46

## Rally México

Lo que necesitas saber para disfrutarlo



87

## Circuitos F1 2014

Cuándo, dónde y a qué hora



104

## ¿Sabías...

los límites de velocidad en el mundo?



110

## Industria

Lo mejor de las ensambladoras



18

## Desde los fosos

F1: Predicciones 2014



22

## Opiniones Gemelas

El nuevo formato de NASCAR



26

## Curiosautos

Un mosaico asociado al deporte motor



44

## Histórica

Juan Manuel Fangio



49

## Previas 2014

NASCAR México, IndyCar, F1 y MotoGP



99

## Reportes de carrera

Lo que acontece en las pistas



106

## Seguridad Vial

El estado de Jalisco se une a la campaña



128

## Calendario

No te pierdas ninguna fecha de carreras

**BonusLap**

Disfruta nuestro contenido adicional en [fast-mag.com](http://fast-mag.com)

# MOTOR SAPIENS



## EL COMIENZO REAL

Todos sabemos que el año de carreras no inicia realmente hasta que empieza la F1 y en marzo finalmente llega la fecha ansiada. Tenemos un análisis completo de lo que estimamos que será la campaña 2014 y, como antecedente, en 2012 y 2013 atinamos completamente a que Vettel iba a ganar el título, así que vamos 2 de 2 y en lo personal voy 4 de 4 esta década.

Aparte de la sección de la previa de F1 con equipos, pilotos, pistas y demás, tenemos también las previas de la IndyCar, que inicia en St. Pete, y de MotoGP, que será una repetición de 2013, Honda contra Yamaha, los tres españoles en contienda y Valentino Rossi como cuarto as en espera de pelear un décimo título; y también tenemos la previa específica del orgullo del bajo, el Rally México.

En la sección de industria tenemos algunos de los hallazgos interesantes de Detroit, de lo que Corvette muestra en pie y de lo que viene de parte de McLaren para el futuro, entre lo interesante del mes. En la sección de museos hay una desviación al argentino de Balcarce, en honor a Fangio, y por supuesto en la sección histórica celebramos al gran pentacampeón, para estar a tono.

Las columnas de nuestros expertos dan mucho que pensar y la encuesta es similar a la del mes pasado, excepto que ahora nos fuimos por el mejor mexicano en pistas mexicanas, tal como vieron en nuestro sitio <https://www.facebook.com/RevistaFastMag>; no dejen de visitarlo, porque pronto nos van a ayudar a nombrar algo relevante para México, ahí encontrarán los detalles. Los resultados de lo poco que se ha corrido –las 24 de Daytona y el rally sueco– este año, están listos con las mejores notas y lo más relevante del mes. Como es costumbre, material de lectura para personas que no son simples espectadores de lo que sucede en las pistas. Los dejo con...

Un abrazo fraternal

**Carlos Eduardo Jalife Villalón (Cajal)**

# FASTmag

CARLOS EDUARDO JALIFE VILLALÓN

**Editor en Jefe**  
scuderiarz@yahoo.com.mx

ALBERTO HEREDIA HERNÁNDEZ  
**Director de Arte**  
aheredia@contenido.com.mx

LILIA ROMERO XOSPÁ  
lromero@contenido.com.mx  
**Diseño Gráfico**

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

JOSÉ AGUSTÍN RAMÍREZ M. e ILET  
**Web, RS y Apps**  
rs@escuderiatelmex.com

CÉSAR GONZÁLEZ GÓMEZ  
**Traducción y corrección de estilo**

MARCELO ASSAF, RAFAEL BOLAÑOS CACHO, LUIS G. CALDERÓN, CARLOS GONZÁLEZ BERTHEAU, ALEJANDRO GÁSPAR NAJERA, LUC Y CARLOS GHYS, CARLOS HERRERA, LUIS LAURO HINOJOSA, CÉSAR T. JIMÉNEZ, CARLOS A., OMAR E. Y JAVIER Z. JALIFE RUIZ, ALEJANDRO MEDINA, ALEJANDRO NAIME, CARLOS NIÑO, GILBERTO NIÑO, ANDRÉS ORTIZ LAVÍN, RAMÓN OSORIO JOURDAIN, PHOTO4-FERNANDO BOUBET, JORGE RÍOS HELIG, JUAN JOSÉ SEGÚI GARZA, JOSÉ MA. RUBIO, JULIO SÁNCHEZ, FERNANDO TORNELLO, LUIS UGARTE, WOLFGANG VON DER ROSEN  
**Colaboradores**

ADOLFO CHÁVEZ (ATL), VIRGINIA S. MEYER (ARG), CHRIS VAN DE WIELE (BEL)  
**Corresponsales**

## Editorial Contenido

JIMENA CÁRDENAS ESTANDÍA  
**Dirección General**  
jcardenas@contenido.com.mx

MARIANA ALFARO AGUILAR  
**Coordinadora de Procesos**  
aaguilam@contenido.com.mx

JACQUELINE ARRONIZ  
**Coordinadora Comercial**  
jarroniz@contenido.com.mx

MARU CANABAL, SANTIAGO GARCÍA,  
JAVIER MÉNDEZ, ROBERTO ORTÍZ  
**Ejecutivos Comerciales**

ALEJANDRA ORNELAS CERECEDO  
**Coordinadora de Circulación**  
aornelas@contenido.com.mx

KARLA GARCÍA FLORES  
**Alianzas Estratégicas**  
kgflore@contenido.com.mx

Revista Fast Mag mensual. Aparece el día 1° de cada mes. Editada y publicada por Editorial Contenido, S.A. de C.V. Oficinas generales: Darwin 101, Col. Anzures, C.P. 11590, México, D.F. Comutador: 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: Grupo Ajusco, S.A. de C.V. José Ma. Agreda y Sánchez 223, Col. Tránsito, México, 06620 D.F. Tel. 5132-1100 • fax 5132-1129. Distribución: DIMSA para locales cerrados y para vocadores del interior de la República. Todos los artículos no firmados son de autoría de el editor responsable por convenio con Scuderia Editores S.A. de C.V.



RevistaFastMag



@Fast\_Mag

[www.fast-mag.com](http://www.fast-mag.com)

MARZO 2014 [ 3 ] [www.fast-mag.com](http://www.fast-mag.com)

# #140 CARACTERES X SEGUNDO

 **Gustavo Ayon**  
@AyonGustavo  
@memorojas15 Vamos memo a meterle la pata si quieres te presto la mía que soy del 16" // gracias amigo!

 **Hiroshi Aoyama**  
@OfficialHAOYAMA  
西に向かいます。新幹線 I am going to Osaka city by train. 300km/h ? I am faster ;)

 **Kevin Magnussen**  
@KevinMagnussen  
I know this #20 Le Mans car is a Ferrari - sorry @McLarenF1! - but you have to agree it's really beautiful. [pic.twitter.com/LM4NHh9tEh](http://pic.twitter.com/LM4NHh9tEh)

 **The Wolf of NASCAR**  
@CitizenKBA  
Scott Speed said said RallyCross was his dream ride. So F1 and #NASCAR just stepping stones. What an interesting plan.

 **Jenson Button**  
@JensonButton  
Very sad to hear that David Robertson who helped me reach my dream of racing in Formula one has passed away. My thoughts are with his family

 **Omar Jalife**  
@ojalife  
Comparadas con Caterham, y la mayoría de los equipos, las narices de ornitorrinco son una obra de arte.

 **El Abuelo F1**  
@bueuF1  
El alerón de 2014 es menor. Mas tipo 'Monza' y no tan tipo 'Mónaco' como el de 2013 El de 2014 ya genera menos resistencia. Y menos carga

 **Valentino Rossi**  
@ValeYellow46  
Just another day for return on the asphalt and ride my M1 #sepang1 <http://instagram.com/p/j7IpUyODYN/>

 **Carlos Slim Domit**  
@Carlos\_Slim\_D  
Big day Vijay, @thevijaymallya looking forward to an awesome season and good things to come.

 **I ♥ ESCUDERIA TELMEX**  
@ILOVEESCATELMEX  
Hoy en Jerez: " Fernando... Felipe is faster than you."

 **Esteban Gutierrez**  
@EstebanGtz  
I love the feeling of the turbo in the new Ferrari engine! It will be a very exciting season :) #followme @OfficialSF1Team

 **Monsieur\_F1 ( Mr.F1)**  
@MonsieurF1  
The @WilliamsF1Team mechanics have told to @MonsieurF1 that nobody missed @Pastormaldo ....I don't know why!!!!!!

 **Sergio Pérez**  
@SChecoPerez  
Buen inicio de una nueva era en Formula 1!! Con mucho que aprender de los nuevos Motores turbo!!! Good...

 **Nico Hülkenberg**  
@NicoHulkenberg  
So many asking why 27? Pretty simple 1. it's my Bday dates together 19.8 and 2. it's simply a cool Number

 **Aric Almirola**  
@aric\_almirola  
Had another good test. My guys and everyone @RPMotorsports have been putting in some hours. We are as ready as we ever have been.

 **Shawn Courchesne**  
@ShawnCourchesne  
Just imagine how great the "Team Orders" factor is going to be now at Homestead. It's going to be like a roller derby match out there.

 **CarlosAhmedJalifeRuz**  
@elzurdojalife  
El nuevo sistema de NASCAR asegura un espectáculo pero no necesariamente un final justo. Expertos en drama pero no en automovilismo de elite.

 **Dustin Long**  
@dustinlong  
#NASCAR .. Brian France: "That's always part of NASCAR to have some version of contact."



Revista FASTmag SEARCH

**Scuderia Rodríguez**  
@scuderiarqz  
NASCAR - En las trocas hoy el más rápido en las pruebas en Daytona antes del inicio de temporada fue...!!!GERMÁN QUIROGA!!! ¡¡¡Bravo GQ!!!

**NASCAR on ESPN**  
@ESPNNASCAR  
The 8 drivers will have their points reset to 4,000 at Martinsville. Winners of the three races advance; other spots set on points

**IndyCarMathGuru**  
@IndyCarMathGuru  
Kimi said the 2014 car doesn't feel much different from 2013. If he can still say that in Australia, the rest of the #F1 grid can stay home.

**Grand Prix 247**  
@grandprix247  
Vettel: I pray for a miracle that Schumi will return and be the person he has always been...

**F1 Paddock**  
@Formula1Paddock  
If F1 has to have double points, at least have the race double the distance 3hr Race!

**James Allen**  
@Jamesallenor1  
Just noticed that Alonso's new F1 race number #14 is the same as Xabi Alonso at Real Madrid, which is also Fernando's favourite team

**Athletes For God**  
@AthletesForGod  
A winner is someone who recognizes God's given talents, develops that talent into skill, and uses that skill to reach their ultimate goal.

**José Ant. Fernández**  
@WinfieldF1  
"La aerodinámica es para fracasados que no saben hacer motores." Enzo Ferrari

**Pilotos XSV**  
@PilotosXSV  
Si eres peatón y estás en un camino con aceras, recuerda que está prohibido caminar por la superficie de rodamiento.

### apps Recomendadas

<b>Death Rally</b>	<b>Reckless Getaway</b>
<b>Speed Racing Police Car</b>	<b>Real Racing 3</b>
<b>Zombie Highway</b>	<b>Gravity Racing Madness</b>
<b>Car Racing-Thirst For Speed</b>	<b>Asphalt 8: Airborne</b>

### RECOMENDADOS

YouTube

- ▶ 1957 Race of Two Worlds on Film
- ▶ 1957 German GP Fangio
- ▶ Lotus: Back To School
- ▶ La vittoria di Tazio Nuvolari al Nurburgring nel 1935
- ▶ 1000 miglia 1933 - Tazio Nuvolari
- ▶ Porsche - Brian Redman Race Practice At Targa Florio 1970
- ▶ CGI VFX Spot HD: "Opening Clip For F1 GP Brazil" - by TV Globo
- ▶ BAFFLED (1973) with Leonard Nimoy on race track
- ▶ Porsche, Ferrari, Bizzarrini and other fundamental steps in life
- ▶ Lewis & Nico: Uncut & Off the Record

1



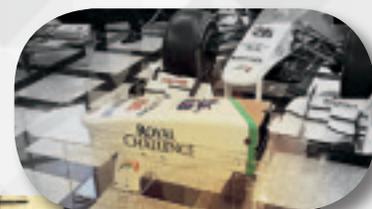
2



3



4



## 1 Un centro multimedia para tu auto

No tires tu dinero comprando un sistema de navegación obsoleto para tu auto, mejor aprovecha al máximo tu smartphone y conviértelo en un centro multimedia para tu vehículo. Esto lo podrás hacer con el nuevo soporte XSP-N1BT que lanzó hace apenas unas semanas Sony y que te permitirá integrar tu teléfono inteligente a la consola central de tu coche. La increíble herramienta cuenta con controles de volumen en su propio marco, así como también conector de carga magnético que funciona con cualquier equipo Xperia. Además, tiene un puerto USB polivalente para cargar cualquier teléfono Android y conectividad total gracias a App Remote. Precio: 250 dólares.

## 2 ¡Graba todos los detalles!

Buscando que la gente pueda captar todos los detalles de su diversión, la firma japonesa Panasonic lanzó al mercado su nueva videocámara W850, la cual prácticamente es un 2X1. Esta belleza se caracteriza por incorporar dos objetivos: el clásico, y otro integrado en su pantalla plegable. Esta segunda lente funciona con el sistema Twin Camera y busca captar el rostro de la persona que está sosteniendo el equipo o cualquier otro objetivo. El modelo ofrece además conectividad WiFi y NFC, con la que podrá interactuar con teléfonos y tablets, para reproducir en ellos las imágenes y los videos de la cámara. Su precio es de 799 dólares y está disponible en tiendas departamentales.

## 3 Tus juegos de Android en la TV

La plataforma de Google para dispositivos móviles, Android, continúa ganando terreno. Primero, los teléfonos inteligentes apostaron por él, después las tablets, las computadoras y, ahora, los videojuegos lo adoptarán. La firma tecnológica Huawei lanzó su consola Tron, la cual llevará todos los juegos del sistema operativo a tu televisión. Dependiendo que tan gamer seas podrás decidir entre la versión de 16 o 32 gigabytes, pudiendo ambas ampliar su almacenamiento gracias a su ranura de microSD. La consola tiene en su interior un Tegra 4, además de 2 GB de memoria RAM por meros 150 dólares.

## 4 Una increíble mesa de F1

Tu pasión por la velocidad y en específico por la Fórmula Uno quedará plasmada en esta increíble mesa que adornará tu casa. Tal como se observa, fue creada con la trompa real del monoplaza VJM04 usado por Force India en el mundial 2011, cuando sus volantes fueron el escocés Paul di Resta y al alemán Adrian Sutil. La nariz va al interior de una base de acrílico transparente que permite observar perfectamente sus características a detalle. La mesa, desarrollada por Memento Exclusives en colaboración con el equipo de F1, mide 1.40 metros de largo, por 65 cm de ancho y 55 de alto. Precio: 6,200 dólares.

 .com/infinitem

 .com/picaleinfinitem

# ***ESCUCH*** ANDO EN **infinitem**



[telmex.com](http://telmex.com)



**TELMEX**<sup>®</sup>  
está contigo

lente



## CHECO

Año nuevo, vida nueva, casco nuevo y equipo nuevo. El mexicano Sergio Pérez en la pretemporada en Jerez de la Frontera con el redorado Force India VJM-07

PRUEBAS FI JEREZ

29 de enero de 2014

SAHARA FORCE INDIA

Descarga fotos del mes adicionales en [fast-mag.com](http://fast-mag.com)



lente



## CHOQUE

Inicia la campaña 2014 de Fórmula Uno y Lewis Hamilton da el primer choque significativo en el Mercedes W05, al cual se le atribuyó la culpa por falla mecánica.

PRUEBAS FI JEREZ  
28 de enero de 2014  
AUTOSPORT



lente



## CURVA

El finlandés Jari Matti Latvala lleva muchos años a la sombra de sus coequiperos y ahora ha decidido tomar el mando. Su actuación en Suecia fue impresionante, como vemos.

RALLY SUECIA WRC  
7 de febrero de 2014  
VW MOTORSPORT





### Laptop Touch Lenovo Flex

Con una pantalla de 14 pulgadas y un diseño ligero y fresco, esta laptop se prepara para acaparar las miradas del mercado juvenil que busca practicidad y comodidad en un diseño moderno.

Se llama Flex, porque la puedes mover hasta 300 grados y convertirla de laptop a atril, así que resulta una buena opción para llevar de viaje. Técnicamente la componen: procesador Intel Core i3, memoria RAM de 4GB, disco duro de 500 GB + 8GB de almacenamiento en estado sólido y sistema operativo Windows 8.1 64bit.

**Precio aproximado \$8,409 pesos**

### Laptopt/Tablet Toshiba W30T

Aunque estamos migrando a la tablet, algunos de nosotros no podemos prescindir de la comodidad y seguridad del teclado físico, para ellos Toshiba nos trae la W30T, que nos da ambas opciones: Laptop/Tablet. En ella encontrarás: pantalla táctil de 13.3 pulgadas, procesador Intel Core i3, memoria RAM de 4GB, disco duro 500 GB y sistema operativo Windows 8.1 64bit.

**Precio aproximado \$11,899 pesos**



### Cámara Digital de GoPro Hero 3 Edition

Seguimos con los aventureros; las cámaras GoPro son todo terreno por excelencia, en esta ocasión les mostramos la Hero 3 Edition que entre sus características ofrece: resistencia de hasta 60 metros bajo el agua, captura video en Full HD y fotografías de 5 megapíxeles.

Con su modo ráfaga, podrás captar imágenes a tres fotogramas por segundo, y en su modo automático, toma fotos en intervalos de 0.5, 2, 5, 10, 30 y 60 segundos.

**Precio aproximado \$3,599 pesos**



### Cámara Digital Fujifilm Finepix XP200

Para los que quieren una resistente compañera de aventuras, recomendamos esta cámara de 16 MP con una resistencia de 15 metros por debajo del agua, -10°C de temperatura y caídas de 2 metros de altura. Dispone de un zoom digital de 10x, iluminación LED al frente, conexión Wi-Fi y pantalla LCD de 3 pulgadas para un puntual monitoreo de tus fotografías. También captura video en HD.

**Precio aproximado \$4,949 pesos**



### Bocina portátil de Sony Srs-Bts50 a prueba de agua

Los fines de semana son de diversión y descanso, pero también necesitarás que tu música que te acompañe a donde vayas, para ello Sony te trae esta bocina a prueba de agua con conexión Bluetooth y NFC.

Diseño compacto, moderno y muy práctico, su batería dura hasta 10 horas; además podrás elegir entre colores frescos como rojo y azul.

**Precio aproximado \$2,699 pesos**



### Audífonos NCredible N-Ergy de Monster

Estos audífonos representan una buena relación entre calidad y precio, además de ofrecer toda la comodidad y protección de una ingeniería de audio basada en la salud de tu oído. Funciona como manos libres, así que también puedes hacer y recibir llamadas desde tu smartphone.

Para mayor comodidad, podrás traerlos alrededor del cuello sin que se caigan gracias a una pequeña conexión magnética entre ambos.

**Precio aproximado \$959 pesos**



\*Los precios son un aproximado, pueden variar a lo largo del mes.  
\*Consulte bases, promociones y disponibilidad en tienda.

# GANANDO A CUALQUIER COSTO



## WINNING AT ALL COSTS

Autor: James Allen • Editorial: Speed Merchants Limited  
Páginas: 242 • Pasta: Blanda • Precio: 18 dólares + envío



**J**ames Allen es comentarista de la televisión inglesa y desde hace cinco años da su visión de la Fórmula Uno con el acceso que tiene gracias a su trabajo en la máxima categoría del automovilismo. El libro es una versión ampliada de lo que dice en sus programas, en sus podcasts y también tiene modificaciones sustanciales sobre lo apuntado al calor del momento, cuando ya la reflexión impera junto a la perspectiva completa de un hecho.

El libro está ordenado en capítulos siendo el primero para enero, y el undécimo para noviembre, con uno más para los reportes de estrategia de cada carrera, que aparentemente son muy populares pues de su sitio jamesallenonf1.com se distribuyen a sitios hermanos y Alen comenta que tiene más de 10 millones de

escuchas en 10 idiomas distintos; luego hay un listado de los podcasts con sus invitados y los temas tratados durante el año, supongo que para consultarlos en su sitio según le apetezca al lector (o escucha).

El libro no es tan profundo como pudiera esperarse de un experto, no es un verdadero anuario, sino la recopilación de los temas que Allen considera los más relevantes del mes, pero desde la visión inglesa con abundancia de opiniones acerca de los equipos y pilotos británicos, pues es lo que le interesa a su público primordialmente. Es divertido leer todo lo que opinó en su momento y lo que opina a toro pasado, pero no sorprende pues desde el título -Ganando a Cualquier Costo se refiere a que Vettel no respetó las reglas de equipo en Malasia para vencer a Webber, como si eso hubiera sido relevante a posteriori- ya hay cierta indicación de cuál será el enfoque del texto. Hay pocas fotos, centrales de Darren Heath, muy cercanas, como muy personales para ir a tono con el libro. Es bueno para pasar el rato y entender lo que el público británico anhela del gran circo y como los comentaristas como Allen alimentan profesionalmente esa necesidad.



TEMPORADA  
2014

ABRIL 5



Boletos desde \$ **160**

Boletos en  
[ticketmaster.com.mx](http://ticketmaster.com.mx)

**532 59000**

Niños **ENTRADA GRATIS\***

\*CONSULTA TÉRMINOS Y CONDICIONES EN: [nascarmexico.com.mx](http://nascarmexico.com.mx)

Sigue la transmisión



[nascarmexico.com.mx](http://nascarmexico.com.mx)



@NASCARmxOficial



NASCARmexicoOFICIAL



NASCARMexico

OCESA

# ¿Quién será el campeón 2014?

Inicio la temporada de F1 y por ello va la columna del pronóstico del campeón. Con un récord de 4-0 en los cuatro años más recientes – en 2009 nadie vio a Button ganar con Brawn y si alguien dice lo contrario está mintiendo– intentaré elevarlo a cinco, aunque es difícil predecir cuando apenas va una sesión de pretemporada, Jerez, y ni siquiera han salido a rodar todos los autos.

Por tradición siempre le he ido a los pilotos latinoamericanos con posibilidades, desde los Rodríguez hasta Massa y, obviamente a los mexicanos aunque sepa que no tienen oportunidad de ser campeones, todavía; lo cual espero cambie en el futuro.

En 2014, pienso que va a ser difícil derrotar a Vettel como piloto, pero ahora los pilotos no cuentan ya ni el 50% del paquete total, por lo que veo que finalmente será derrocado, pues la combinación RB10-Renault-Vettel no parece ser tan fuerte como las que presentan Mercedes y Ferrari con sus motores propios y sus pilotos de gran nivel y ahí es donde creo que caerá el título en 2014. Pero al no tener un compañero fuerte Vettel bien podría aprovechar los puntos que se quiten las duplas de Mercedes y Ferrari y lograr el 'penta' al hilo, no hay que descartarlo.

Mercedes con el W05 de motor propio tiene a dos pilotos competentes en grado sumo. Yo vería ligeramente adelante al güero germano, Nico Rosberg, quien en mi particular opinión es más completo que Lewis Hamilton, aunque en el curso de una vuelta de calificación el moreno inglés puede ser más veloz. Me parece particularmente difícil la adaptación para Lewis, quien sale a 100% todo el tiempo y no es un gran estratega, por lo que podría quedarse sin gasolina o verse obligado a andar a velocidad de crucero en algunas carreras, más ahora que no estará Ross Brawn para supervisar la táctica. Nico es mucho más cerebral y este podría ser su año si, como parece, Mercedes le da al clavo en su fuente de poder.

El otro equipo con dos grandes pilotos – campeones– es Ferrari, y también van a pelear el campeonato, según se vio en Jerez. Fernando es quizás, un poco mejor como probador, pero los dos son muy buenos, muy veloces –Kimi en carrera es brutal– y muy buenos estrategas, aunque me da la impresión que el finlandés es más disciplinado y no pierde la cabeza, no se calienta tanto como el español y no habla de más, lo que sería su ventaja dentro y fuera de la pista.

Cinco contendientes, y veo a un finlandés ganar el título. En diciembre sabemos si se me empañó la bola de cristal o sigue la racha.



*"I got tombstone in my eyes and I'm running real hard..."*  
Bruce Springsteen



# SUEÑO REALIDAD



Escanea y conoce la historia

[kmdehistorias.com](http://kmdehistorias.com)

Cualquiera que sea tu sueño te acompañamos a lo largo del camino hasta lograrlo

Goodyear Mx  

**GOODYEAR**  
KILOMETROS DE HISTORIAS

# EL MEJOR PILOTO MEXICANO EN PISTAS MEXICANAS

Con lo mejor de 

TRAS ELEGIR LOS 30 MEJORES PILOTOS MEXICANOS EN PISTAS MEXICANAS EN LA EDICIÓN DE FEBRERO DE FASTMAG, NUESTROS LECTORES OPINARON, CON MUCHA DIVISIÓN Y SIN UN GANADOR ABSOLUTO, AUNQUE SE RATIFICÓ LA SELECCIÓN INICIAL

Por **Javier Zahir Jalife Ruz**



## 35.89%

MOISÉS SOLANA



## 31.29%

GUILLERMO ROJAS

**H**ubo una diferencia de 4.6 puntos entre Moisés Solana con sus más de 200 triunfos, y Guillermo Rojas con sus 22 títulos nacionales, pero entre los dos no llegaron al porcentaje abrumador alcanzado por Ayrton Senna en la encuesta de febrero, pues apenas pasaron de dos tercios de los votos totales. Parte del problema es que casi uno de cada diez internautas no entendió que eran sólo pilotos mexicanos en pistas nacionales y votaron en el rubro de OTRO por pilotos como los hermanos Pedro y Ricardo Rodríguez cuya carrera nacional fue buena, pero un mero paso en su internacionalización; más válido fue elegir a algunos como Adrián Fernández, quien no brilló tanto en México, o Germán Quiroga, quien sí brilló, pero no estaba tan alto en la elección. Incluso hubo votos para Mara Reyes, gran bicampeona de Tractocamiones, quien no estaba en la lista de los 30, y por pilotos de off-road del noroeste que compiten en series internacionales como son las de SCORE, lo cual no era el objeto del artículo original. Para el mes próximo, chequen nuestro sitio y nuestro Facebook, pues tenemos que elegir cuál es el F1 más feo de 2014. ¡¡¡Eso sí va ser difícil!!!



JIMMY MORALES

JORGE GOETERS

CARLOS GUERRERO

OTROS (VARIOS NOMBRES)

Participa en nuestras encuestas en:

 [facebook.com/RevistaFastMag](https://www.facebook.com/RevistaFastMag)

y en [www.fast-mag.com](http://www.fast-mag.com)

## TECNOLOGÍA DE CAMPEONES

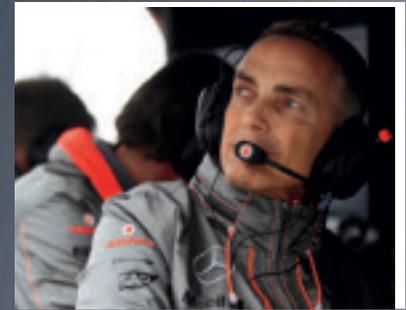
1

LA FÓRMULA GANADORA:  
FUNCIONANDO  
COMO NUEVO

En nuestra primera serie de lubricantes y combustibles, descubrimos que los innovadores lubricantes para motor Mobil 1™ mantienen los motores de competencia funcionando como nuevos.

“El secreto de Mobil 1 está en su habilidad para innovar y adaptarse”, menciona Bruce Crawley, Gerente de Tecnología Global para Deportes de Motor, de ExxonMobil Fuels, Lubricants & Specialties Marketing Company. “Competir tiene que ver con mejorar a un ritmo muy rápido — el equipo está buscando una mejora cada dos semanas”. Como aliado en tecnología del equipo Vodafone McLaren Mercedes,

un equipo que compite para ganar carreras y campeonatos, los científicos de Mobil 1 están bajo constante presión para aportar nuevas ideas. Incluso las pequeñas mejoras pueden marcar la diferencia entre ganar o no.



## BAJO DEMANDA

*“Dado que las exigencias técnicas de competir en Grandes Premios han cambiado, el equipo Mobil 1 se ha adaptado rápidamente y de manera satisfactoria a evolucionar con sus productos para mantenerse en el primer plano de la competencia, justo como adaptamos nuestros autos continuamente durante cada temporada”.*

*Martin Whitmarsh, Jefe de equipo,  
Vodafone McLaren Mercedes*

“INCLUSO LAS PEQUEÑAS MEJORAS  
PUEDEN MARCAR LA DIFERENCIA”Nº 1 – LUBRICANTE PARA  
MOTOR MOBIL 1

La longevidad y el desempeño son vitales en las competencias de Gran Premio, en las que se espera que cada motor recorra miles de millas con más potencia en un menor desplazamiento. “Como actualmente el motor es inmodificable, tenemos que ser más creativos en nuestras ideas,” comenta Crawley, “te concentras en menos cosas, pero con mucha más intensidad”.

MÁXIMO DESEMPEÑO  
EN MOTORES

*El lubricante de motor Mobil 1 ayuda a asegurar que el motor tenga el mismo nivel de poder cuando el piloto más lo necesita,*

*ya sea en la primera curva o en la última. El lubricante mantiene las superficies internas limpias y libres de depósitos, previniendo también el desgaste.*

99%

Después de los tres Grandes Premios que cada motor debe ser capaz de completar, Mobil 1 espera retener más del 99% del desempeño en la potencia del motor.

En 2009, con solamente 8 motores permitidos por temporada a los pilotos, Mobil 1 lubricó el primer motor de Gran Premio en ganar tres carreras consecutivas. Con esto el motor de Jenson Button estableció el nuevo estándar en el Gran Premio de Mónaco.

#1



# ¿Es bueno el nuevo formato de la Caza por la Copa de NASCAR?



## ES UNA RIDICULEZ

Cada vez más NASCAR se aleja de sus raíces y busca desesperadamente la forma de mantener vibrante el campeonato hasta el final. Si bien la famosa Caza no era una gran idea, me parece que el nuevo formato que se proponen implementar se vuelve ridículo pues, hipotéticamente, puedes ganar todo el año y perder en tres carreras todo el trabajo de hasta 32 anteriores. Es un formato de postemporada similar a la NFL, MLB, NBA y NHL, pero lo que no ve NASCAR es que el automovilismo es distinto.

En las ligas mencionadas, no te enfrentas con el resto de los equipos todo el tiempo y por ello resulta necesaria una postemporada, pero en NASCAR enfrentas a los mismos rivales todo el año en las mismas condiciones, simplemente debería ganar el mejor y no dejarlo a la suerte de 10 carreras o, peor aún, de tres.

El nuevo formato seguramente hará más importante cada victoria, pero NASCAR no se construyó con base en victorias sino en la constancia de los pilotos. Si bien las últimas carreras crearán una emoción similar a la de un partido de playoffs de otras ligas y la final podría equipararse a un Super Bowl, ese no es el camino para hacer que más gente se acerque al deporte. Lo que NASCAR necesita es revisar si realmente es necesario aventar banderas amarillas a la menor provocación, tener carreras tediosamente largas en las que la gente simplemente sintoniza las últimas vueltas porque, aceptémoslo, sabemos que habrá una bandera amarilla que junte al grupo y genere un final cerrado y, probablemente, con un gran choque.

Si con la Caza el título se volvía más una cuestión de suerte durante 10 carreras en vez de tomar en cuenta haber vencido durante el año, con el nuevo formato veremos grandes injusticias y un campeón que no necesariamente será el mejor.

**Carlos A. Jalife Ruz**  
Twitter @elzurdojalife  
[laplumadelzurdo.blogspot.mx](http://laplumadelzurdo.blogspot.mx)



- CALIFICAN 16 PILOTOS TRAS 26 CARRERAS,
- LOS GANADORES DE CARRERAS CALIFICAN AUTOMÁTICAMENTE
- EN LA CAZA –LAS 10 FECHAS FINALES– HAY TRES ELIMINATORIAS, UNA CADA TRES CARRERAS, EN LAS CUALES SALEN CUATRO PILOTOS CADA VEZ,
- LA CARRERA FINAL SÓLO TIENE CUATRO CONTENDIENTES AL TÍTULO, Y EL QUE TERMINA ADELANTE SE CORONA.

16 PILOTOS – RONDA DE RETADORES

Chicagoland, New Hampshire y Dover

12 PILOTOS – RONDA DE CONTENDIENTES

Kansas, Charlotte y Talladega

8 PILOTOS – RONDA DE ELIMINACIÓN

Martinsville, Texas y Phoenix

4 PILOTOS – CAMPÉON COPA SPRINT

Homestead



## INCREMENTA EL ESPECTÁCULO

La idea se me hace una genialidad para un espectáculo como NASCAR donde se esfuerzan más en darle entretenimiento al público que realmente ver quién es el piloto más rápido. No me molesta porque NASCAR siempre ha sido una categoría de autos, pero pensada para que los fanáticos no se aburran durante los largos tiempos que duran sus carreras.

Francamente, la Caza se había convertido en más de lo mismo con la única diferencia de ser sólo una docena de pilotos los que peleaban por el título y la ventaja otorgada por las victorias de la “temporada regular” no significaba mucho como lo demostró varias veces Jimmie Johnson. Creo que el nuevo formato hará que todas las fechas del Chase sean interesantes al otorgarte un pase a la siguiente ronda con tan sólo obtener una victoria. Habrá quienes usen como estrategia ganar y otros que piensen en la constancia como su mejor arma.

Sin embargo, lo más interesante es que todos los eliminados podrán seguir luchando por el quinto puesto al final del año –lo cual en patrocinios y dinero de premios es muy importante– por lo que los 43 autos estarán buscando mejorar en la clasificación aun si no están compitiendo en la Caza.

Mi único problema con el nuevo formato es que me hace pensar que los problemas de “órdenes de equipo” que vimos presentes en la temporada pasada se intensificarán y los oficiales tendrán que ver cómo ajustan para evitar que los equipos aprovechen el sistema para eliminar a sus contrincantes a la mala.

**Omar E. Jalife Ruz**

Twitter @ojalife

[ladesmanianada.blogspot.com](http://ladesmanianada.blogspot.com)



## AUTOS PARA ELLAS (parte 1)



### Volkswagen Beetle Cabrio

Este modelo descapotable tan particular de Volkswagen tiene un atractivo muy especial, justo para aquellas fanáticas mujeres que disfrutan de un convertible con un diseño sobrio, pero a la vez muy elegante.



### Mini Cooper

El auto ideal para la mujer. Siguiendo la filosofía de ir "del original hacia el original", la imagen que presenta este vehículo continúa la tradición de modelos exclusivos, especialmente para el sector femenino.

**H**oy en día, las mujeres también estamos involucradas y podemos ajustar nuestro estilo de manejo a la personalidad de cada vehículo. La práctica de diseñar vehículos exclusivamente para hombres quedó atrás. Más allá de un color o de un tamaño específico para el acomodo familiar, muchas compañías hoy en día diseñan modelos que se ajustan a las necesidades cotidianas de las mujeres. "El sexo femenino decide la compra del 45 por ciento de los vehículos nuevos", asegura Margaret Brooks, funcionaria de General Motors, división Chevrolet.

Si bien, las mujeres prefieren comprar autos compactos, sedanes, cinco puertas (hatchbacks) y crossovers (CUVs), un auto además de ser cómodo, ahorrar gasolina y tener mecanismos para estacionamiento automático, filtro solar en los cristales frontales, bluetooth y todos aquellos maravillosos gadgets con los que cuentan los autos hoy en día, el requisito indispensable para una mujer al adquirir un vehículo es que resalte su personalidad, además de ser hermoso.

Algunas marcas optan por definir el grupo al que se enfoca (target), otras simplemente diseñan los autos esperando a ver cuáles son las que las féminas adquieren. Lo más importante es que busques lo que más se ajuste a tus necesidades y por supuesto que elijas el que a ti más te guste. En esta ocasión, en Fem1 hemos elegido 10 vehículos para las mujeres. Algunos son deportivos, otros pequeños y algunos familiares, pero todos, al igual que todas las mujeres, tienen su lado hermoso. ¿Tú, por cuál te inclinas?



### Volvo V70

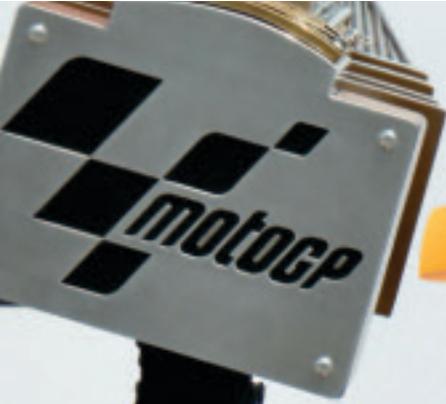
Probablemente tenga un carácter femenino y emparentarlo directamente con una familia es casi innecesario teniendo en cuenta su comportamiento dinámico. Resulta ideal para aquellas familias con hasta dos hijos pequeños por su amplitud, pero sobre todo por las facilidades que nos entrega a la hora de sentarlos en sus respectivas sillas.



### Audi TTS

Una de las versiones más deportivas del TT que cualquier mujer aprecia. Los inmensos detalles en su diseño y lo bonito que resulta este auto nos hacen asociarlo con la mujer. Fino y elegante, es un auto de diseño modernista para mujeres que les gusta destacarse.





RED BULL

REPSOL INDIANAR

TM

AND R

ianan



**EL LUBRICANTE DEL CAMPEON DEL MUNDO**

**Distribuidor exclusivo  
Importadora Sayto**

**fast@sayto.com.mx  
Exclusivamente mayoreo**





## 60

Años cumplió el afamado equipo Ecurie Ecosse, en el cual han corrido todos los pilotos escoceses de F1 —excepto Paul di Resta— y para celebrar hicieron una edición limitada de 60 relojes, con su respectivo número de chasis, los clásicos colores blanco y azul de la cruz de San Andrés y un costo de 4,500 libras esterlinas.



## PUESTO

En la reciente Retromobile en París, este fue el sitio que rentó la firma de autos exclusivos Fiskens's, y ahí colocó algunas de sus piezas más interesantes: 14 autos de colección de diversas décadas del siglo XX.



## ESPECTADORES

Con los Juegos Olímpicos en pleno Tom Kristensen, nonaganador en Le Mans, se unió al astro del FC Bayern Bastian Schweinsteiger, para apoyar al campeón germano de slalom alpino Marcel Hirscher



## DÉJÀ VU

### 2012 TRIVIÑO GANA EL FIA NACAM DE RALLIES

El rallista mexicano Ricardo Triviño B. ganó el campeonato de rallies FIA-NACAM 2012, su segundo triunfo en la región de América del Norte, el Caribe y Centroamérica.

### 2013 TRIVIÑO GANA EL FIA NACAM DE RALLIES

El rallista mexicano Ricardo Triviño B. ganó el campeonato de rallies FIA-NACAM 2013, su tercer triunfo en la región de América del Norte, el Caribe y Centroamérica.



## PREMIO

El apoyador de Seattle, Malcolm Smith, fue elegido jugador más valioso (MVP) en el SuperBowl XLVIII (48, por si no leen romano) y su premio fue... una Pick Up de General Motors, la Cheyenne High Country. ¿Y el Corvette que daban antes acá?

AUDI, PORSCHE, MERCEDES, FIA, RICARDO TRIVIÑO, TAG+HEUER, GENERAL MOTORS, FISKENS, ECURIE ECOSSE

# EMBLEMA



Cadillac inició sus operaciones en 1906, y ahora es parte de General Motors. Como había que rejuvenecer un poco la marca ahora que se encamina a los 200 años de existencia, decidieron empezar por el escudo, que ahora es “más ancho, más bajo y con menos plastas”, en lo que es la sexta remodelada que le dan en su historia, como se aprecia.



## EMBAJADORA

La Eliminaron en el Abierto de Australia, pero Maria Sharapova sigue siendo una de las grandes tenistas del mundo, además de una elegante modelo y embajadora de Porsche.



## SOL AUTOMÁTICOS

La firma TAG-Heuer ha lanzado su línea de lentes vintage llamada Automatic Sun, que gracias a un sistema de magnetos integradas a la bisagra de la varilla, pueden abrirse con una mano.



## CAMPEONA

Mundial de tabla de esquiar, es la germana Isabella Laböck, quien es acompañada de Pascal Wehrlein. Ella le enseñó a deslizarse en la nieve, él la asesoró para manejar en un Mercedes como el que usa en el DTM.



# AUTOSPORT



# NEOLUX®

## Lámparas de Calidad para vehículos de 12V y 24V

### Todos los tipos más importantes de la gama

- NEOLUX®, incorpora las lámparas más vendidas para faro principal como auxiliares tanto en 12V como en 24V.
- Productos de calidad a precios favorables.
- Fabricados bajo estrictas normas alemanas.
- Proporcionan un alto rendimiento.
- Todas las lámparas halógenas para faro principal cuentan con un filtro UV y por lo tanto, son aptas para todos los diseños convencionales.



**NEOLUX**  
TECNOLOGÍA ALEMANA

Importado por OSRAM



**WEC El reemplazo de McNish causa cambios en Audi**

Lucas di Grassi tomará el asiento del retirado Allan McNish en el Audi de Tom Kristensen y Loic Duval, mientras Felipe Albuquerque se mudará del DTM al tercer R18 e-tron quattro en las 24 Horas de Le Mans. Por su parte, Nico Muller, ganador de carrera en GP3 y FR3.5 en años recientes, entra al DTM para sustituir a Albuquerque.



**GP2 Ferrari pone a Marciello en GP2**

El protegido de Ferrari, Raffaele Marciello, fue promovido a GP2 por la Scuderia italiana. El piloto de 19 años, campeón en la F3 europea 2013, correrá con Racing Engineering, campeón de pilotos 2013 con Fabio Leimer.



**FE Tendrá sede en Donington**

La Fórmula E escogió a Donington como sede para sus operaciones. En el terreno cerca de la horquilla Melbourne de poco más de 4,000 metros cuadrados habrá talleres, las oficinas de la serie y la sede de los 10 equipos participantes en la misma, aunque las actividades comerciales seguirán operándose desde Londres. La construcción ya comenzó y para mayo se anticipa que estarán ocupados los primeros edificios del conjunto.

El CEO de la Fórmula E, el español Alejandro Agag, indicó: "Evaluamos algunas locaciones en Europa, pero la industria británica del deporte motor es

considerada como la mejor del mundo así que fue una decisión fácil para nosotros quedar basados en Gran Bretaña. Es bueno para una serie global e innovadora tener su sede en un circuito histórico como Donington Park. Los 10 equipos pronto tendrán instalaciones de primera a su disposición en edificios modernos y autosustentables, así como acceso directo al circuito para desarrollar sus autos". Además, Donington está situado junto al aeropuerto de East Midlands, que es el centro de operaciones de DHL, el socio en materia de carga de la FE.



**WEC Porsche nombra sus escuadras para LMP1**



El ex F1, Mark Webber, compartirá su nuevo Porsche 919 híbrido con Timo Bernhard y Brendon Hartley en el Mundial de Resistencia 2014 mientras que el segundo auto tendrá al ajeño coequipero de Bernhard, Romain Dumas, compartiendo el volante con Neel Jani y Marc Lieb.

“Eurosport Events propuso cambios que querían hacer, yo no acepté, y no pudimos encontrar un punto de acuerdo”

**Marcello Lotti** confirmó su renuncia como gerente general del WTCC



**WTCC LINEA DE TIEMPO: LO MEJOR DE LOTTI EN TURISMOS, 2000-2013**



**2000** - El Campeonato italiano se colapsa y al cuarto para las 12 Lotti monta una serie nueva.



**2001** - Nicola Larini gana el Campeonato Europeo de Turismos (ETCC) inaugural.



**2005** - El ETCC se vuelve Mundial (WTCC) con seis fabricantes en el año debut.



**2006** - Cifra record de inscritos, 35 autos en Monza. Andy Priaulx gana el segundo de sus tres títulos.



**2013** - Muller gana su cuarta corona, Huff gana la final en Macao, última carrera con Lotti al mando.

# SHARP®



Nueva línea premium

 Quattron+

**4K** +  
INPUT &  
UPSCALE

R G B Y  


Quattron  
(4 Colores Primarios)

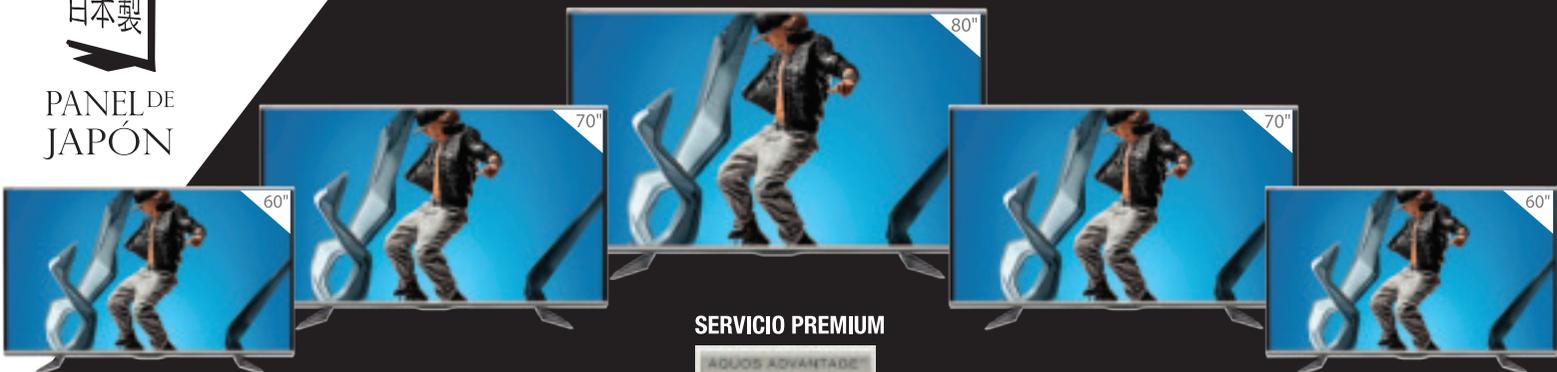
**más**  
COLOR

**más**  
BRILLO

Tecnología única de SHARP

日本製

PANEL DE  
JAPÓN



SERVICIO PREMIUM

AQUOS ADVANTAGE

- Servicio en casa\*  
- Solución en 24 hrs.\*  
- Opción de préstamo de otra TV LCD Sharp\*

**GP2 VANDOORNE A ART**

McLaren fortaleció sus lazos con el equipo ART Grand Prix para 2014, lo que incluye el acomodo del subcampeón de la F. Renault 3.5, Stoffel Vandoorne, en el equipo de GP2 este año. El belga será coequipero del as de la Súper Fórmula japonesa, Takuya Izawa en lo que el jefe de ART, Frederic Vasseur, describe como "trabajar mano con mano con McLaren y Honda".



**DTM AUDI ENROCA PILOTOS**

Audi reorganizó su elenco para el 2014 en el DTM, con el bicampeón Timo Scheider uniéndose al ganador del título en 2013, Mike Rockenfeller en el equipo Phoenix. Jamie Green también deja Abt para acompañar al novato Nico Muller en el equipo Rosberg, mientras que Edoardo Mortara y Miguel Molina se enrolan para completar el elenco de cuatro autos de Abt, con Adrien Tambay y Mattias Ekstrom.

STALEY/LAT



**NASCAR MX**

**MARIO DOMÍNGUEZ FIRMA CON EL EQUIPO CANEL'S**

El piloto internacional mexicano Mario Domínguez ha decidido firmar para 2014 con el equipo Canel's de Ramiro Fidalgo en al serie NASCAR México, en la que hará pareja con el campeón 2007, Rafa Martínez.

Ramiro comentó: "Ahora habrá que ponernos las pilas rápidamente para que conozca todo lo referente a NASCAR y así poder estar peleando en un no muy largo plazo los primeros lugares", mientras que Mario, dos veces ganador en Champ Car (ahora IndyCar), prometió: "A la afición solo les diría que me tengan en este momento un poco de paciencia pero van a ver que pronto les daré a ellos y al equipo buenos resultados; tengo el mejor equipo y las armas para hacerlo, voy a trabajar muy duro y rápido durante cualquier entrenamiento para poder lograrlo. Lo que más me va a costar trabajo será un poco en carrera al ir con más de 30 pilotos en la pista, todos ellos con un gran nivel, pero estoy seguro que después de tres carreritas podremos mejorar bastante".

Ahora solamente resta que le den la licencia de competencia antes de Phoenix, pues no tiene experiencia previa ni en series tipo NASCAR ni en la Stock V6.

**NASCAR CAMBIO RADICAL EN CALIFICACIÓN**



Como predijimos en la previa 2014, la serie de autos stock ha modificado su sistema de calificación: con la excepción de la Daytona 500, eliminando el sistema de calificar un auto a la vez.

En óvalos de 2 km o más se utilizará el sistema de tres partes, con los 24 autos más rápidos superando la sesión inaugural (Q1) de 25 minutos. Luego,

tras otra sesión de 10 minutos (Q2), los 12 mejores pasarán a una última sesión (Q3) de cinco minutos para definir la posición de privilegio.

En pistas más cortas se aplicará un formato de dos rondas, con una Q1 de 30 minutos, donde los 12 más rápidos irán a una Q2 de 10 minutos para decidir la parrilla.

**FE Senna y otros quieren autos eléctricos**

Bruno Senna es el más reciente ex F1 interesado en correr la Fórmula E. Esta semana también se sumaron al club de prospectos, Sebastien Bourdais, Narain Karthikeyan, Christijan Albers y Franck Montagny.



**LE MANS EL ZEOD Y SU MOTORCITO**

Nissan develó su motor de gasolina que formará parte del tren motriz de su auto ZEOD en las 24 Horas de Le Mans. La unidad es tan pequeña que puede caber en el compartimento superior de un avión comercial.

## SET ATMOSPHERA

Es el equipaje ideal para el viajero de hoy en día ya que es una línea ideal que se adapta a las necesidades de espacio y diseño con una mezcla de colores, tendencias. Su construcción ofrece una línea confiable y resistente.



### SET de 3 Pzs.:

Spinner 21" 2.9 kg 45.5 L



Spinner 25" 3.4 kg 74.0 L

Spinner 29" 4.2 kg 120.0 L

1041

2575



by Samsonite

RECONOCIDA EN TODO EL MUNDO

## En breve



### MUEVEN INTERLAGOS

La fecha de Interlagos del Mundial de Resistencia (WEC) se cambió de agosto a ser la final del WEC en noviembre, a propuesta del promotor Emerson Fittipaldi.

### ORDOÑEZ A ZEOD

Lucas Ordoñez es el primer piloto nombrado para el auto experimental ZEOD RC de Nissan para las 24 Horas de Le Mans. El español, que regresará a Le Mans por cuarta ocasión, es piloto de pruebas del auto.

### EQUIPOS PARA ACCELERATION

Siete equipos confirmaron su participación en el campeonato FA1 basado en A1GP en un evento de lanzamiento la semana pasada. GU-Racing de Alemania que tuvo una entrada en A1GP, estará acompañado, entre otros por Performance (Suecia) y Provily Racing (Luxemburgo).

### MINASSIAN A SMP

Nicolas Minassian se quedará en el WEC con el equipo franco-ruso SMP Racing. El francés correrá uno de los dos ORECA-Nissan O3 LMP2, operados por AF Corse, junto a Maurizio Mediani y Sergey Zlobin.

### TINCKNELL SE UNE A JOTA

El ganador de carrera en F3 europea, Harry Tincknell se muda a autos sport con Jota Sport en la serie Le Mans Europea y las 24 Horas de Le Mans. El británico compartirá el Zytec-Nissan Z11SN del equipo con el habitual Simon Dolan y un piloto por anunciar.

### CIRUGÍA A GIDLEY

Memo Gidley, quien sufrió lesiones múltiples en piernas y brazos y fractura por compresión en la espalda baja a raíz de su choque en las 24 Horas de Daytona, fue operado antes de ser enviado a California.



### WRC La lección de Gronholm en Suecia

El pentaganador del Rally Suecia, Marcus Gronholm, dio un recorrido con Robert Kubica para darle al polaco algunas directrices antes del rally. "Este tipo puede manejar", dijo Gronholm. "Es el más talentoso piloto con el que me he sentado".

## NUMEROTE

# 10%

La caída de la audiencia global en la F1 el año pasado, según reporte Global Media 2013 publicado por los propietarios de los derechos comerciales de la serie.

## LA SUSPENSIÓN TRASERA DE McLAREN: ¿ARMA SECRETA?

Cuando el McLaren-Mercedes MP4-29 hizo su debut en público en Jerez, los bloqueadores montados en la suspensión trasera llamaron mucho la atención. Aunque algunos cuestionaron su legalidad, parece que el diseño sí cumple con las reglas.

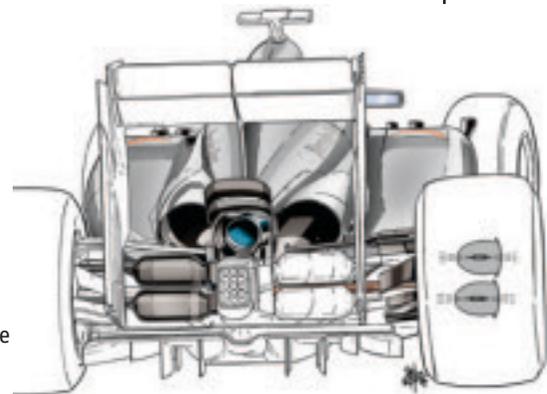
### Gary Anderson:

"Las reglas 2014 prohíben la barra del alerón trasero, así que los equipos han buscado formas de recuperar la carga aerodinámica perdida atrás. Cuatro de estos bloqueadores perfilados aerodinámicamente fueron incorporados en los enlaces traseros de la suspensión. Esto permite que sean considerados para de la suspensión y no elementos independientes, lo que sería ilegal.

"Están diseñados para bloquear el flujo de aire que

emerge de la zona de botella de coca cuando llega a la parte de atrás del difusor. Esto crea una zona de baja presión detrás de ellos que jala más aire a través del difusor y le permite generar más carga aerodinámica".

"A alturas mayores sobre el piso, estos bloqueadores casi cerrarán completamente el hueco hacia arriba del difusor, lo que lo hace particularmente efectivo a baja velocidad. Este tipo de sistema, por supuesto, viene con la penalización de un arrastre agregado; pero a velocidad alta, por la desviación de la suspensión, este hueco se abrirá y reducirá eso".



"Será muy difícil de copiar porque tienes que diseñar toda la cola de tu auto, incluyendo la geometría de la suspensión para acomodarla. El diseño pareció funcionarle bien a McLaren en Jerez, así que podría ser algo así como un arma secreta".

## Boullier toma su puesto en McLaren

El ex director de equipo de Lotus, Eric Boullier, se integró a McLaren en el nuevo puesto de director de carrera. Su reclutamiento es parte de una reestructuración importante del equipo bajo el nuevo presidente del Grupo McLaren, Ron Dennis, y reportará al presidente de McLaren Racing, que está por nombrarse. El jefe de aerodinámica, Marcin Budkowski ha dejado a McLaren como parte de la reestructuración.

## ¿SABÍAS?

El GP australiano de este año, su arrancada 192 en F1, será la primera carrera en que Felipe Massa use un motor diferente al Ferrari.





## **RX** Jacques firma con Albatec

El ex campeón de F1, Jacques Villeneuve (42) firmó para disputar el Mundial de RallyCross (WRxC) con Albatec Racing, del británico Andy Scott, quien será su coequipero sobre sendos Peugeot 208 de 600 caballos. Tras probar el auto en Dreux, Francia, quedó impresionado y dijo: “Me recordó mis tiempos en F1, particularmente por el lado de la ingeniería”.



## **WEC/ELMS** Ricardo se va a la ELMS

El volante mexicano Ricardo González, campeón 2013 clase LMP2 del Mundial de Resistencia (WEC), ha decidido correr la serie European Le Mans (ELMS) en 2014, en un Ferrari 458 de la clase GT, para evitar el ajetreo propio del WEC. Ricardo espera poder defender su triunfo de clase en las 24 Horas de Le Mans, pues negocia con el equipo con el que venció en 2013, el gallo OAK Racing, para subirse a uno de sus prototipos LMP2 en esa fecha.



Lucas Di Grassi

## **F1** Abt-Audi firma a Di Grassi y Abt

La escuadra de Fórmula E, Abt-Audi, abrió contrataciones para la campaña que arranca en septiembre 13 en Beijing, China, al firmar a Lucas Di Grassi (29), ex F1 y piloto de Audi en el Mundial de Resistencia WEC, y Daniel Abt (21), piloto de GP2 e hijo del dueño del equipo Hans Jurgen Abt. Lucas era el probador de la FE hasta hace unas semanas.



Daniel Abt

# **F1** LOS MEJORES 3 DÚOS DE FERRARI

Tanto Alonso como Raikkonen saben lo que es ganar para Ferrari. Correrán juntos dos campañas, al menos, lo que les da potencial de establecerse como uno de los dúos más efectivos y complementarios de Ferrari...

## **1** Michael Schumacher/ Rubens Barrichello

Años: 2000-2005

Triunfos: 58

Títulos (pilotos): 5

Títulos (constructores): 5

Schumacher y su escudero Barrichello corrieron juntos seis campañas y sólo en 2005, cuando la llanta Bridgestone estuvo en gran desventaja frente a la Michelin, fallaron en conseguir ambos títulos.



TEE/LAT

## **2** Kimi Räikkönen/ Felipe Massa

Años: 2007-2009

Triunfos: 17

Títulos (pilotos): 1

Títulos (constructores): 2

Se esperaba que Kimi fuera el líder claro, y ganó el título en 2007, pero Massa lideró al equipo al siguiente año. La alianza se cortó por la lesión de Massa en Hungría 2009 y el arribo de Fernando Alonso en 2010 a Ferrari.



ETHERINGTON/LAT

## **3** Niki Lauda/ Clay Regazzoni

Años: 1974-1976

Triunfos: 15

Títulos (pilotos): 1

Títulos (constructores): 2

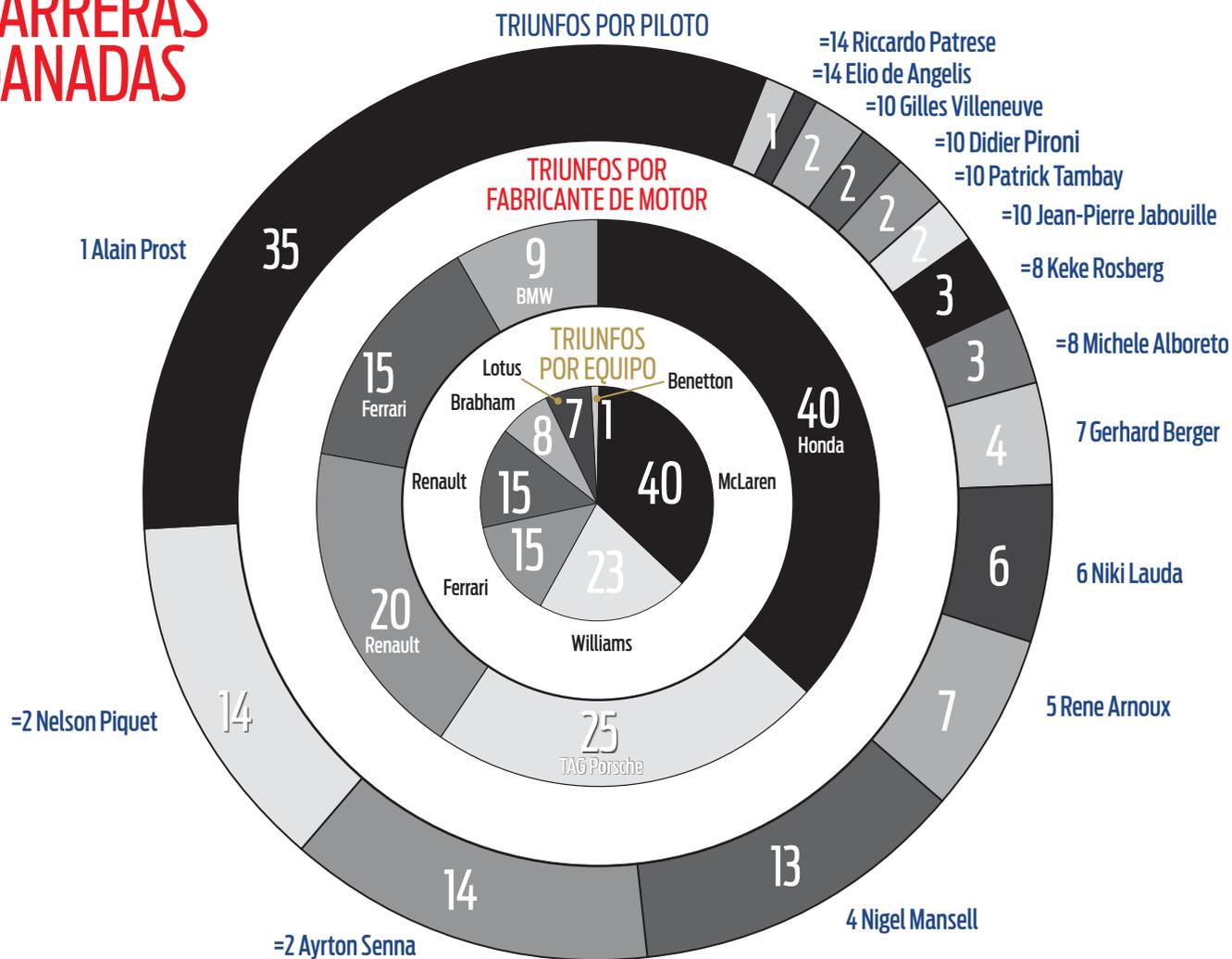
La reputación legendaria de Lauda en Ferrari, al ganar los títulos de 1975 y 1977 -éste tras casi morir en 1976- es bien conocida, pero Regazzoni, quien casi ganó el título en 1974 es minimizado generalmente.



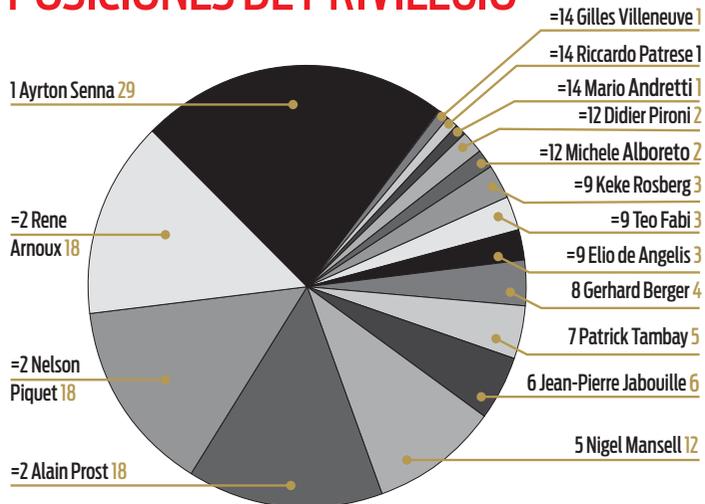
LAT

# Fórmula Uno 1977-1988 - la

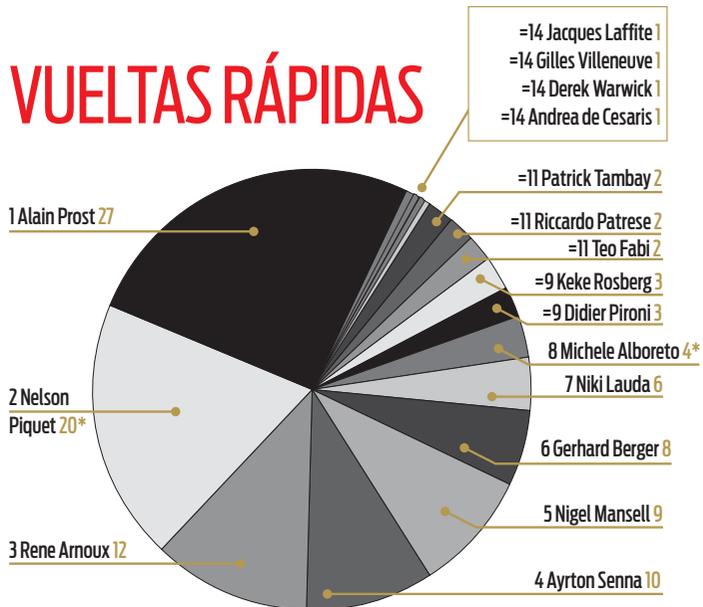
## CARRERAS GANADAS



## POSICIONES DE PRIVILEGIO



## VUELTAS RÁPIDAS



# primera era turbo en números

**2190** ENTRANTES  
**25** NO ARRANCADAS  
**3** ENTRANTES SOLO EN PRÁCTICAS  
**2478** PUNTOS TOTALES MARCADOS POR AUTOS TURBO

**172** CARRERAS EN QUE ARRANCÓ UN AUTO TURBO

**57** PILOTOS  
**931** CARRERAS TERMINADAS  
**NC 88**  
**16** DESCALIFICACIONES  
**26** COMPETIDORES NO CLASIFICADOS  
**1095** ABANDONOS

**46** AUTOS QUE PARARON EN CARRERA POR QUEDARSE SIN GASOLINA  
**1986** ÚNICA TEMPORADA EN LA QUE CADA EQUIPO TUVO MOTORES TURBO  
**6** RETIROS

**TRIUNFOS: TURBO VS. ASPIRACIÓN NORMAL**

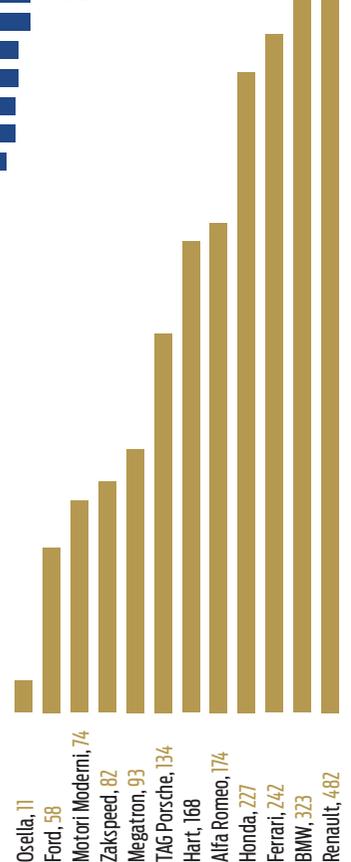
TURBO	109	63%
NA	64	37%

## ARRANCADAS

POR PILOTO

- 1 Alain Prost, 126
- 2 Rene Arnoux, 120
- 3 Nelson Piquet, 106
- 4 Derek Warwick, 99
- 5 Riccardo Patrese, 89
- 6 Michele Alboreto, 80
- 7 Eddie Cheever, 79
- 8 Ayrton Senna, 78
- 9 Andrea de Cesaris, 72
- 10 Gerhard Berger, 68
- = Nigel Mansell, 68
- 12 Patrick Tambay, 65
- = Piercarlo Ghinzani, 65
- 14 Teo Fabi, 64
- 15 Thierry Boutsen, 60
- 16 Stefan Johansson, 56
- 17 Elio de Angelis, 50
- 18 Keke Rosberg, 49
- 19 Jean-Pierre Jabouille, 45
- 20 Jacques Laffite, 41
- 21 Martin Brundle, 40
- 22 Jonathan Palmer, 37
- 23 Manfred Winkelhock, 35
- 24 Niki Lauda, 34
- 25 Philippe Alliot, 33
- 26 Christian Danner, 32
- 27 Alessandro Nannini, 30
- = Satoru Nakajima, 30
- 29 Huub Rothengatter, 26
- 30 Marc Surer, 26
- 31 Didier Pironi, 25
- = Mauro Baldi, 25
- 33 Philippe Streiff, 22
- 34 Alan Jones, 19
- = Francois Hesnault, 19
- = Gilles Villeneuve, 19
- 37 Alex Caffi, 15
- = Johnny Dumfries, 15
- 39 Adrian Campos, 14
- 40 Bruno Giacomelli, 13
- = Pierlugi Martini, 13
- 42 Nicola Larini, 11
- 43 Allen Berg, 9
- = Johnny Cecotto, 9
- 45 Jo Gartner, 7
- 46 Bernd Schneider, 6
- 47 Ivan Capelli, 4
- = John Watson, 4
- 49 Corrado Fabi, 3
- = Stefan Bellof, 3
- 51 Franco Forini, 2
- = Kenny Acheson, 2
- = Mario Andretti, 2
- 54 Brian Henton, 1
- = Gabriele Tarquini, 1
- = Mike Thackwell, 1
- = Stefano Modena, 1

POR FABRICANTE DE MOTOR



## TÍTULOS TURBO

1985	Alain Prost		McLaren-TAG
1982			
1986	Alain Prost		Williams-Honda
1983	Nelson Piquet		Ferrari
1987	Nelson Piquet		Williams-Honda
1984	Niki Lauda		McLaren-TAG
1988	Ayrton Senna		McLaren-Honda

# F Inician las hostilidades



Caterham



Ferrari



Force India



Lotus



Marussia



McLaren



Mercedes



Red Bull



Sauber



Toro Rosso



Williams

Con la ausencia de Lotus, en Jerez comenzó la pretemporada F1 de 2014. La sorpresa fue el pobre desempeño de los autos de motor Renault, incluido el campeón Red Bull Racing, que mandó olas de esperanza entre sus rivales acerca de un cambio

en el desenlace del campeonato respecto a lo que ha existido en esta década.

El mejor tiempo impuso el miércoles el novato de McLaren, Kevin Magnussen, 1'23.276", pero está a más de cinco segundos de las

pruebas similares en 2013, cuando los autos tenían motor V8 de aspiración normal. La única corrida larga de simulación de carrera la hizo Nico Rosberg el día final de los ensayos y en general los equipos de motor Mercedes se

mostraron satisfechos, mientras que Ferrari fue muy cauto en mostrar su velocidad y Alonso completó 115 giros en su día final con una consistencia que augura bien para la campaña.

Del otro lado, para Renault el trabajo se multiplicó pues necesitan respuestas sólidas para los ensayos en Bahrein.

## Resultados

Piloto	Equipo	Martes 28	Miércoles 29	Jueves 30	Viernes 31	Giros	Kilómetros
1 Kevin Magnussen	McLaren			<b>1m23.276s</b>	1m30.806s	52+110	717.336
2 Felipe Massa	Williams			1m23.700s	<b>1m28.229s</b>	47+86	588.924
3 Lewis Hamilton	Mercedes	<b>1m27.820s</b>		1m23.952s	1m30.822s	18+62+41	535.788
4 Jenson Button	McLaren	sin tiempo	<b>1m24.165s</b>	1m25.030s		0+43+40	367.524
5 Kimi Räikkönen	Ferrari	1m27.104s	1m24.812s			31+47	345.384
5 Valtteri Bottas	Williams	1m30.082s	1m25.344s			7+35	185.976
6 Fernando Alonso	Ferrari			1m25.495s	1m29.145s	58+115	766.044
7 Nico Rosberg	Mercedes		1m25.588s		1m36.951s	97+91	832.464
8 Nico Hülkenberg	Force India			1m26.096s		17	75.276
9 Sergio Pérez	Force India	1m33.161s	<b>1m28.376s</b>			11+37	212.544
10 Daniel Juncadella*	Force India				1m29.457s	81	358.668
11 Jean Eric Vergne	Toro Rosso	1m36.530s		1m29.915s		45	199.260
12 Adrian Sutil	Sauber			1m30.161s	1m36.571s	34+69	456.084
13 Jules Bianchi	Marussia				1m32.222s	25	110.700
14 Esteban Gutiérrez	Sauber	1m37.828s	<b>1m33.720s</b>			7+53	265.680
15 Marcus Ericsson	Caterham	sin tiempo	1m37.975s			1+11	53.136
16 Sebastian Vettel	Red Bull	sin tiempo	1m38.320s			3+8	48.708
17 Kamui Kobayashi	Caterham				1m43.193s	54	239.112
18 Daniil Kvyat	Toro Rosso		sin tiempo		1m44.016s	0+9	39.852
19 Daniel Ricciardo	Red Bull			sin tiempo	1m45.374s	3+7	44.280
20 Robin Frijns*	Caterham			sin tiempo		10	44.280
21 Max Chilton	Marussia			sin tiempo		5	22.140
* probador	<b>mejor</b>				<b>Total</b>	<b>1470</b>	<b>6509.16</b>

## Equipos

Equipo	Giros	Kilómetros
1 Mercedes	309	1368.252
2 Ferrari	251	1111.428
3 McLaren	245	1084.860
4 Williams	175	774.900
5 Sauber	163	721.764
6 Force India	146	646.488
7 Caterham	76	336.528
8 Toro Rosso	54	239.112
9 Marussia	30	132.840
10 Red Bull	21	92.988
<b>Total</b>	<b>1470</b>	<b>6509.160</b>

## Motores

Motor	Giros	Kilómetros
1 Mercedes	875	3874.500
2 Ferrari	444	1966.032
3 Renault	151	668.628
<b>Total</b>	<b>1470</b>	<b>6509.160</b>

## RX SPEED, FOUST SE UNEN A ANDRETTI PARA EL GRC

El ex piloto de F1, Scott Speed, además de Tanner Foust, encabezarán la primera incursión de Andretti Autosport al Global RallyCross. El dueto, que competirá bajo la

insignia del equipo VW Andretti RallyCross, comenzará la temporada 2014 con autos Polo R modificados antes de cambiar al Beetle GRC de 600 caballos (foto) en junio.



## GP2 Hilmer logra acuerdo con Force India

El equipo de GP2, Hilmer Motorsport, ganador de cuatro carreras en su campaña debut en 2013, se convertirá en el equipo juvenil de Force India en 2014, corriendo los colores del equipo de F1 (foto). Sus pilotos serán el argentino Facundo Regalía, subcampeón GP3 2013, y Daniel Abt, quien había sido firmado antes del acuerdo.



## F Mercedes: La relación con McLaren cambiará

Mercedes advirtió a McLaren que podrá ser tratado como competidor y no como socio en 2014 por el cambio a Honda del equipo de Woking a partir de 2015. "Que se vayan con uno de nuestros rivales no es ideal", dijo el director ejecutivo de Mercedes (negocios) Toto Wolff. "En estos primeros días tenemos una meta a corto plazo en común que es hacer que la fuente de poder sea confiable y tenga buen desempeño. Según se desenvuelva lo otro, el manejo de la relación obviamente podría cambiar".

## F Casi listas las instalaciones de Honda F1

Las nuevas instalaciones de motores Honda F1 en Milton Keynes, GB, abrirán en junio. Se enfocarán a operar y mantenerlos, mientras que diseño y desarrollo se quedan en Japón en una fábrica nueva en Cd. Sakura, Tochigi.



## WTCC Honda revela el Civic para el WTCC

Honda divulgó las primeras imágenes de su nuevo Civic WTCC tras probarlo en Motorland Aragón, España. La marca competirá con Citroën, Lada y Chevrolet en el mundial de turismos este año.

## F3 La FIA advierte sobre el uso del nombre F3

La FIA ha advertido que los campeonatos de Fórmula 3 que no utilicen la nueva especificación de motores -incluyendo la F3 británica- podrían no tener derecho al usar el nombre F3.

AUTOSPORT entiende que una carta fue enviada a los órganos rectores nacionales, incluyendo la MSA británica, y la DMSB alemana, expresando sorpresa sobre el uso de "F3" pues sus

series nacionales no se apegan a las reglas actuales. La MSA está en diálogo con la FIA al respecto, mientras que la F3 Open europea, basada en España, cambió su nombre a Euroformula Open.



## En breve

### KING SE QUEDA EN F3

El campeón reinante de la F3 británica, Jordan King, se quedará con Carlin para buscar el título en la F3 europea. El piloto de 19 años, sexto en la serie europea 2013, se une a Jake Dennis, Ed Jones, Tom Blomqvist, Sean Gelael y Antonio Giovinazzi en el equipo.

### MUERE IGOR MAZEPA

El jefe del equipo Russian Time, Igor Mazepa, murió repentinamente a la edad de 40 años. Mazepa compró a iSport el año pasado, lo renombró y ganó el título de equipos de GP2 en su primer intento. Entró a la GP3 este año, y había hablado con apertura sobre sus planes de subir a F1.

## **F** La F1 es muy lenta, aseguran los pilotos

Varios pilotos de F1 han cuestionado la caída en los tiempos de vuelta, provocados por las reglas 2014. "Es una lástima porque la F1 es un poco lenta en este momento", dijo Adrian Sutil, de Sauber.



### COMPARACIÓN DE TIEMPO DE VUELTA

**1m15.629s**

El tiempo más rápido de Michael Schumacher en los ensayos de Jerez, en septiembre de 2004

**1m23.276s**

El tiempo líder de Kevin Magnussen en los ensayos de F1 de Jerez en enero de 2014



## **FE** Mexicanos organizarán carrera en Río

Juan Suberville, presidente del comité organizador del Rally México WRC, comentó que aunque las negociaciones con los brasileños para organizarles su rally WRC quedaron en suspenso al no ser otorgada la fecha mundialista a ese país, ahora se han involucrado en organizar, junto con dos empresas locales, la carrera de Río de Janeiro del campeonato de Fórmula E, que inicia en septiembre de este año.

La fecha, que se otorgó cuando las autoridades de la ciudad de México dejaron pasar la oportunidad de ser sede de una de las 10 rondas del campeonato FE, será en un circuito callejero "en el centro de la ciudad, con un mínimo de 2 kilómetros de longitud", según dijo el promotor. La empresa de Suberville también traerá fechas de los mundiales de motociclismo, en modalidades no pisteras, a Guanajuato este año.



THOMPSON/GETTY

## **F** Cambios en la calificación

Los equipos de F1 se reunieron el 21 de febrero para discutir un cambio en las reglas de calificación, diseñadas para hacer que más pilotos corran realmente en la Q3.

Actualmente, los pilotos tienen tres juegos de cada uno de los dos compuestos de llantas para usar en calificación y en carrera. Los que pasan a la Q3 deben arrancar la carrera con las llantas usadas en su segmento final de calificación.

Se hicieron varias propuestas, incluyendo que los 10 que lleguen a la fase final de 10 minutos, comiencen la carrera con las llantas que usaron para poner su mejor tiempo en Q2. La idea de dar llantas adicionales para la Q3 también fue discutida, además de alargar la Q3 para dar tiempo para dos corridas.

## UNA BREVE HISTORIA DE LOS FORMATOS DE CALIFICACIÓN

### 1996

Se desecha el formato de dos días de calificación a cambio de una sola sesión de una hora.



1996

LAT

### 2003

Se introduce la calificación de una vuelta, y un solo auto. Los pilotos tienen que calificar con cargas de combustible de carrera. Una sesión de una sola vuelta, con poco combustible los viernes, decidía el orden de corrida del sábado.



2003

ETHERINGTON/LAT

### 2004

Ambas sesiones de calificación de una sola vuelta se corren el sábado, y la sesión de poco combustible tiene lugar inmediatamente antes de la calificación real.

### 2005

La calificación sumada, con una corrida con poco combustible el sábado y una segunda vuelta con carga de carrera el domingo, dictan la parrilla. Luego de seis carreras, este formato se desechó con una calificación de una sola vuelta.

### 2006

Se introduce la calificación en tres partes. Los pilotos tienen que arrancar la Q3, para los 10 mejores, con su carga de combustible de carrera, alentándolos a usar tanto combustible como sea posible en las etapas iniciales del segmento.

### 2008

Se cambian las reglas para forzar a los pilotos a arrancar con el combustible con el que terminaron la Q3, evitando los intentos de quemar combustible.

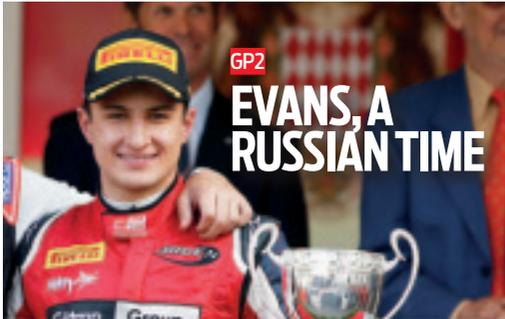
### 2010

La calificación con cargas de combustible de carrera termina debido a la prohibición de recargas. La nueva regla obliga a los pilotos a arrancar la carrera con las llantas usadas en su mejor vuelta en Q3.



2010

FERRARO/LAT



**GP2**  
**EVANS, A RUSSIAN TIME**

Mitch Evans, australiano campeón 2012 de GP3, quien corrió con Arden en GP2 en 2013 obteniendo cuatro podios, ha firmado para irse al equipo Russian Time, campeón de escuadras en 2013, donde hará pareja con el ruso Artem Markelov, subcampeón de la F3 alemana. El equipo se está reorganizando tras la muerte de su dueño Igor Mazepa, siendo manejado ahora por la gente de iSport, a los cuales le habían comprado originalmente la escuadra en 2013.



**INDYCAR** **PLOWMAN, EN INDY TODO MAYO**

El británico Martin Plowman, coequipero de Ricardo González en el WEC en 2013, regresará a IndyCar con el auto #41 de AJ Foyt Racing, para participar en el GP de Indy y en la Indy 500 en el

mes de mayo. Martin hizo tres carreras para Sam Schmidt Racing en 2011, y antes había corrido dos años en Indy Lights, siendo quinto en la Indy 100 con Andretti Autosport en 2010.



**NASCAR EAST**

**Daniel: IMPARABLE**

La campaña 2014 de NASCAR East inició el domingo 16 en la pista de New Smyrna, Florida, con un triunfo dominante del mexicano Daniel Suárez, en el Toyota #6 del equipo Revolution Racing. Daniel había calificado undécimo, de 30, y en la carrera en el circuito de 804 metros (media milla), fue avanzando hasta meterse en la pelea por la punta tras 50 giros. Cuando vino la parada en los fosos en la vuelta 75, Daniel fue más veloz, salió antes y tomó la punta para no soltarla más hasta ver la bandera a cuadros.

La segunda fecha de la serie fue apenas dos días después en el superóvalo de Daytona de 4,023 metros (2.5 millas), dentro de las previas a la Daytona 500. El

regiomontano largó sexto, pero para el giro 30 ya estaba presionando al líder Gray Gaulding, y tardó 20 vueltas más en pasarlo. La carrera tuvo una bandera amarilla a 10 vueltas del final, pero Daniel resistió los embates de sus adversarios para alzarse con su segundo triunfo al hilo en la serie, tomar la punta del campeonato 2014, además de ser el primer mexicano con tres triunfos en la NASCAR estadounidense, pues también ganó en Columbus, Ohio en 2013.

Daniel correrá un programa conjunto con la NASCAR México, cuya fecha final de 2013 ganó en el DF, y arrancó en la serie azteca a fines de febrero en Phoenix.



# VELOCIDAD CON ESTILO

EN MARZO LA MAYORÍA DE LAS CATEGORÍAS ARRANCAN MOTORES Y EN ESTA OCASIÓN **JACQUELINE ARRÓNIZ** NOS TIENE ALGUNAS PRENDAS Y ACCESORIOS QUE TE VAN A SEDUCIR POR SU ORIGINALIDAD, TECNOLOGÍA, COMODIDAD Y DISEÑO PARA QUE LUZCAS COMO TODO UN PROFESIONAL DE LAS PISTAS... DE PIES A CABEZA.

## Oakley Kart

Lanza estos tenis con todo el estilo del equipo profesional en su versión callejera. Suaves como guante, se ajustan a los contornos anatómicos, protegiendo tus pies con comodidad, El cuello acolchado incluye una correa ajustable en el tobillo, y la suela de alta adherencia consigue un agarre firme en toda superficie, mientras permite una respuesta táctil en el pedal. Cómodos y llamativos no sólo al manejar sino también en el uso diario.



## Chamarra Suave Equipo McLaren

Esta chaqueta es parte de la colección 2014 y es una réplica de las que porta el equipo, está hecha de poliéster de capa suave. Es ligera, con tejidos que respiran. Destaca siempre el nivel de detalle ya que posee texturas sorprendentes. Ideal para una tarde de carreras.

## Jeans 'Orange25 voice' de BOSS Orange

Estos pantalones vaqueros de la colección BOSS Orange, de corte deportivo, tienen una textura impresionantemente suave, acentuado por una costura llamativa con efecto de fundido que contrasta con los jeans de cinco bolsillos, de estilo fresco, casual y relajado. Además, el algodón de alta calidad hace que sean muy cómodos, se adaptan perfecto a la apariencia de piloto; por algo los usa Jenson Button fuera de las pistas.



## Pepe Jeans para Red Bull Racing

Esta camiseta de manga corta en algodón básico es ideal para combinar con jeans además de tener un corte relajado y estilo sencillo, que enfatiza su comodidad. La puedes encontrar con diferentes diseños y colores para combinarlas en calle o en pista como lo hace Daniel Ricciardo.



### Marc Márquez Edición Limitada

Lotus dio a conocer la nueva colección de relojes Marc Márquez inspirándose en fenómenos paranormales e inexplicables como lo que está ocurriendo con el piloto de MotoGP, esta colección está formada por seis referencias y una edición limitada.

Tienen caja redonda de acero y correa de poliuretano bicolor y pueden usarse hasta 50 metros de profundidad con total hermetismo.

El diseño de la esfera varía de acuerdo al modelo: en tres de ellos se puede ver el estampado de la bandera a cuadros. En otros tres destaca el número 93, característico del piloto, junto a su nombre y tres líneas de colores distintas que representan las banderas usadas en pista: negra, descalificación inmediata; blanca, vehículo lento en pista; roja, detener la carrera.

El modelo de edición limitada es un crono en acero con revestimiento IP Black con movimiento de cuarzo y es una pieza que no puede faltar en tu guardarropa. Por cierto, FASTMAG te regala un reloj de la colección Marc Márquez (busca nuestra trivía del mes).

### CARRERA 2014

En su colección 2014, la marca Carrera refleja la actitud mostrada en las pistas, inspirándose en el patrimonio deportivo y, al mismo tiempo en la moda de la misma. Ideales para esta primavera-verano donde el sol sale y los motores se encienden, destacan tres líneas diferentes: ICONS, que son creaciones con un diseño atemporal; MUSES, que dictan las últimas tendencias con su estilo único; y CRAZE, de diseño juvenil y moderno yendo a futurista, en colores fuertes y audaces. De estos últimos destacan los CARRERA 5012/S con contrastes de materiales, formas y colores, su frente "pantos" súper plano es de acero ligero y sus propuestas de color contrastante de gran impacto.



### Maleta Copiloto OMP

Y para completar no puede faltar un accesorio como este, la maleta Co-driver+ de OMP, marca comprometida con el automovilismo desde sus inicios en 1973 en Génova y que ha diversificado sus productos comenzando con arcos de seguridad para coches de competencia hasta llegar a calzado, Nomex y accesorios esenciales para los pilotos. Ese artículo es un ícono de comodidad y practicidad, puede desprenderse y quedar por separado haciendo más fácil su portabilidad.



Crea tu propio aspecto racing con las nuevas creaciones 2014 y prepárate por que pronto sabrás cuáles son las más solicitadas.

# JUAN MANUEL FANGIO

## CAMPEÓN DE CAMPEONES

**MARCELO ASSAF** RECUERDA AL GRAN CAMPEÓN, EL HOMBRE QUE ESTABLECIÓ LA FÓRMULA UNO A NIVEL MUNDIAL

**A**l recordar a Fangio, sin tomar en cuenta la cantidad de detalles que caracterizaban al automovilismo de los 50s, muchos creen que su trayectoria resultó un trazo único, en el que solo aceleraba para ganar y se olvidan que en aquella F1 las carreras duraban de tres a cuatro horas, los pilotos iban con la mitad de su cuerpo descubierto, las medidas de seguridad eran precarias, y algunos circuitos estaban a un lado de precipicios donde la muerte esperaba –como le sucedió al argentino Onofre Marimón, el primer fallecido en la máxima categoría–; la preparación física no era la misma ni existía Playstation para ensayar.

Las virtudes de Fangio fueron múltiples y no sólo en el aspecto conductivo. Podía detectar una falla en su auto a la vez que exprimía al máximo la capacidad de mismo. Y en simultáneo, era muy astuto para cambiar de escudería, llegando a coronarse con cuatro de ellas en cinco oportunidades. Atrás habían quedado su Balcarce natal y la etapa nacional donde fue bicampeón de Turismo Carretera. Y gracias al apoyo del presidente Juan Domingo Perón fue que se lanzó a Europa con la idea de ganar, al menos una carrera.

Curiosamente algunos de sus momentos más significativos se produjeron en el segundo intento. Al debutar en la F1 con Alfa Romeo, el 13 de mayo de 1950, abandonó en el GP de Inglaterra, pero ganó ocho días más tarde en Mónaco, donde hizo la vuelta rápida. Ese año resultaría subcampeón, con tres victorias. Y en su siguiente temporada llegó el primer título, también con tres triunfos.

El 8 de junio de 1952 tuvo en la curva de Lesmo en Monza, a bordo de un F2, uno de sus dos accidentes más graves, sufriendo lesiones en las vértebras cervicales, por lo cual no pudo correr medio año. Salvó su vida gracias a que la Federación Internacional hizo obligatorio el uso del casco rígido, quedando atrás los precarios de algodón y seda. “Llegué al autódromo a las dos de la tarde, a las dos y media estaba corriendo... y a las tres entraba al hospital”, confesó con ironía. Fangio venía de hacer 900 kilómetros en auto desde París, casi sin dormir. “Lo que se dice una inconsciencia, porque jamás hay que manejar cansado”, reconocería. Aún perduraba el recuerdo de su vuelco en Huanchasco, Perú, durante 1948 a bordo de un Chevrolet, donde murió su copiloto Daniel Urrutia, en el otro accidente grave al que sobrevivió.

Firmó con Maserati para 1953, con tres abandonos al hilo, pero ganó en Italia, la final del año, y alcanzó a ser tercero al cierre del calendario. Luego, en noviembre se impuso en La Carrera Panamericana sobre un Lancia D-24, cubriendo 3,070 kilómetros de suelo mexicano, en una edición marcada por la tragedia, extendiendo su poderío fuera de las pistas.

**SUS INICIOS EN EUROPA FUERON A LOS 38 AÑOS, CUANDO MUCHOS YA ESTÁN CALCULANDO EL RETIRO**

# Histórica

## LOS GRANDES PILOTOS

Así como obtuvo cuatro títulos consecutivos entre 1954 y 1957, para ser quintuple campeón mundial de F1, ganó el Gran Premio de Argentina en esos mismos años, que abrían la temporada en enero, en un romance único con la afición de su país. Algo que no se repetiría con sus colegas compatriotas, dejando cierta frustración a un público por demás exigente.

La última coronación sería de leyenda, el 4 de agosto de 1957 en Nürburgring, que él evoca: "Teníamos un serio problema de cubiertas. Las Pirelli se gastaban más rápido que las Englebert de los ingleses y de los Ferrari, que no tenían que parar para cambiar. Entonces decidimos salir más livianos de gasolina y –favorecidos por el menor peso– tratar de sacar una diferencia que a mitad de carrera nos permitiera colocar cubiertas nuevas para seguir y ganar. Ensayé una vez y otra más; así tuve la tranquilidad de que la cosa era posible. El asunto era tener 30 segundos de ventaja al parar para cambiar las gomas".

Pero su parada fue de 48, pues la tuerca central de una rueda cayó debajo del coche y los mecánicos no podían encontrarla. "Estaba parado a un costado del auto, tomando un poco de agua. Pasó Peter Collins, atrás Mike Hawthorn. Las dos Ferrari parecían burlarse de mí, alejándose, cuando me dijeron que volviera". Y comenzó una remontada histórica en la que bajó 10 veces el récord de vuelta. "Donde tenía que colocar

segunda, metía tercera. Alguna curva en primera la tomé en segunda. Doblaba adoptando ángulos forzados que nunca había hecho".

Faltando una vuelta dobló a Collins tras un duelo espectacular, que hizo aullar a los 100,000 presentes, y más adelante se deshizo de Hawthorn luego de 10 intentos. En los últimos metros se rompe el asiento del Maserati 250 F, pero abre las piernas y se afirma en las paredes del auto. Ya es quintuple campeón mundial y queda para siempre como el más grande.

Su último año compitiendo fue 1958, el mismo en que un tal Bernie Ecclestone hacía sus pininos como piloto de manera infructuosa. Para ese entonces el mundo del automovilismo adoraba a Fangio, ya sin tomar mucho en cuenta que sus inicios en Europa fueron a los 38 años, cuando muchos ya están calculando el retiro.



# LA DÉCIMA EDICIÓN WRC



EL RALLY MÉXICO WRC CUMPLE SU DÉCIMA EDICIÓN MUNDIALISTA TRAS INICIAR EN 2004 Y FALLAR SOLAMENTE EN 2009. LO HARÁ EN LA BASE TRADICIONAL DE GUANAJUATO, PERO ESTA VEZ FUERA DEL POLIFORUM, AL AIRE LIBRE EN EL RECINTO DE LA FERIA DE LEÓN, DONDE NUESTROS ENVIADOS CUBRIRÁN SU ACONTECER.

**E**l Rally México WRC es un rally de 10, decíamos hace un año, y lo sigue siendo al llegar a su décima edición WRC, campeonato en el que ya se ha convertido en el inicio oficial de la campaña en terracería.

En el primer año de la era post-Loeb, su compatriota y tocayo Sebastien Ogier llega como campeón mundial de pilotos a tierra azteca, pero, ¡sorpresa!, no como líder del mundial. El equipo de la firma germana VW, también campeón, sigue al frente, pero con Jari Matti Latvala como líder, por cinco puntos sobre el monarca, en lo que se anticipa como una batalla que podría durar todo el año, especialmente si las lluvias parecen y enlodan las tierras y pavimentos haciendo que la labor de Ogier sea menos fácil, pues sin lluvia el francés es por mucho superior a todos los demás volantes.

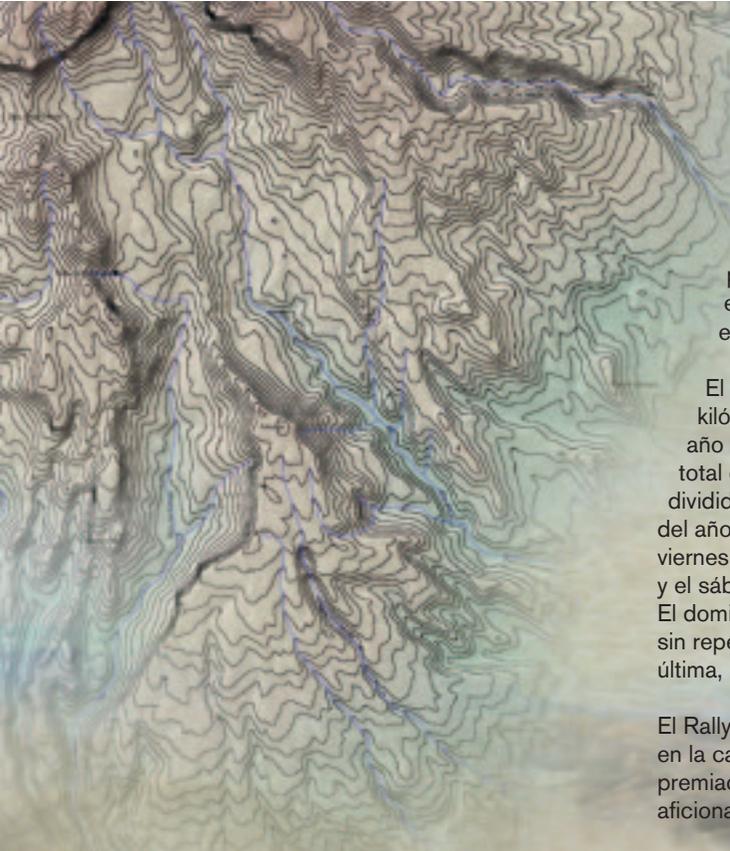
Para 2014, la batalla entre los equipos oficiales de Volkswagen con sus Polo R WRC y Citroën con sus DS3 WRC, se ha incrementado con la aparición de otro equipo de fábrica, el de los coreanos de Hyundai con los i20 manejados por Thierry Neuville y un grupo de volantes interesantes en el segundo auto, como son el finlandés Hanninen, el español Sordo y el australiano Atkinson, siendo éste precisamente el nominado para correr



Citroën ha ganado seis de las nueve ediciones WRC



Ogier llega como campeón, pero no lidera en 2014



en el altiplano mexicano. Y como cuarto en discordia está el semioficial (o privado) M-Sport –con sus Ford Fiesta WRC– que rotan a muchos de sus pilotos, aunque tiene como base a Mikko Hirvonen en el auto líder, y a Robert Kubica en el auto del futuro. Por su parte, Citroën se deshizo de la madera vieja y tiene a Mads Ostberg y Kris Meeke al volante, ambos ya con podios en la campaña. VW tiene a los mencionados Ogier y Latvala, pero el noruego y proyecto futuro Andreas Mikkelsen, podio en Suecia, también empieza a alzar la voz para ser notado.

El Rally México WRC ha crecido en 2014, pues ahora excede los 400 kilómetros de recorrido cronometrado (401.77 km), o sea, cinco más que el año pasado. En total, con los 636.66 tramos de enlace, tiene una distancia total de 1038.43 kilómetros, de los cuales el 38.7% son los de competencia, divididos en 21 etapas, lo que indica que en promedio serán más largas que las del año pasado, que fueron 23. De hecho, cada día tiene una etapa maratón. El viernes 7 de marzo hay una etapa matutina de 44.03 km, que se repite en la tarde, y el sábado 8 la etapa grande es de 53.69 km, también con repetición vespertina. El domingo 9 se corre la etapa más grande, Guanajuatito de 55.92 km, aunque sin repetición, por lo que la victoria nunca está segura. La Etapa de Poder será la última, El Brinco, con un recorrido de 8.52 km, con televisión en vivo.

El Rally México inicia en la presentación ceremonial en la Alhóndiga de Granaditas en la capital de Guanajuato el jueves 6 de marzo a las 19:30 horas y termina en la premiación en León el domingo 9 a las 14:00 horas. Cuatro días de fiesta que los aficionados al deporte motor no deben perderse.

## Benito, dos años después

2012: campeón mundial Grupo de Producción.

2013: debuta octavo y con puntos en el Rally México WRC.

2014 manejará un Fiesta WRC del equipo M-Sport, acompañado por el navegante español Borja Rozada.

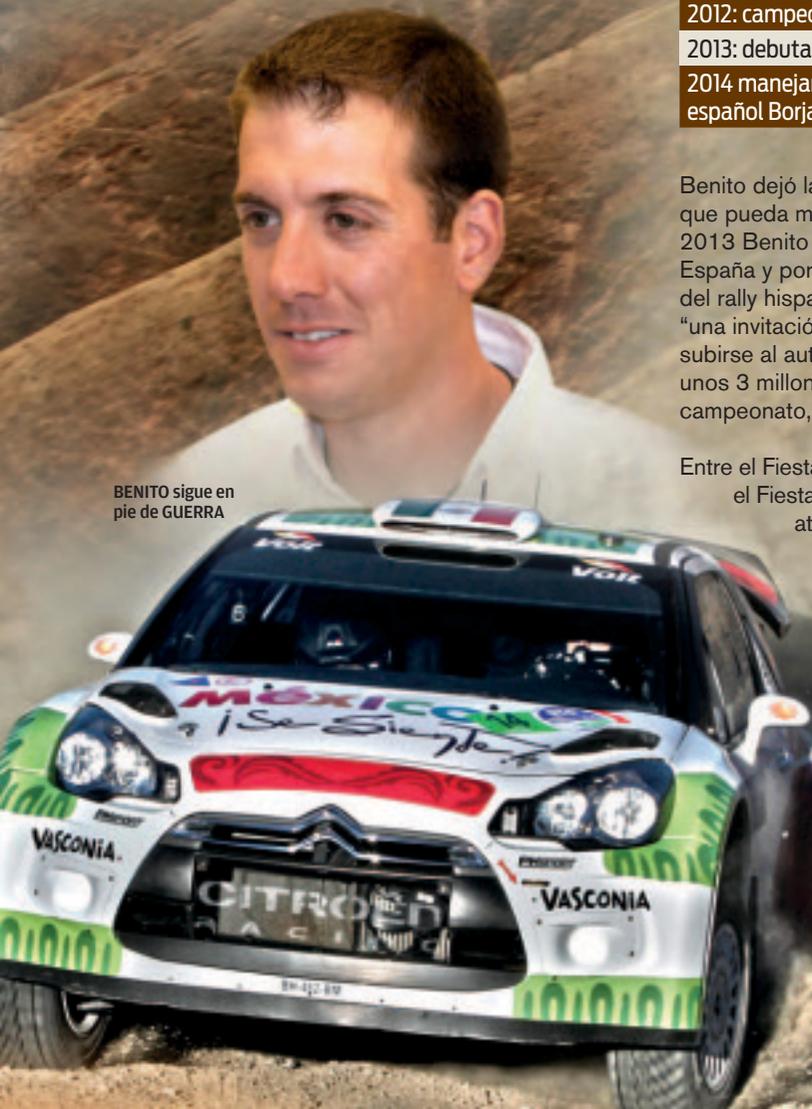
Benito dejó la vara alta en 2013 con su actuación y ahora todos esperan que pueda mejorar su resultado. Pero M-Sport quedó impresionado que en 2013 Benito le ganó con un auto clase N4 a los de las categorías R4 y R5 en España y por eso lo invitaron a probar con ellos en Inglaterra al día siguiente del rally hispano. Para este año, Benito nos indica que M-Sport le ha hecho “una invitación para ser el probador de todos sus productos” e incluso para subirse al auto las 10 fechas restantes... si consigue un patrocinio estimado en unos 3 millones de euros. Pero como dice él: “Es más fácil ganar un rally o un campeonato, que conseguir un patrocinio”, y sigue buscando completar al monto.

Entre el Fiesta de 2014 y el Citroën que corrió en 2013, Guerra dice “A mi parecer el Fiesta es un coche más rápido en la zona rápida... el auto apoya más de atrás que de adelante, el Citroën escapaba un poco la punta, por eso me sentí más seguro en el Fiesta... aunque en las curvas lentas el torque del Citroën es mejor”, y dejó entrever que es factible que arriesgue un poco más que en 2013.

En México se va a enfrentar a Robert Kubica, en otro Ford, y cuando le preguntamos su opinión acerca del polaco dice: “Kubica es un gran piloto y no me da miedo enfrentarme a él. Ha dado mucho de qué hablar, pero también ha cometido muchos errores. Me preocupa eso de que no tiene miedo de chocar... cuando le sale es rapidísimo, pero cuando no, lo vemos en las cunetas volteado y eso, tarde o temprano no es bueno para la carrera de un rallista”.

Cerebral, seguro y con muchas ganas de llegar al máximo nivel, Benito encara Guanajuato.

BENITO sigue en pie de GUERRA



# RUTA



## ITINERARIO

### DÍA 1- JUEVES, 6 DE MARZO

EC	ETAPA CALIFICATORIA	08:00
	CEREMONIA DE ARRANCADA	20:00
E1	ETAPA DE CALLE EN GUANAJUATO	20:09

### DÍA 2- VIERNES, 7 DE MARZO

	PARQUE DE SERVICIO RALLY CAMPUS LEÓN	7:00
E2	LOS MEXICANOS 1	8:32
E3	EL CHOCOLATE 1	9:05
E4	LAS MINAS 1	10:08
E5	PARQUE BICENTENARIO	11:01
	PARQUE DE SERVICIO RALLY CAMPUS LEÓN	12:21
E6	LOS MEXICANOS 2	14:08
E7	EL CHOCOLATE 2	14:41
E8	LAS MINAS 2	15:44
E9	PARQUE BICENTENARIO 2	16:37
E10/	SÚPER ESPECIAL 1 Y 2	17:37
E11	AUTÓDROMO DE LEÓN	18:32

### DÍA 3- SÁBADO, 8 DE MARZO

	PARQUE DE SERVICIO RALLY CAMPUS LEÓN	8:30
E12	IBARRILLA 1	9:28
E13	OTATES 1	10:46
	PARQUE DE SERVICIO RALLY CAMPUS LEÓN	13:06
E14	IBARRILLA 2	14:19
E15	OTATITOS	15:37
E16	EL BRINCO	17:08
E17/18	SÚPER ESPECIAL 3 Y 4	18:08
	PARQUE DE SERVICIO RALLY CAMPUS LEÓN	19:03

### DÍA 4- DOMINGO, 9 DE MARZO

	PARQUE DE SERVICIO RALLY CAMPUS LEÓN	7:45
E19	SÚPER ESPECIAL 5	8:55
E20	AUTÓDROMO DE LEÓN	9:58
E21	GUANAJUATITO	11:21
E22	DERRAMADERO	11:21
	EL BRINCO 2 ETAPA DE PODER ARPEROS	12:08
	PARQUE DE SERVICIO RALLY CAMPUS LEÓN	13:26
	FINAL/PREMIACIÓN	14:30

## VIERNES



## SÁBADO



## DOMINGO



# PREVIAS 2014



# NUEVO AUTO PARA 2014

## CAMPEONATO

El cambio principal para la NASCAR México en 2014 es la aparición de un nuevo auto, con mejor chasis, fabricado por ENCO, de Enrique Contreras, directivo de la serie. Se supone que es más seguro, veloz y dócil en la pista, pero fue entregado con retraso y muchos equipos tuvieron que armar partes de él con los planos proporcionados; además, los motores también estaban faltos de algunas piezas a 10 días del inicio de la campaña. Los entrenamientos programados en Puebla fueron cancelados por esa razón, aunque

**NASCAR MÉXICO ARRANCA LA CAMPAÑA 2014 EN PHOENIX Y REPITE EL ESQUEMA EXITOSO DEL DESAFÍO FINAL DE CINCO FECHAS AL CUAL CALIFICAN LOS MEJORES DE LAS 10 PRIMERAS. PERO TENDRÁN AUTOS NUEVOS Y EL CAMBIO HA TRAÍDO ALGUNOS RETRASOS, POR LO QUE EL INICIO DEL AÑO ES UN VOLADO, CUALQUIERA PUEDE GANARLO**

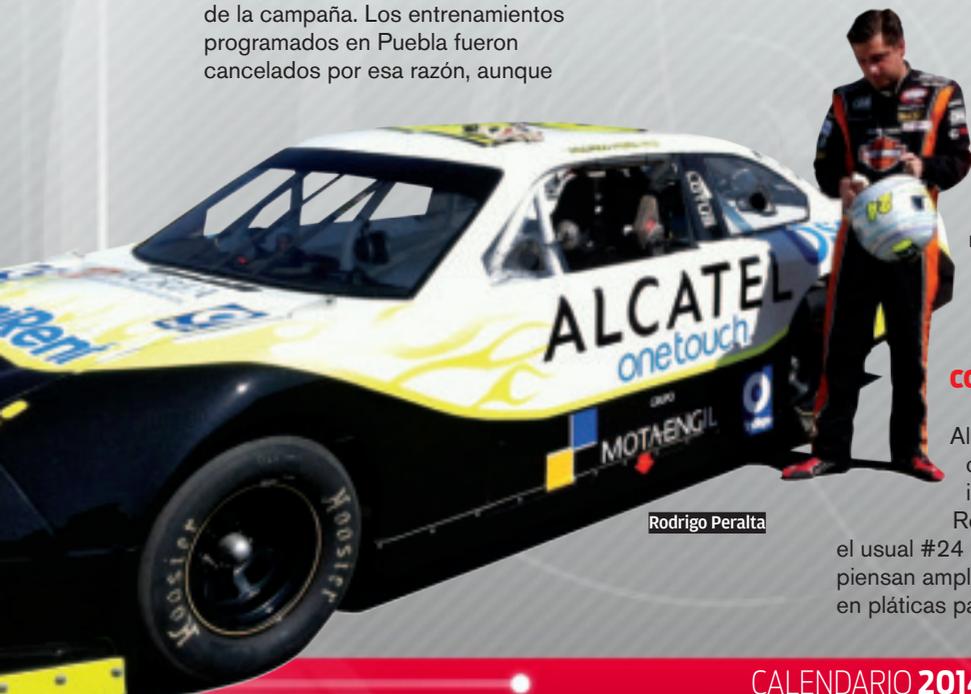
algunos equipos entrenaron por su cuenta en diversas pistas.

Como en 2013, la serie arranca en Phoenix, Arizona, como preliminar de la segunda fecha de la Copa NASCAR estadounidense, lo cual hace que los equipos tengan que cumplir un elaborado reglamento aduanal para poder importar los autos en EUA. Luego regresan a México a abrir la campaña en el óvalo del Autódromo Hermanos Rodríguez (AHR) y marchan por toda la república hasta cerrar en noviembre en Puebla, pues para entonces el AHR debe estar en remodelación para recibir al GP de México en 2015.

Cambios e incertidumbre son buenos para enfrentar la campaña sin un favorito definido, por lo que la batalla debe ser muy pareja en el inicio y eso podría determinar la conformación del Desafío, pues "el que pega primero, pega dos veces" y los mejor preparados en este arranque tendrán ventaja.

## CONTENDIENTES

Al cierre tenemos más de 30 autos listos para competir en IPhoenix, pero hay cambios interesantes en los equipos. El campeón Rodrigo Peralta, defenderá su título con el usual #24 del equipo Tame Racing, pero estos piensan ampliar su establo a dos autos más, y estaban en pláticas para lograrlo, incluso con un bicampeón de



Rodrigo Peralta

## CALENDARIO 2014

▶ FEB-28 PHOENIX EUA  
▶ ABR-05 AUT. HNOS. RODRÍGUEZ DF  
▶ ABR-13 TUXTLA GUTIÉRREZ  
▶ ABR-27 MONTERREY, N.L.  
▶ MAY-11 ÓVALO POTOSINO, SLP

▶ MAY-25 QUERÉTARO  
▶ JUN-08 AUT. HNOS. RODRÍGUEZ DF  
▶ JUL-20 AGUASCALIENTES  
▶ AGO-03 CHIHUAHUA O GUADALAJARA  
▶ AGO-17 PUEBLA

▶ SEP-07 ÓVALO POTOSINO, SLP  
▶ SEP-21 QUERÉTARO  
▶ OCT-05 AGUASCALIENTES  
▶ OCT-19 TUXTLA GUTIÉRREZ  
▶ NOV-09 PUEBLA

la categoría. El equipo grande Escudería TELMEX tiene al campeón 2008 Antonio Pérez en el #1, y ha reclutado a José Luis Ramírez (#5), quien ganó con ellos como emergente en Chiapas en 2013, para el #5. Sus hermanos de Telcel Racing tienen al internacional y subcampeón Daniel Suárez en el #3, junto a su paisano regiomontano Abraham Calderón con el #2, quien por cierto fue el ganador en Phoenix en 2013. Y el otro equipo grande, Canel's Racing, dirigido por Ramiro Fidalgo, repite a Rafa Martínez en el #18 e incorpora a Mario Domínguez, el ganador en CART, con el #19. Muchos protestaron que no cumplía los requisitos de experiencia previa –ridículos pues, por ejemplo Sergio Pérez tampoco los cumple, pero si están escritos deben respetarse, o de plano abolirse– pero ya tiene licencia.

Quizás el piloto más rápido en la serie, Homero Richards ha dejado de ser solitario en su #20 y se ha unido al nuevo M Racing en que tendrá de coequipero a Enrique Contreras III en el #77; buena combinación de experiencia y juventud. La escuadra HO Speed Racing, seguirá teniendo al mando a Hugo Oliveras, quien corre el #11 y contará además con los servicios de Rubén Pardo en el #15 y la llegada de Luis Felipe Montaña al #87, tras su paso por Telcel en 2013. Eso significa que el máximo ganador de carreras, el ex campeón Rogelio López III, aliado con David Tame en el nuevo equipo Alpha Racing – Rolcar Motorsports, correrá el auto #6 junto con el estadounidense James Nides, quien llevará el #12. La llegada de



Rubén García Nova y Mario Domínguez

Mario Domínguez propició la salida de Rubén García Mateos de Canel's, y el prometedor piloto se ha ido al equipo HDI de Álvaro Chimal, donde seguirá con el #88 teniendo como director técnico al 'Che' Fernández y como coequipero a Héctor Félix en el #07. La llegada de Ramírez a Escudería TELMEX, además de dejar en el limbo al equipo Rayera del propio JLR, mandó a Rubén Rovelo II a la escuadra H&H Speed, en donde manejará el #28 y tendrá de coequipero a Carlos Azcárate en el #29.

El bicampeón Jorge Goeters, seguirá apoyado por FICREA en el auto #4 y su escudero será Carlos Contreras en el #14, quien por cierto corrió en la Nationwide en Daytona, tras haber dejado la serie estadounidense en 2007. El equipo 2B Racing continuará tres autos para Carlos Peralta #7, Freddy Tame #8 y Elliot Van Rankin #9; otro equipo de tres autos es el ANVI Motorsport que manda a la pista a Víctor Barrales en el #30, Rodrigo Marbán usa el #00 y se incorpora Israel Jaitovich con el #01. El Seman-Baker tendrá a Javier Razo con el #83 con apoyo de Mikel's y se incorporará Piero Rodarte, otro destacado internacional azteca, en el #38 cuando corra la preliminar Stock V6 para cubrir el trámite. Patrick Goeters portará el #31 para el BL Racing, y Óscar Ruiz usará el #43, mientras que Pepe Montaña irá con el #36 de su equipo propio, Montaña Motorsport; el novato del año, Santiago Tovar, correrá con el #51 de la escuadra Alta Velocidad Mexicana, que tiene un segundo auto con el #57 para un piloto aún por designar. De los que corren solos, Rafael Vallina regresa a su auto #0 de Spartac Racing Team y Javier Fernández irá con el #69 de CarMotion, mientras que Jorge Contreras no ha anunciado sus planes, al igual que Irwin Vences y podrían aparecer algunos más en el transcurso del año.



Toño Pérez, José Luis Ramírez y Abraham Calderón



Jorge Goeters repite patrocinio

# Crecimiento compactado

**M**uchos años han pasado intentando recuperar la popularidad perdida en la separación amarga (1996) y guerra subsecuente entre CART y la IRL; tras la unión de ambas en 2008, los equipos se han ido armando y en 2013 finalmente se vio competencia en las pistas, más allá de la usual entre los tres grandes, Andretti Autosport, Ganassi Racing y Team Penske, pues el tercero en el campeonato fue Simon Pagenaud, del equipo Schmidt Peterson. La batalla de los motores entre Chevrolet y Honda fue de tal paridad que ganaron el mismo número de veces en el año y el campeón de pilotos fue Scott Dixon, de Ganassi, con Honda de turbo sencillo, pero el campeón de fabricantes fue Chevrolet con su motor de doble turbo.

Pero los ratings televisivos siguen cayendo, y en 2014 se ha reestructurado el calendario para que dure del 30 de marzo al 30 de agosto, además de incluir una carrera en el circuito de Indy, para complementar el mes de mayo en Indianápolis. Además, han estandarizado los motores a doble turbo, y se planea una serie invernal con carreras internacionales en

**LA CAMPAÑA 2014 TRAE CONSIGO UN CALENDARIO QUE DURA EXACTAMENTE CINCO MESES Y PROPUESTAS DE CREAR UNA SERIE INTERNACIONAL INVERNAL CON LOS MISMOS AUTOS Y CHASISES. TRAS LOS AÑOS DE LA DIVISIÓN, INDYCAR PARECE QUERER RECUPERAR EL CAMINO AL CRECIMIENTO, PERO LA ESTRATEGIA NO LE GUSTA A MUCHOS**



## CALENDARIO 2014

▶ JUN-01	BELLE ISLE 2 DETROIT (PISTA)
▶ JUN-07	TEXAS 600 (SUPERÓVALO)
▶ JUN-28	HOUSTON 1 (CALLEJERA)
▶ JUN-29	HOUSTON 2 (CALLEJERA)
▶ JUL-06	POCONO 500 (SUPERÓVALO)
▶ JUL-12	IOWA 300 (ÓVALO)

▶ JUN-01	BELLE ISLE 2 DETROIT (PISTA)
▶ JUN-07	TEXAS 600 (SUPERÓVALO)
▶ JUN-28	HOUSTON 1 (CALLEJERA)
▶ JUN-29	HOUSTON 2 (CALLEJERA)
▶ JUL-06	POCONO 500 (SUPERÓVALO)
▶ JUL-12	IOWA 300 (ÓVALO)

▶ JUL-19	TORONTO 1 (CALLEJERO)
▶ JUL-20	TORONTO 2 (CALLEJERO)
▶ AGO-03	MID OHIO 200 (PISTA)
▶ AGO-17	MILWAUKEE 250 (ÓVALO)
▶ AGO-24	SEARS POINT, CALIFORNIA (PISTA)
▶ AGO-30	FONTANA 500, CALIFORNIA (SUPERÓVALO)

el invierno en sitios que han visitado antes como Brasil, Australia y ¿México? Se ha retirado el tetracampeón (y triganador de la Indy 500), Dario Franchitti, pero regresa el campeón (y ganador de la Indy 500) Juan Pablo Montoya. Los autos siguen siendo todos de chasis Dallara, pero los equipos podrán producir paquetes aerodinámicos propios. El espectáculo es impresionante, las batallas cerradas y la categoría ansía recuperar su era de gloria de fines del siglo XX bajo el liderazgo de Mark Miles como presidente y el ex dueño de equipo Derrick Walker, en el lado operativo.

Pero el calendario de 18 fechas ha sido criticado agriamente, incluso Mario Andretti, quien argumenta que no se puede saturar a los espectadores ni dejar a los autos fuera del ojo del público tanto tiempo, pues eso solamente hará que los espectadores se alejen y se vayan a... NASCAR, que tiene el doble de fechas; el ex campeón también ha criticado el GP de Indy diciendo que si "la F1 no logró hacer un éxito en esa pista, nadie lo logrará". Una apuesta grande que podría funcionar o terminar con ratings más bajos y condenar la serie al ostracismo.

#### CONTENDIENTES

Los tres grandes de IndyCar tienen cambios para 2014: Penske Racing creció a tres autos y ha traído de regreso a Juan Pablo Montoya para hacer equipo con Helio Castroneves y Will Power, varias veces subcampeones, en sus Dallara-Chevrolet, con la intención de que sea el que los impulse al ansiado título. Pero Ganassi Racing, que tiene al tricampeón Scott Dixon, perdió a Dario Franchitti y lo ha reemplazado con Tony Kanaan, ganador de la Indy 500 en 2013 y campeón 2004. El equipo mantiene a Charlie Kimball, nuevo triunfador en 2014, y trae de regreso a Ryan Briscoe, cortado de Penske al final de 2012, para un potente equipo de cuatro Dallara-Chevy, que los marca favoritos a repetir el título. Finalmente, Andretti Autosport se fue de Chevy a Honda, camino inverso al seguido por Ganassi, y tiene cuatro autos: conserva al



campeón 2012, Ryan Hunter-Reay, al nuevo ganador en 2013 James Hinchcliff y a Marco Andretti, pero en el cuarto asiento tiene al colombiano Carlos Muñoz, quien debutó en la Indy 500 con un segundo sitio. Ahí hay 11 pilotos con capacidad para pelear el título, pero no son los únicos.

El equipo Schmidt Peterson ha conservado a Pagnaud, y pone otro Dallara-Honda para el debutante ruso Mikhail Aleshin, quien reemplaza a Tristan Vautier, cuyo futuro parece encaminado al USC al no tener apoyo financiero significativo. El equipo ha sido campeón de Indy Lights incontables veces y bien podría pelear el título en 2014 con Pagnaud. Otro ganador nuevo en

2014 fue el nipón Takuma Sato, ex F1 quien ha refirmado con el AJ Foyt Racing, que podría tener un segundo auto si concreta patrocinios pendientes. Su contraparte del lado de Chevy en tamaño e importancia sería el KV Racing que firmó al galo tetracampeón de Champ Car, Sebastien Bourdais, para reemplazar a Kanaan. Bourdais anduvo cerca de varias victorias en 2013, y tendrá de coequipero –como en Dragon Racing en 2013– al colombiano Sebastián Saavedra, aunque su auto será operado por el equipo AFS de Indy Lights.

Por Chevrolet queda el varias veces campeón Panther Racing, que no ha dado signos de vida y aunque ha probado a varios pilotos no ha cerrado con alguno, siendo el colombiano Carlos Huertas uno de los que pelean el asiento; por su parte, el equipo de Ed Carpenter ha optado por contratar al inglés Mike Conway para los circuitos, dejando que el dueño, el propio Ed, se encargue de los óvalos, donde siempre es peligroso.

Por Honda está el renacido Rahal-Letterman-Lanigan Racing, que tiene como líder a Graham Rahal, hijo del dueño, Bobby, pero su coequipero no ha sido nombrado todavía. Dale Coyne Racing ya renovó contrato a Justin Wilson, quien se lastimó en octubre, pero ya corrió las 24 Horas de Daytona este año, y espera montar su segundo auto para otro piloto tipo el venezolano Ernesto Viso, quien dejó al Andretti Autosport y busca asiento con abundante patrocinio de PDVSA. La escuadra Sarah Fisher-Hartman mantiene al ya-ni-tan-prospecto-estadounidense Josef Newgarden y el Bryan Herta Autosport es otro que tiene un sitio vacante para 2014 pues su volante Alex Tagliani se ha ido a la NASCAR canadiense ante la falta de un arreglo.

En total 24 asientos, pues Dragon Racing aparentemente no regresa, y mucho interés de pilotos pues la serie es pareja, competitiva y espectacular. Falta que los televidentes la aprecien y ese es el reto para Miles.



# El Retorno de Juan Pablo Montoya

Juan Pablo tiene 38 años y no ha corrido monoplasas desde que dejó McLaren a media campaña 2006. No necesita el dinero y aunque no hiciera nada más en el resto de su vida tiene un lugar cimentado como uno de los grandes pilotos de la historia. ¿Entonces?

Seguro ya estaba harto de perder en NASCAR –sólo dos triunfos en 253 arrancadas– y si hubiera aguantado unos años más, ya no tendría nivel para regresar a una serie que requiere un manejo mucho más fino que el de aventar

**CARRERA DE MONTOYA EN MONOPLAZAS EN EUA**

<b>10 TRIUNFOS</b> en Champ Car (CART)	<b>12 Vueltas Rápidas</b> en Champ Car (CART)	<b>14 PPs</b> en Champ Car (CART)	<b>1 TÍTULO</b> DE CHAMP CAR (CART)
<b>1 TRIUNFO EN INDY 500</b>			

un armatoste de dos toneladas en un óvalo. Pero llega a uno de los equipos grandes de IndyCar, quizás el mejor de la historia, Penske, donde encontrará a dos volantes de alto nivel como coequiperos, Will Power y Helio Castroneves y no va a ser fácil ganarles.

Ya probó en Sebring en noviembre que puede ser tan rápido como ellos con llantas usadas, pero ha batallado con las nuevas, lo cual lo predispondría a calificar mal. Tiene que reaprender el arte de correr con alerones, sin margen de error, sin laminazos, sin exceso de peso. Un cambio mental que requiere un piloto fuerte y decidido, que no se deja vencer por los retos. Montoya siempre fue así, no tendría por qué ser distinto ahora; habría que pensar no en si va a ganar, sino en qué carrera vendrá su primer triunfo.

## LA MAGIA MONTROYA: EL MAESTRO GLOBAL DE MONOPLAZAS

### 1998 Pau F3000

Corriendo para Super Nova, encaminaba al título de F3000 cuando tuvo lugar la fecha en el retador circuito callejero de Pau, donde él había ganado como novato en 1997. Hizo la PP, VR y ganó por más de un giro sobre el segundo...

### 2000 Indy 500

Los equipos de CART no corrían en Indy tras el divorcio con la IRL, pero en 2000 el equipo Ganassi inscribió al colombiano y se volvió el primer novato en ganar desde Graham Hill en 1966 y lo hizo liderando más de ¾ partes de la carrera.

### 2000 Michigan 500

Montoya ganó su título en 1999, pero fue igual de impresionante en el año de la defensa –no exitosa– del mismo. Batió a Michael Andretti por 4 centésimas tras una batalla clásica de chuparse el aire y casi llevarse a un rezagado en la vuelta final.

### 2001 GP Brasil

Algunos predijeron chispas cuando Montoya se fue a F1 y no le tomó mucho confirmarlo. Un rebase agresivo sobre Michael Schumacher en Interlagos, terminó con un retiro dramático cuando su Williams fue embestido por atrás por el lapeado Arrows de Jos Verstappen.

### 2005 GP Brasil

Su coequipero de McLaren, Kimi Raikkonen, generalmente lo superó en 2005, pero hubo algunos “momentos Montoya”. En Interlagos calificó frente a Kimi, pasó al de la PP, Fernando Alonso, en una reanunciada y ganó por séptima –y última– vez en F1.



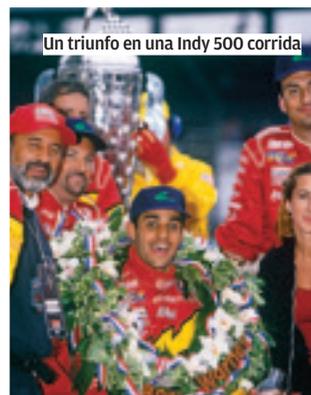
Dominante en Pau en F3000



Por un pelito sobre Andretti en Michigan



Peleando con Schumi en su tercer GP



Un triunfo en una Indy 500 corrida



Victoria final de F1 en Brasil 2005



# F1

## 2014: EL AÑO DEL CAMBIO

**N**ada está escrito y nadie sabe qué sucederá en esta campaña, un poco como en 2009 cuando Brawn arrasó al inicio de temporada con su difusor doble y para cuando los demás quisieron alcanzarlo, el título estaba perdido para ellos, ganado para el equipo efímero.

Regresan los motores turbo, ausentes desde 1989, pero con sistemas de recuperación de energía (ERS), y limitaciones en las revoluciones del motor. Pirelli ha producido llantas más duras y, como se vio en Jerez, los autos son significativamente más lentos y callados que sus contrapartes de hace una década, los V10 de 3 litros. Pero a la vez son más ecológicos y amigables con el ambiente, aunque probablemente ninguno de estos adjetivos sea importante para los

aficionados actuales y la apuesta por los aficionados futuros está todavía muy verde.

Los primeros resultados muestran velocidad y resistencia en Mercedes y Ferrari, mientras Renault parece estar yendo por un camino equivocado que habrá de rectificar ante la amenaza tácita de perder con su estrella, el tetracampeón consecutivo Sebastian Vettel, quien ha sido intocable desde 2010 en las pistas del mundo.

La incertidumbre llega para la primera mitad de la campaña, pues para la segunda probablemente todos hayan encontrado el hilo negro y sepan qué se necesita en esta nueva era. Fácil, nosotros lo dijimos desde antes: experiencia. No hay sustituto para las horas quemándose las pestañas en el restirador o la computadora. Y en 2014, será lo que marque la diferencia.



SEBASTIAN VETTEL

# El campeón en su laberinto

**E**l difícil arte de mantenerse en la cima es lo que ha logrado dominar Red Bull Racing en los cuatro años anteriores con triunfos al por mayor y un cuarteto de títulos en la máxima categoría del automovilismo mundial, culminando con una corrida de nueve victorias al hilo en 2013. Pero las reglas cambian, la gente los culpa de la baja en los ratings televisivos —e ingresos de los equipos de F1— por su dominio brutal en la máxima categoría y en 2014 enfrentan un año en que todos empiezan de cero, justo cuando han logrado regresar la F1 al país de origen de la escuadra (Austria aunque su base operativa esté en GB), y casi todo el mundo quiere verlos acabar su reinado.

## AUTO

El RB10 es completamente nuevo, pero en la pretemporada inició con problemas en el motor, en los sistemas de recuperación de energía (ERS) y en los de enfriamientos respectivos. El RB10 tiene nariz de oso hormiguero, pero con una especie de quilla de barco en la parte de abajo y la diferencia entre la parte superior y la inferior es una elegante curva. En los pontones, el RB10 mantiene la línea esbelta y el corte alto de la entrada de aire, lo cual es esencial ahora que el auto es más largo pues su ERS está, por regla, debajo de la celda de combustible, y no junto a la caja, como le gusta a su diseñador —genio Adrian Newey. Pero

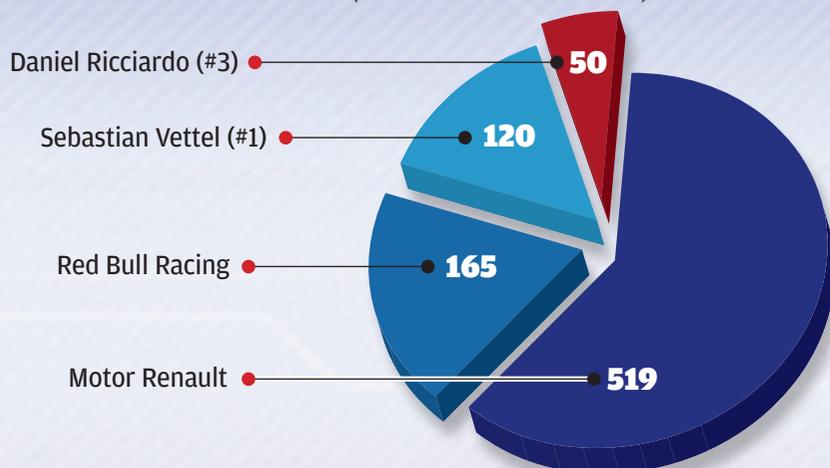
todo el sistema de propulsión (motor/ERS/turbo) está perfecta —y estrechamente— empaçado, lo cual contribuye al calentamiento. Lo que solía ser la ventaja de Renault, su menor necesidad de enfriamiento en el V8, se ha revertido con el V6T.

La parte trasera parece menos inclinada que en años recientes, probablemente porque al prohibirse el difusor soplado tienen que pegar el auto más al suelo, pero el alerón está montado sobre el difusor y los limitadores verticales en otro diseño muy eficiente, aunque seguramente todo cambiará para Australia cuando veremos más aletas y trucos aerodinámicos aparecer en este... y todos los otros autos.

## PILOTOS

El tetracampeón Sebastian Vettel (#1) seguirá al frente de la escuadra de Milton Keynes, pero esta vez sin el apoyo de Mark Webber, sino el de otro australiano, Daniel Ricciardo (#3), proveniente de la cantera juvenil, vía Toro Rosso. Vettel es el mejor piloto actualmente en la F1, todavía sigue ascendiendo en la curva de aprendizaje e indudablemente su año será de mucha adaptación a un estilo diferente de manejo; el reto será ver que tan rápido lo domina, pues mientras más tiempo pase, menos opciones tendrá de retener su título. Ricciardo es el mejor de los jóvenes de la cantera, pero parece que será un escudero más pobre que Webber, y ser destrozado por Vettel en el cara a cara podría terminar con su carrera y condenarlo a



**EXPERIENCIA COLECTIVA** (total de carreras: **854**)


DANIEL RICCIARDO

ser un eterno segundón como solían ser los que enfrentaban a Clark o Schumacher, en paridad.

El problema para RBR parece ser que la confiabilidad y puntos constantes que aportaba Webber no estarán tan disponibles con Ricciardo y eso haría peligrar el título de constructores, aunque Vettel ganara el de pilotos, pues no se presume que vaya a existir un dominio tan abrumador como el de 2013. Ricciardo tendrá que llenar los zapatos de su coterráneo, y pronto, para que RBR pelee ambos títulos con su aporte. ¿Batir a Vettel? Que ni se haga ilusiones.

**PROGNOSIS**

Por primera vez desde que se cambió a Renault en 2007, Red Bull está batallando con su integración de planta de poder y chasis. El peor problema parece ser el sobrecalentamiento, lógico si contamos que las necesidades de enfriamiento del ERS son cuatro veces mayores que las del KERS usado con el motor V8. Es indudable que están atrasados, pero un genio como Newey tarde o temprano resolverá el asunto, aunque si tarda mucho, los campeonatos podrían haber escapado para cuando el RB10 esté a punto.

RBR siempre ha sido muy bueno yendo al frente, incluso hasta un poco rezagado, pero en 2014 veremos si realmente puede ser un gran equipo viniendo de muy atrás. Esos son los que se vuelven legendarios.

“PROBABLEMENTE SE REQUIEREN 40% MÁS DIBUJOS PARA PRODUCIR EL RB10”

**CHRISTIAN HORNER,**  
JEFE DE RED BULL RACING





LEWIS HAMILTON

# Por la gloria de hace 60 años

**E**n 1954 Mercedes ingresó a la F1, ganó el título, lo retuvo en 1955 y dejó el deporte, presumiblemente como resultado del accidente masivo en Le Mans. En 2010, tras varios lustros como proveedor de motores, compró a Brawn y regresó con un equipo oficial de fábrica a la máxima categoría. Tras cuatro años de progreso, en 2014 los germanos de Stuttgart, cuyo equipo está basado en Brackley y cuya fábrica de motores está en Brixworth, ambos en GB, saben que necesitan un título para justificar la inversión. Ya quedaron en segundo sitio en 2013, pero lejos del dominante RBR. Ahora, sin Ross Brawn al mando, tienen que revivir la gloria de 1954.

## AUTO

El W05 es quizás el más bonito de los contendientes 2014. Su solución para la nariz muestra una caída continua y el frente de la nariz lo forman los dos postes que la anclan, cuyas puntas sobresalen cinco centímetros permitiendo que no tenga un solo elemento al frente sino una U invertida que forma la estructura de choque. En la nariz, además, se montan las cámaras, en forma aerodinámica, reminiscente de la era de los V10 a inicios del siglo.

Los pontones son bastante esbeltos y la salida de aire caliente está a los lados de la transmisión mientras que la cubierta del motor es todavía más estrecha y casi envuelta alrededor del hueco central de los escapes que marcan las reglas, con una pequeña

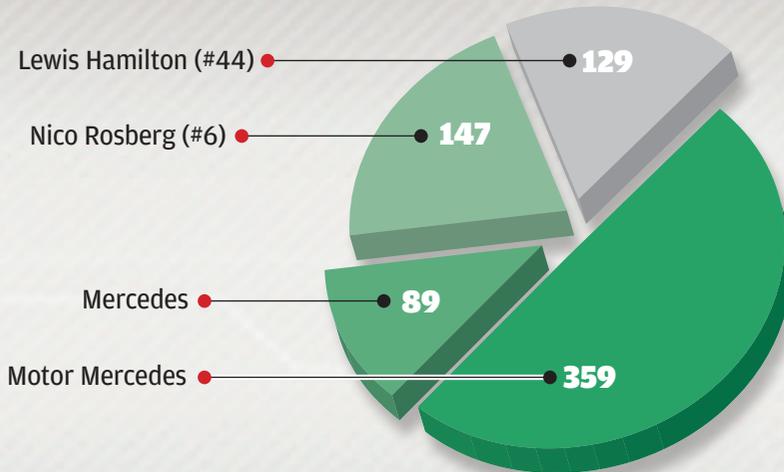
aleta de tiburón encima de la salida de gases. Esto es un indicio de que el paquete de enfriamiento ha sido refinado aerodinámicamente, y las pruebas en Jerez mostraron que funciona con eficiencia. El alerón trasero está montado sobre dos pilares y el difusor tiene su usual forma curva de alta pendiente que ha hecho tan eficiente el agarre del tren trasero (y el desgaste de las llantas traseras) en campañas anteriores, por lo que parece que los problemas han sido resueltos al no haber difusor soplado que proporcione agarre aerodinámico en exceso.

## PILOTOS

El inglés Lewis Hamilton (#44) y el alemán Nico Rosberg (#6), forman la dupla de la estrella de tres picos por segunda campaña consecutiva. Lewis tiene la reputación de ser el más veloz en un giro —si no cuentan a Vettel— pero Nico ha sido más consistente y logrado más victorias, algo similar a lo que pasaba con Lewis y Jenson en McLaren, pues no todo es velocidad en este deporte.

Nico es un piloto completo, callado que no alardea cuando gana, ni saca pretextos cuando pierde. Tácticamente es muy completo, y tiene el apoyo de su padre (Keke, campeón 1982, y Niki Lauda, tricampeón, de F1), por lo que puede alterar su estilo y manejo dependiendo de las necesidades de carrera, lo cual lo marca como contendiente al título. Lewis sigue siendo veloz, pero en una competencia completa se pierde muchas veces, quizás se aburre al no poder ir a fondo todo el tiempo, y sus resultados no son lo que debieran ser si extrapoláramos su



**EXPERIENCIA COLECTIVA** (total de carreras: **724**)


NICO ROSBERG

velocidad en un giro a la de toda la carrera. Cuando aprenda a ser más cerebral, por fin podrá concretar su potencial y conseguir más títulos.

**PROGNOSIS**

Es indudable que Mercedes va a pelear el título de constructores, pues tiene la segunda mejor dupla en la categoría y un equipo bien armado, además del motor más confiable hasta el momento. Sus pilotos, Nico y Lewis, han sido amigos y coequiperos desde los karts, pero sólo uno puede ganar la corona y el germano ciertamente no va a jugar a ser el segundo violín de esta orquesta. Es más completo, pero su reputación es que carece del instinto asesino de Lewis para los rebases que son indispensables... o para evitarlos. Pero se ha ido volviendo más duro con los años, mientras que Lewis no parece haber madurado tácticamente con el tiempo y probablemente sea el que tenga que usar el asiento de segunda fila al final del año para apoyar a su coequipero alemán en la batalla por el título.

“ EL AUTO, SE SIENTE COMO EL DEL AÑO PASADO CON MUCHO COMBUSTIBLE; TIENE MENOS AGARRE AERODINÁMICO Y EL MOTOR ES UN POCO DIFERENTE CON LOS CAMBIOS MÁS ALTOS”

**NICO ROSBERG,**  
PILOTO DE MERCEDES



# FERRARI



FERNANDO ALONSO

## Justificar retorno de la inversión

Ferrari fue el primer equipo en alinear a dos campeones mundiales (Ascari y Farina en 1953) y para 2014 tendrá a Alonso (campeón 2005-2006) y Raikkonen (2007) en sus filas. El objetivo es claro, conseguir cuando menos el título de constructores, y, de ser posible, también el de pilotos para Fernando, quien lleva ya cuatro años de frustración incremental en Maranello. Pero Kimi no llega a ser comparsa, él ya fue campeón con Ferrari y sabe lo que se necesita para lograrlo nuevamente, además del trabajo de equipo, y debe justificar ampliamente el retorno de la gran inversión hecha para contratarlo.

### AUTO

El F14T tiene una nariz menos fea que la del resto, pues no es puntiaguda sino que baja como trompa de aspiradora hacia el frente con una entrada de aire muy cerrada, tipo buzón, lo cual le roba aire a la parte trasera y obliga al uso de pontones laterales muy esbeltos para compensar. Las cámaras sirven como separadores del flujo de aire y se mantiene la suspensión de varillas de empuje, con la varilla inferior horizontal ayudando en la aerodinámica. Los pontones se ensanchan en la parte trasera y tiene aperturas estrechas, pero el auto cumplió bien en Jerez sin calentamiento, por lo que tiene algún tipo de enfriamiento por agua ayudando a los sistemas

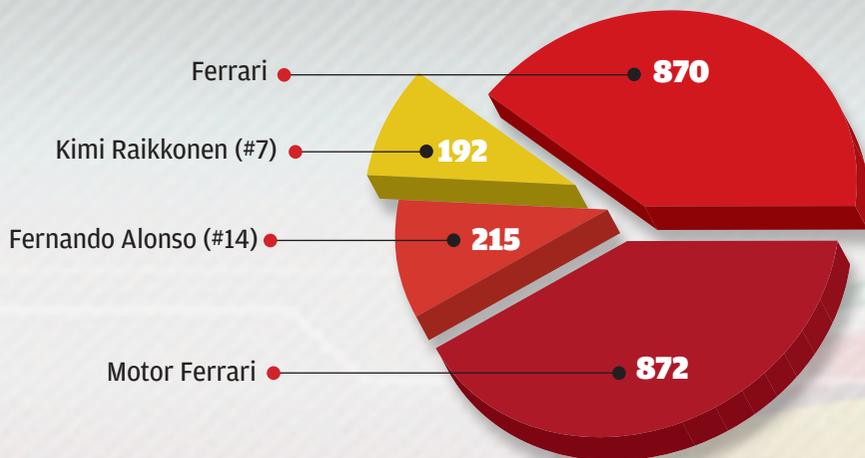
de propulsión del motor y auxiliares y a la esbeltez del paquete aerodinámico.

La caja ha mejorado mucho en bajar los cambios de forma integral, lo cual ayudará en la recuperación de energía. El alerón trasero tiene dos pilares verticales en una zona que parece muy bien trabajada y la suspensión trasera es única en encasillar la zona de las flechas de la transmisión, lo cual permite manejar mejor el flujo del aire con un difusor muy trabajado que probablemente evolucionará. El alerón tiene más ranuras, tanto verticales al frente como horizontales al tope y su aspecto general fue de refinamiento compacto, además de mostrarse confiable en las prácticas iniciales.

### PILOTOS

El bicampeón Fernando Alonso (#14) y el campeón Kimi Raikkonen (#7), forman el dúo más completo de la parrilla 2014, pero son muy distintos entre sí. Hay muchos problemas en la relación con Alonso, por sus constantes quejas acerca del auto, y se sabe que está negociando irse a McLaren en 2015. Para ponerle un alto y además recomponer el estilo histórico de tener dos pilotos de igual calibre que se perdió en la era Schumacher, se recontrató a Kimi, quien había sido dejado en libertad precisamente a la llegada del español en 2010. Si el auto funciona con el finlandés, Alonso ya no podrá quejarse y argumentar que él saca al equipo a cuestras. Y el



**EXPERIENCIA COLECTIVA** (total de carreras: **2,149**)


KIMI RAIKKONEN

aporte técnico de Kimi siempre es valioso, pues tiene un estilo muy adaptable aun cuando el auto no sea de su agrado. Es de los que trabaja para cambiarlo y no pierde la paciencia además de ser legendario por su velocidad en carrera (39 VRs, casi el doble de las de Alonso) y su instinto táctico sin necesidad de ser chiqueado desde el muro de los fosos. Fernando tiende a equivocarse cuando lo presiona un coequipero, pero Kimi no, y eso podría darle la vara alta al nórdico sobre el ibérico.

**PROGNOSIS**

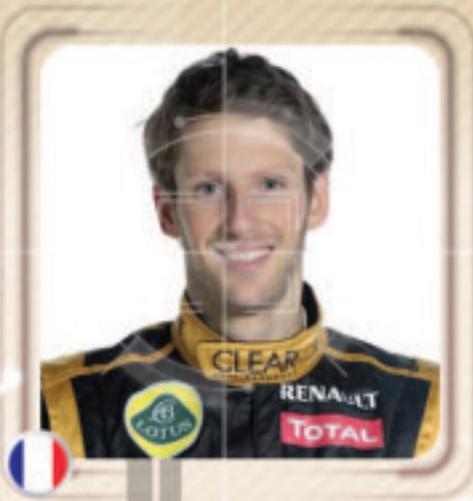
El título de constructores es la primera meta del equipo, y no habrá excusa para no lograrlo si el F14T es bueno, pues tiene a una pareja de pilotos capaz de pelear todas las carreras y quitarle puntos importantes a los rivales. El tema de la rivalidad interna es complejo, pero Kimi no es del tipo que pelea en los periódicos, como Fernando. Eso puede ser una ventaja para el español que es un animal más político y también tiene más patrocinadores detrás, pero la velocidad en la pista es la única que determinará quién sale adelante. Mucho del resultado en el campeonato de pilotos dependerá de que el volante que esté atrás en la etapa definitiva ayude a su coequipero/contrincante a conseguir el título, como Massa, por ejemplo. Si hay colaboración interna, Ferrari podría añadir dos coronas más a su lista de éxitos en 2014.



CUANDO VAS 10 SEGUNDOS MÁS LENTO NO ES LO MISMO, TAMBIÉN DESDE EL PUNTO DE VISTA FÍSICO, ESTOS COCHES SON MUCHO MÁS FÁCILES”

**FERNANDO ALONSO,**  
PILOTO DE FERRARI





ROMAIN GROSJEAN

# ¿Subir o bajar? La gran incógnita

**H**ablar de Lotus es un gran misterio. Hay rumores de todo y sobre todo. Se quedaron sin su piloto estelar y sin su director –Eric Boullier quien se fue a McLaren– por falta de dinero y llevan meses negociando un acuerdo que se anuncia pero no se concreta, mientras venden porciones del equipo para sobrevivir, o al menos eso se especula. El nuevo director es el copropietario, Gerard Lopez, con poca experiencia en carreras, pero amplia en negocios, y son el único equipo que ni siquiera pudo llegar a las pruebas en Jerez, también por falta de dinero para acabar el auto, se dice. ¿Qué tanto es verdad, qué tanto es mentira? Sólo la temporada lo dirá.

## AUTO

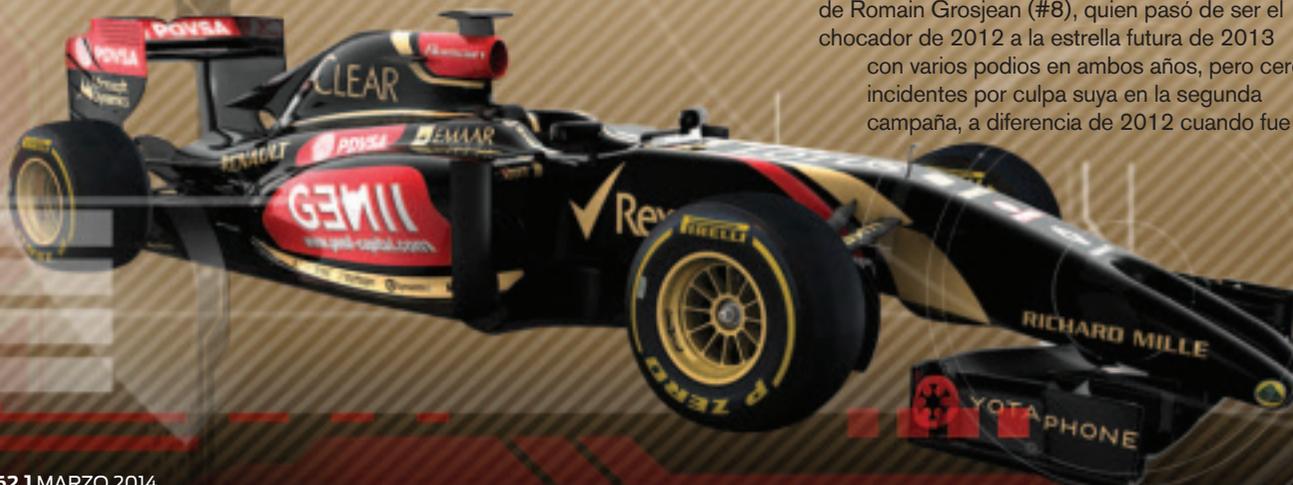
Siguiendo la línea de reconocer su origen en Enstone, GB, donde se asienta su sede todavía, el nuevo Lotus es el E22 y tiene la punta más distintiva del año: una de doble colmillo. Aunque las reglas indican una sola protuberancia, al ser de largos desiguales los colmillos uno es la nariz y el otro es clasificado como un mero pilar de agarre para el alerón delantero, aunque son virtualmente iguales en todo menos en la longitud. De hecho, además de estructura de choque y pilar, los

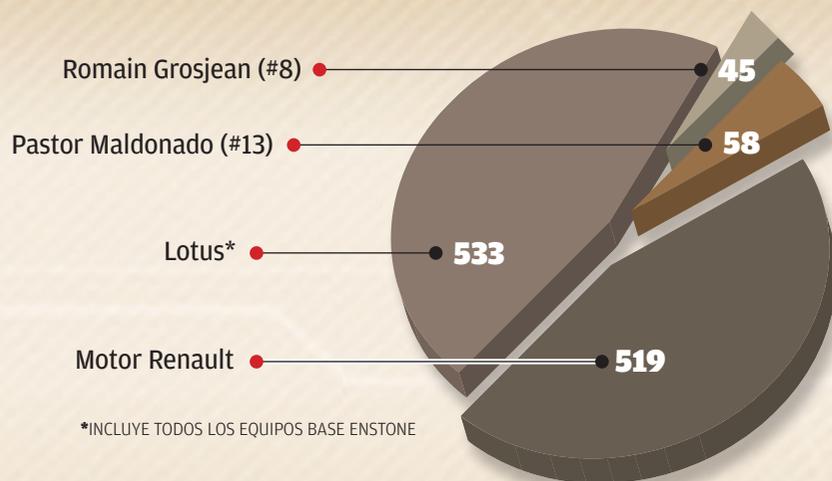
colmillos también son las veletas de giro en su parte posterior, para dirigir el flujo de aire, por lo que esta solución a las reglas 2014 es, sin duda, la más innovativa, ahora sólo falta que también funcione, pues los críticos creen que generará mucha turbulencia y subviraje.

Aunque el auto no ha rodado excepto en un día de filmación en Jerez, es un paquete muy logrado. El alerón delantero es una evolución del de 2013 con sus diversos separadores y cascadas y mucho trabajo en los limitadores verticales. La nariz baja con una curvatura suave y los pontones son esbeltos y altos, sin tanto perfilado abajo, pese a lo cual el equipo no tuvo problemas de calentamiento en su prueba. El alerón trasero está montado sobre un pilar central, aunque eso podría ser una solución temporal, y no tiene ranuras verticales en los limitadores sino las clásicas horizontales arriba y unas semicirculares muy amplias en la parte media-trasera, lo cual indica un manejo distinto del aire. En suma, una incógnita hasta que no se le vea en condiciones reales en la pista.

## PILOTOS

Tras la salida de Kimi Raikkonen por falta de pago, la tarea de liderar el equipo queda en manos de Romain Grosjean (#8), quien pasó de ser el chocador de 2012 a la estrella futura de 2013 con varios podios en ambos años, pero cero incidentes por culpa suya en la segunda campaña, a diferencia de 2012 cuando fue



**EXPERIENCIA COLECTIVA** (total de carreras: **1,155**)


PASTOR MALDONADO

penalizado con una suspensión de una carrera tras Bélgica. Su compañero de equipo será otro piloto que conoce el sol, pero también la sombra, Pastor Maldonado (#13), quien se hartó de los bandazos en Williams, donde ganó un gran premio en 2012 y casi se quedó sin puntos en 2013, y se trajo todo su dinero y apoyo venezolano a la escuadra aurinegra. Pastor es conocido por sus choques en mitad del pelotón, pero también por su habilidad y velocidad cuando está al frente, y el E22 debería darle la oportunidad de andar más al frente que en años anteriores. Romain no ha ganado un gran premio todavía, pero si el auto es bueno podría ser el siguiente en la lista, y Pastor podría estar cerca de repetir.



CON ROMAIN Y PASTOR, CREO QUE LOTUS SERÁ CAPAZ DE CAUSAR BASTANTES SORPRESAS"

**ERIC BOULLIER,**  
EX DIRECTOR DE LOTUS  
(AHORA EN McLAREN)

**PROGNOSIS**

Lotus peleó el segundo lugar del campeonato en 2013, pero terminó cuarto sin el aporte de Kimi al final. El equipo ha sido el que mejores resultados ha dado en la relación costo-beneficio en los últimos dos años, pero la sangría económica le ha robado algunos de sus mejores hombres dentro y fuera de la pista. Dicen que tienen dinero, pero las apariencias van en contra de eso y tienen soluciones muy innovadoras, pero que podrían ser callejones sin salida como aquel escape a medio chasis de 2011. En la Fórmula Uno el dinero manda y 2014 pinta para un año de franco descenso en Enstone.





JENSON BUTTON

# Regresaron por Dennis al timón

**T**ras su campaña más mala desde que llegó Ron Dennis en 1980, McLaren ha pedido a su inspirador que retome las riendas del equipo de F1 para 2014 y se ha deshecho de Martin Whitmarsh, quien substituyó a Ron cuando se retiró en 2009. Para dirigir el día a día el director será Eric Boullier, quien llega altamente reconocido tras su estancia en LotusF1 y, antes, en el equipo galo DAMS de categorías inferiores, pero entre Eric y Ron habrá un director más, que muchos consideran podría ser Ross Brawn, recién retirado de Mercedes y en un sabático de pesca actualmente. El objetivo: evitar una repetición de 2013 y aguantar la transición en lo que llega Honda en 2015.

## AUTO

El MP4-29 optó por una nariz diferente, con una sección central de oso hormiguero, pero los pilares con los que sostiene el alerón delantero son anchos y se integran con la nariz formando dos túneles para canalizar el flujo adecuadamente, un diseño armonioso con el resto del auto, aunque no bello. Forzado por el fracaso de 2013, el alerón delantero finalmente evolucionó al siglo XXI y muestra seis elementos, aunque sin adoptar la cascada múltiple clásica, y es mucho más complejo que antes. Se deshicieron también de la suspensión delantera de varillas de jale, ahora son de empuje, pero los brazos son casi horizontales

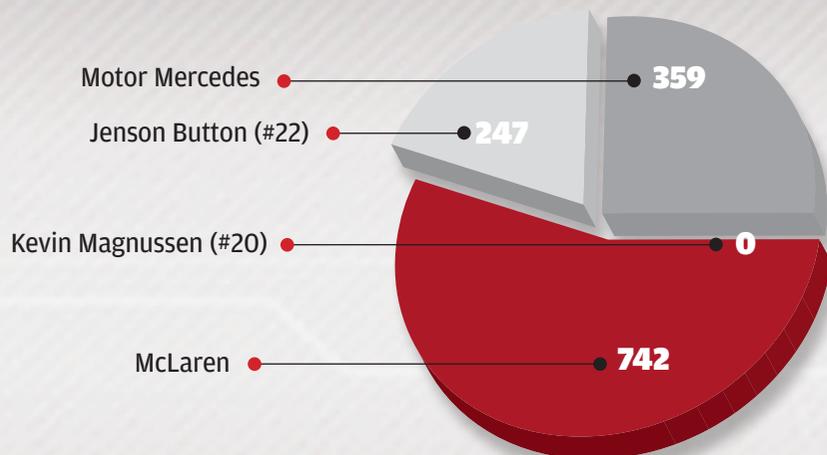
lo cual implicó un cambio en la geometría para aprovechar mejor el flujo de aire.

Los pontones son anchos, pero cortados abajo para mandar el aire al difusor y la toma de aire tiene otra abertura para enviar aire a la caja de cambios y reducir el tamaño de los pontones. El escape central está integrado al pilar que sostiene el alerón trasero y crea un alerón adicional en forma de 'Y' invertida por encima del escape compensado la pérdida del alerón de travesaño, cuyo espacio es ocupado por un arreglo bajo de la suspensión trasera que usa los enlaces traseros como bloqueadores de aire para emular el efecto del difusor sin romper la reglas. Al ser parte de la suspensión, funcionan muy bien cuando están en zonas de baja velocidad con mayor altura sobre el suelo, y en las áreas rápidas al bajar la altura del auto se abren para generar menos arrastre. El alerón, conforme a las reglas, es menos profundo y tiene los usuales ralladores de queso verticales hasta atrás. Mientras los horizontales están arriba al frente para incrementar el agarre en todos los puntos. El Mercedes turbo no parece tener problemas, así que el rendimiento está cubierto.

## PILOTOS

El campeón Jenson Button (#22) y el novato Kevin Magnussen (#20), hacen una pareja dispereja en el papel. Sin embargo, Magnussen



**EXPERIENCIA COLECTIVA** (total de carreras: **1,348**)


es –dicen en McLaren– alguien que retará (¿retirá?) a Button en 2014 a un nivel insospechado y ya fue el más veloz en la prueba del circuito de Jerez en enero. Pero sea o no el siguiente diamante de la F1, el problema es: qué tanto podrá con la categoría en un auto tan complicado, en un año de tantos cambios y sin experiencia previa en el máximo nivel del automovilismo. Button es un buen maestro, pero hasta cierto punto, pues no está dispuesto a ser escalón de un talento joven... todavía. Es muy probable que tenga más que dar, y mejore resultados, el campeón 2009 por su vasta experiencia, que el novato con toda su brillantez no probada. Pero ninguno va a pelear el título.



**ESTOY EMOCIONADO POR EL PROSPECTO DE REGRESAR... A CUMPLIR NUESTRO OBJETIVO, QUE ES GANAR EN TODO LO QUE HACEMOS"**

**RON DENNIS,**  
JEFE DE McLAREN

**PROGNOSIS**

El quinto sitio de 2013, sin podios, le costó la carrera a Sergio Pérez y la chamba a Whitmarsh. El nuevo auto parece ser mucho mejor que el malhadado MP4-28, lo cual indicaría un regreso de la escuadra a la pelea por los títulos, pero Jenson ya está en su curva de declive y Kevin no está para pelear nada, excepto el título de novato del año. Mejorar al cuarto sitio, con algunos podios o, incluso, un triunfo, sería un buen logro para ellos por el momento, pero Ron no vino a obtener un cuarto sitio, sino a lograr títulos, así que habrá chispas todo el año en el interior de sus garajes.





SERGIO PÉREZ

# Por dar un paso más al frente

**S**ahara Force India ha batallado desde hace seis campañas en la F1, con resultados incrementales, pero sin llegar a dejar la mitad de la parrilla más que en contadas ocasiones excepcionales. Con apoyo genuinamente nacional, han sido años de crecimiento que apuntan hacia un momento en el cual puedan ascender a la crema y nata de la máxima categoría, como apunta su plan de ruta. “2014 los muestra en un parteaguas con muchos cambios que serán aprovechados por los mejor preparados y los indobritánicos parecen estar listos para ese gran salto, aunque no tiene todavía el apoyo financiero que les permita permanecer arriba. Eso sería la siguiente etapa, pero primero tienen que completar este paso.

## AUTO

El VJM07 optó, como la mayoría de sus rivales, por la solución de nariz de oso hormiguero, pero esta es de dos partes, una alta y corta trasera y una mucho más baja, larga y estrecha delantera, que se unen bien aunque sus bordes son más cuadrados, lo cual dificulta la conducción del flujo del aire y seguramente cambiarán para Australia. Su alerón delantero es bastante complicado, micromaneja cada sección para redirigir los flujos hacia los lugares correctos y es un buen punto de inicio para desarrollar efectivamente. Los pontones son de tomas de aire triangulares y altas, con el perfil esculpido en

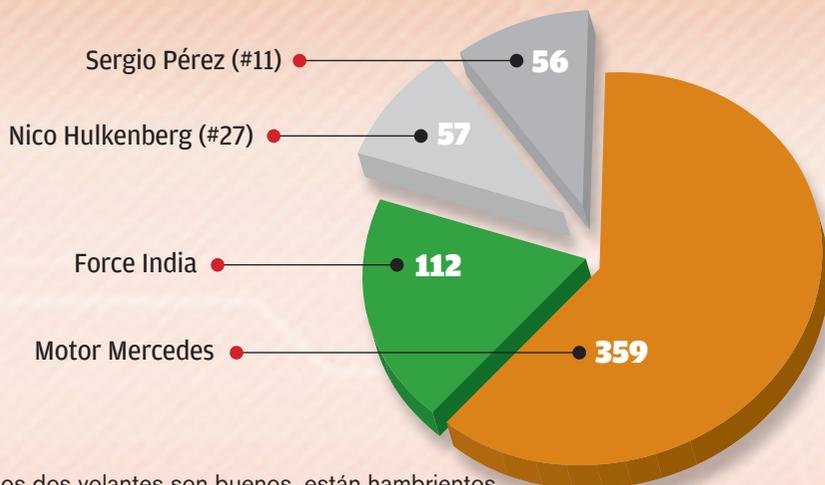
la parte baja para canalizar el aire hacia el tren trasero adecuadamente. Arriba tiene una segunda toma de aire atrás de la primera que permite usar ese aire para enfriamiento sin que los pontones tengan que ser muy grandes, lo cual es necesario dados los requerimientos de la planta de poder Mercedes que usan, y sus sistemas auxiliares.

Atrás, al tener ahora también la transmisión Mercedes, tiene que emular el estilo de los de Brackley en cuanto a arreglo de la suspensión, pero el paquete luce limpio y mostró buen agarre en Jerez. El ala trasera tiene dos soportes centrales con un asiento de mono justo arriba de la salida del escape central y los limitadores verticales tienen ranurado inclinado de adelante hacia atrás tanto en la parte superior como en el borde delantero junto a las llantas, marcando un estilo muy propio.

## PILOTOS

En la antigua base de Jordan en Silverstone, GB, el equipo indio prepara los autos para su nueva combinación 2014: el mexicano Sergio Pérez (#11) y el germano Nico Hulkenberg (#27), este último de regreso tras pasar 2013 en Sauber impresionando prensa y espectadores al alimón, en contraste con los problemas de su coequipero tapatío con el inmanejable MP4-28 que hizo bajar sus bonos tras aquella campaña de ensueño de 2012 en Sauber.



**EXPERIENCIA COLECTIVA** (total de carreras: **584**)


NICO HULKENBERG

Los dos volantes son buenos, están hambrientos y saben que pelean su futuro, pues algún asiento grande podría quedar vacante en 2015 y el que salga vencedor de esta lucha interna debería ser el elegido para aprovecharlo. De entrada Sergio tiene como una décima y media de ventaja por simple peso y tamaño, pero Nico lo aventaja en experiencia al haber sido probador un año en 2011 tras dejar Williams. Quizás la diferencia sea la ética de trabajo, que se dice es muy acorde a sus nacionalidades, pero sólo el cronómetro dirá qué tan diferentes son realmente.



**VAMOS POR NUEVOS PILOTOS, COMBATIVOS Y CON MUCHOS DESEOS DE LUCHAR. SERGIO Y NICO CUMPLEN ESTO PERFECTAMENTE”**

**VIJAY MALLYA,**  
DUEÑO DE FORCE INDIA

**PROGNOSIS**

El equipo indio no ha podido dar el paso adelante que lo mande a competir con los grandes, pero 2014 podría ser el año que finalmente lo logre. Tiene un paquete propulsor bueno, que además le ha liberado recursos para desarrollo de otras áreas; dos pilotos jóvenes con talento y garra; y la circunstancia es ideal para que puedan ser el satélite favorito de Mercedes y ponerse como el cuarto mejor del campeonato. El auto parece listo y quedar atrás de los tres grandes sería la culminación de los años de mejoras continuas y constantes en su desempeño, incluso ganando su primer gran premio en el transcurso de la campaña.





ESTEBAN GUTIÉRREZ

# Conservador y siempre limpio

**S**auber, que significa "limpio" en alemán, ha llegado a subir hasta el cuarto sitio entre los constructores, pero también ha bajado hasta el octavo en ciertas campañas, así que su rango es la media tabla, si exentamos su período de asociación con BMW. Quizás sea el más efectivo en los parámetros de la relación costo-beneficio en la F1, pues es un equipo chico con resultados grandes ocasionales y consistencia en sus diseños, además de la posibilidad de cambiar un mal inicio con trabajo adicional para recomponer el error, como en 2013. Muy suizo en todos sentidos, hasta en ser dirigidos por una abogada sin relación familiar con el dueño.

## AUTO

Al usar el motor y transmisión de Ferrari la parte trasera del C33 es muy similar a la del equipo de Maranello, muy limpia y los puntos de anclaje para el ala trasera son similares; el pilar doble central tiene una porción curva justo en la salida del escape que mantiene cerca ambos apoyos en vez de separarlos, lo cual afectaría la aerodinámica. Su alerón carece de ranuras verticales, sólo tiene las horizontales al tope de los limitadores, pero seguro aparecerán antes de Australia, una vez que todo funcione y empiece el desarrollo real.

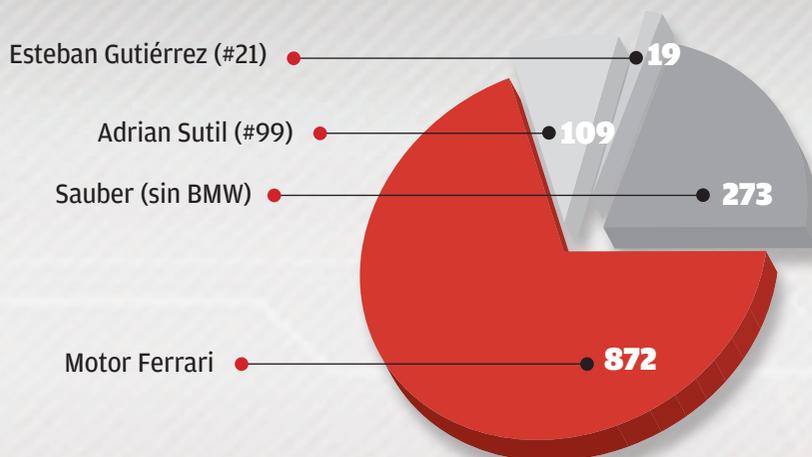
Los pontones son menos reducidos que en 2013, pero esbeltos y las entradas de aire son grandes

y rectangulares, quizás por miedo a insuficiente enfriamiento en los radiadores. La toma de aire es más triangular y corta que antes, con canalización de aire marcada para llevar más cantidad al alerón trasero. En la parte delantera la opción adoptada fue la de nariz de oso hormiguero, pero mejor ejecutada que la mayoría, y los pilares que sostienen el ala están más retrasados, lo que aumenta el flujo del aire en la zona. Su ala delantera parece similar a la de 2013, casi como un ensayo de que más se necesita para compensar los centímetros de anchura perdidos en las reglamentaciones 2014, por lo que es seguro que veamos versiones nuevas desarrolladas en Bahrein, como con el resto de los equipos. Punto débil: tienen que componer su sistema de freno no mecánico que falló constantemente en Jerez.

## PILOTOS

Los suizos de Hinwil repiten al regiomontano Esteban Gutiérrez (#21), pero esta vez acompañado por el germano de padre uruguayo Adrian Sutil (#99), Esteban fue batido en su campaña debut por el germano Hulkenberg, pero ha mostrado avance hacia el final de la campaña anterior y debe ser mucho más respetable en 2014 ya sin circuitos nuevos que aprender en el Playstation, pues Sauber carece de un simulador. Sutil regresó a la F1 en 2013 tras su sabático por razones legales y no desmereció. Siempre ha



**EXPERIENCIA COLECTIVA** (total de carreras: **1,273**)


ADRIAN SUTIL

sido muy rápido, pero está cerca de ser el piloto con más carreras sin lograr un podio, récord que nadie quiere tener, por lo cual necesita tomar el mando temprano en la lucha interna con su coequipero. Sin embargo, Esteban ya ha declarado que está listo para ser el líder del equipo y para ambos el horizonte tiene a un piloto bien financiado como reserva (Giedo van der Garde) y a una suiza firmada para desarrollo futuro (Simona de Silvestro), así que no tiene mucho tiempo para establecer sus credenciales y hacer que los puntos fluyan.

**PROGNOSIS**

El equipo centroeuropeo es un excelente campo de entrenamiento de talentos, y así lo ha demostrado repetidamente en su historia. Tener a Monisha Kaltenborn al mando les ha dado una peculiaridad en los fosos, pero no ha traído hasta ahora mejores resultados o mayores patrocinios. No hay dinero para moverse a la elite, y el trabajo conjunto es suficiente para mantenerlos lejos del furgón de cola. La media tabla ha sido su hogar casi perenne y eso no va a cambiar en 2014. Unos le dicen mediocridad, otros lo ven como una cuestión de carácter, limpio, tranquilo, sin hacer aspavientos, incluyente, diverso y conocedor de sus limitaciones, dando siempre su mejor esfuerzo hasta donde alcance. Y alcanza para sobrevivir a media tabla.



**DADOS LOS CAMBIOS EN LAS REGLAS PARA 2014, ES PRÁCTICAMENTE IMPOSIBLE DAR INDICACIONES ACERCA DE LA COMPETITIVIDAD”**

**MONISHA KALTENBORN,**  
DIRECTORA DE SAUBER





JEAN-ERIC VERGNE

# Condenados a media tabla

**T**oro Rosso nunca ha dejado de ser el segundo equipo de la empresa de bebidas energéticas, casi como si mantenerlo fuera una aportación a la máxima categoría a cuenta de su tradición. Pero no tiene ni la atención, ni la importancia, ni recibe los recursos de su hermano mayor en Inglaterra, y cuando saca algo destacado rápidamente se lo copian o se lo quitan, como al ahora tetracampeón Vettel. Y hay que recordar que ellos fueron los que primero triunfaron para la compañía austriaca, pese a tener mucho menos presupuesto que el asignado a la sede inglesa. Eso pone a pensar qué pasaría si tuvieran condiciones de paridad con su hermano inglés, pero es un sueño contemplarlo seriamente en una F1 anglocéntrica.

## AUTO

El primer Toro Rosso con motor Renault, como su hermano mayor de RBR, será el STR9. La escuadra optó por la solución de nariz de oso hormiguero, muy bulbosa en este caso. Pero en la vista lateral parece más de McLaren que de Red Bull, con una curva muy delicada en su perfil desde la cabina del piloto a la punta de la nariz; para aprovechar y repartir el flujo de aire de la parte frontal, las cámaras están alineadas con la suspensión, simétricamente escalonadas. En el alerón delantero hay múltiples elementos frontales, pero los limitadores parecen muy rectos sin trucos para desviar el aire. Probablemente

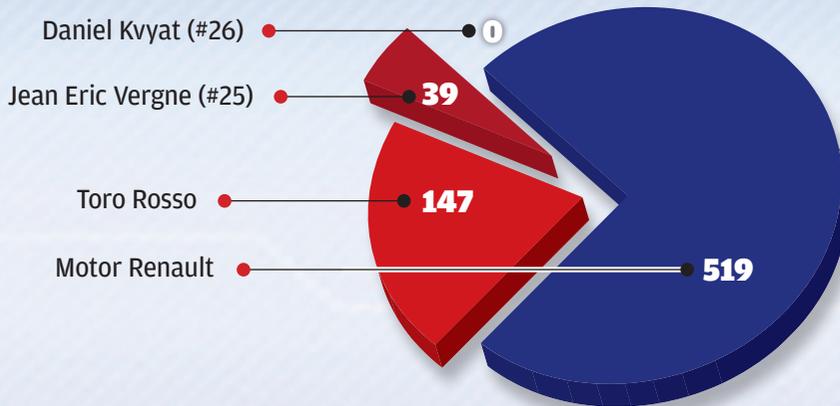
se deba a que es una primera versión de pretemporada que variará mucho para Australia, como en el resto de los equipos.

Los pontones son muy similares a los del RB10, esbeltos y más anchos en la parte externa baja, pero al compartir motor y caja —aunque no la carcaza ni lo interno— con sus hermanos ingleses, los italianos han liberado recursos para pensar en un diseño diferente. Ciertamente la solución que le dan al alerón trasero es distinta, montarlo sobre el tope del difusor, sin pilares que distorsionen el flujo de aire; además hay un asiento de mono de ancho máximo que desvía el aire hacia arriba para incrementar el agarre, misma función de las ranuras verticales de los limitadores del alerón trasero.

## PILOTOS

El equipo italiano con sede en Faenza repite en 2014 al galo Jean Eric Vergne (#25) —perdedor ante su coequipero Daniel Ricciardo de la batalla por el asiento de Mark Webber en RBR— y para reemplazar a Ricciardo ha nominado al campeón de GP3, el ruso Daniil Kvyat (#26), quien será el primer ruso en correr el GP de Rusia, algo que no le vendrá mal a la firma de bebidas en el vasto mercado del país euroasiático. Vergne es inconsistente, rápido a ratos, pero Kvyat no tiene ni el peso ni el talento —aún— para cargar al equipo,



**EXPERIENCIA COLECTIVA** (total de carreras: **705**)


DANIL KVIAT

así que no esperen más que pelear por los puntos de un dígito, o en el caso del ruso, de los dedos de una sola mano. El salto para Daniil parece grande, aunque ya varios pilotos han dicho que los nuevos F1 parecen, se oyen y sienten como un GP3, y eso podría servirle al estepario para lograr una adaptación pronta. Para Vergne el dilema es que o mejora mucho y alguien lo rescata o podría quedarse sin asiento pronto, pues jóvenes pujantes y prometedores –como él hace un par de años– hay muchos en la escalera redbullera.



**MIENTRAS MÁS DINERO Y RECURSOS TENGAS, MÁS EXITOSO SERÁS”**

**FRANZ TOST,**  
DIRECTOR DE TORO ROSSO

**PROGNOSIS**

La escuadra satélite de RBR no parece tener ni los recursos ni el talento que su hermano mayor de Milton Keynes posee, así que no esperen que 2014 vaya a ser un año de mucho cambio para ellos. Seguramente seguirán peleando a media tabla y tratando de evitar irse al noveno sitio, para no ser el último de los de media tabla. Su aporte consiste en probar cuestiones que pueden ser demasiado experimentales para la escuadra británica, y explorar avenidas de pensamiento inusual para ratificarlas o rectificarlas. Es también un centro de entrenamiento de personal y pilotos, así que están en el lugar que corporativamente se quiere que tengan y eso no va a cambiar mientras tengan el mismo dueño que Red Bull Racing.





FELIPE MASSA

# No hay más camino, que subir

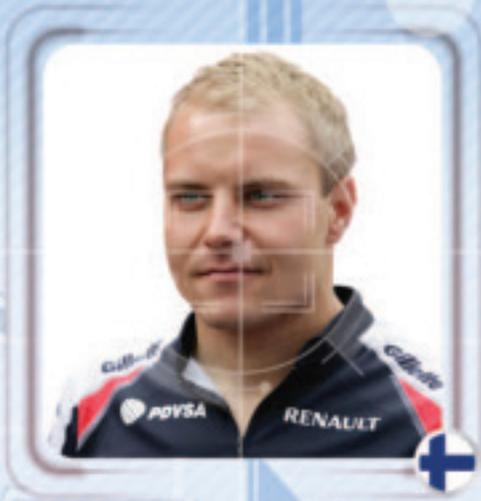
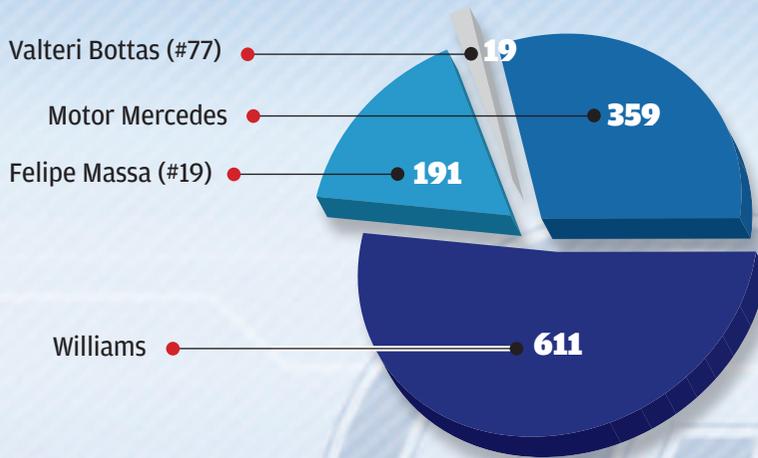
**W**illiams se reorganizó para la actual temporada después del pésimo año que tuvo en 2013, tras haber ganado una carrera en 2012. El cambio principal fue correr al director técnico a medio año –Mike Coughlan, el responsable de copiar los planos de Ferrari cuando estaba en McLaren en 2007– y reemplazarlo con Pat Symonds –el responsable de planear el choque de Nelsinho Piquet que le dio el triunfo a Fernando Alonso en el GP de Singapur en 2009– lo cual hizo que mejorara el auto, confirmando que no todos los tramposos son iguales... hay unos mejores. Ahora enfrentan 2014 con un nuevo líder en pista, otro más en la fábrica y otra en la administración, esta última Claire –hija de Sir Frank– Williams. Y deben tener un buen apoyo en patrocinios ya que dejaron ir a Pastor Maldonado, pese a los 35-40 millones de euros que aportaba PDVSA por su sitio y ahora ostentarán los colores de Martini en la carrocería.

## AUTO

El FW36 tiene una nariz de oso hormiguero bien ejecutada, y aparentemente bien pensada para la pista, pues en Jerez se comportó bien con el resto del frente del auto, generando bastante tracción pese a que llevaban un alerón delantero derivado de 2013, no el nuevo que preparan para Australia. La nariz no es tan alta, fluye suave desde su punto bajo a la cima, y los pontones parecen más grandes ahora que la escuadra usará motor y sistemas de recuperación de energía de Mercedes y no los de Renault que estaban empacados más apretadamente. Pero los pontones esculpidos canalizan el aire de principio a fin por toda la parte baja muy adecuadamente. Lo único raro en todo el conjunto son los espejos que están sostenidos con una estructura en forma de Y.

En la parte trasera Williams sigue elaborando su caja de cambios, lo cual le da cierta ventaja a la hora de diseñar suspensión y tren traseros. Precisamente en esa zona ha usado una solución ingeniosa para reemplazar al alerón de travesaño que soportaba el ala trasera. Ahora no tiene un pilar central sino que apoya en la parte superior del difusor la estructura del ala y sella los lados del difusor conectándolos con la zona de baja presión detrás de la llanta trasera a fin de producir más agarre aerodinámico. Luego pone un asiento de mono arriba de la salida del escape central y esa solución ya está siendo copiada por otros equipos por su potencial de estabilidad y desgaste mínimo en el tren trasero.



**EXPERIENCIA COLECTIVA** (total de carreras: **1,180**)


VALTTERI BOTTAS

**PILOTOS**

La veterana escuadra de Grove, GB, que recientemente cumplió 600 GPs disputados, será encabezada por el brasileño Felipe Massa (#19) quien por primera vez correrá con algo que no esté propulsado por un motor Ferrari en F1. Su coequipero será el finlandés Valtteri Bottas (#77) quien ya dio algunas buenas actuaciones en 2013 y terminó delante de Maldonado en la clasificación, pero no aporta dinero al equipo. La combinación es poderosa y Bottas debe aprender mucho de Massa, un excelente probador que no pierde las esperanzas de encontrar al equipo en una época de bonanza para recuperar el gusto por los podios y los triunfos, aunque eso debería ser más a largo plazo que para 2014. Pero Bottas aprende rápido y podría ser que para fin de la campaña el maestro sudamericano se vea aventajado por el alumno nórdico.



**NO ES SUFICIENTE TRAER UN PILOTO NUEVO Y ESPERAR QUE ESO CAMBIE LA SITUACIÓN, ES UN ESFUERZO QUE TODOS DEBEN QUERER HACER JUNTOS”**

**FELIPE MASSA,**  
NUEVO VOLANTE DE WILLIAMS

**PROGNOSIS**

La escuadra de Grove no es tan mala como para el noveno sitio de 2013, pero tampoco tan buena como para pelear el cuarto lugar con McLaren esta temporada. Dependiendo de lo dócil que resulte el cambio a propulsor Mercedes, Williams bien podría estar en quinto sitio o incluso superar a McLaren hacia final de temporada por el recelo natural de Mercedes hacia su cliente que se va a Honda. Pero la historia muestra que Williams es propenso a iniciar bien y terminar sin fuerza, así que la batalla a media tabla es lo más probable para ellos. Algo menos que eso sería el principio del fin.



# MARUSSIA



JULES BIANCHI

## La oportunidad la pintan calva

**M**arussia hizo un trato que fue definitivo en 2013: contrató al piloto protegido por Ferrari, Jules Bianchi, para su escuadra y tras usarlo brillantemente para lograr el décimo sitio de constructores –por primera vez en su historia no fue último pues cuando había batido a Hispania estos se retiraron– lograron firmar con Ferrari para que les proporcionara motor y caja a partir de 2014. Este golpe maestro les simplificó la estructura del auto y les permitió dedicarse más a desarrollar la aerodinámica y otras cuestiones con los recursos que deja libre no trabajar la combinación de propulsión y transmisión. Buen punto que podría hacerlos dar un salto cuantitativo en 2014.

### AUTO

El MR03 es, siguiendo la pauta marcada por Ferrari, un auto más esbelto con pontones chicos, bien perfilados y un paquete de enfriamiento de motor y sistemas auxiliares de generación de potencia muy logrado. Y en la parte posterior, con el acomodo de motor y caja viene un pequeño problema que es el uso de la suspensión trasera de varillas de jale, igual que Ferrari, la cual contrasta con la delantera de varillas de empuje,

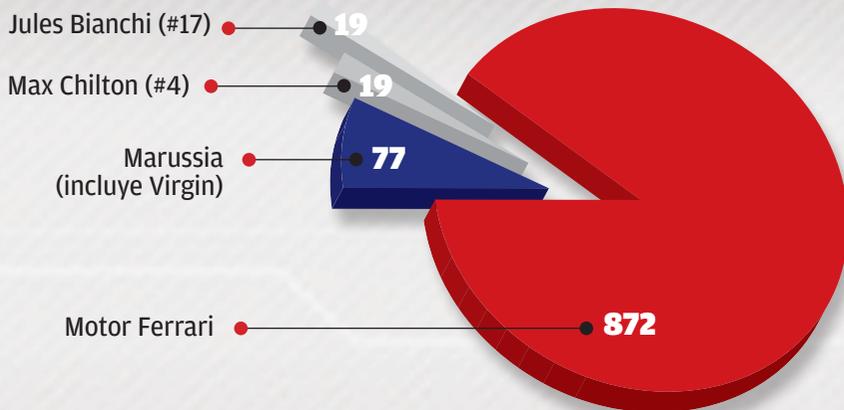
algo poco usual, pero que se ha logrado sin mucha demora. Pero el paquete trasero no proporciona puntos de montaje para el alerón y Marussia ha optado por un pilar central estilo RBR –curvo a la altura del escape– con los limitadores verticales apoyados en el piso plano para ofrecer refuerzo, y un asiento de mono justo arriba del escape como método de recuperar algo del agarre perdido atrás al no haber alerón de travesaño.

Sin embargo, el carenado del motor se nota simple, y ligero, muy cuadrado, y ese mismo aspecto tiene la nariz, que es muy cuadrada en la parte superior, lo cual quizás provoque problemas en el flujo del aire hacia atrás. En sí, la trompa es parecida a los modelos 2013 con panel de vanidad, sin cambios abruptos en la superficie, pero sin contornos que acomoden el aire. El alerón delantero está bien detallado y es mucho más moderno en la zona de sus limitadores verticales, algo nuevo para ellos.

### PILOTOS

El equipo de Banbury repite su combinación de 2013, con Jules Bianchi (#17) y Max Chilton (#4) al volante. Jules fue probablemente el mejor novato de 2013 por sus actuaciones, aunque nunca logró los puntos que marcaron sus antiguos coequiperos de ART en F3 (Esteban y Valtteri), ni logró marcar un tanto que sería el primero de la historia, para la escuadra rusa con base británica.



**EXPERIENCIA COLECTIVA** (total de carreras: **987**)


Bianchi debería estar destinado a cosas mayores, pero los asientos mejores son pocos y no están disponibles sin aporte monetario; Ferrari lo mantiene corriendo en la máxima categoría, pero necesita hacer algo espectacular para mostrar sus cualidades al mundo. Chilton padeció al inicio del año, pero al final pudo pelear un poco, aunque es obvio que repite por su billetera y no por sus manos. En su descargo hay que apuntar que Max fue el primer novato en acabar todas las carreras de una campaña, frecuentemente a varios giros del vencedor, pero acumulando kilometraje valioso. Para ellos, 2014 debe ser mejor, ya saben quién manda quién obedece, no hay disensión y tienen un año de experiencia, además de un auto mucho mejor que el que usaron en su debut. No deberían ir sino hacia arriba.



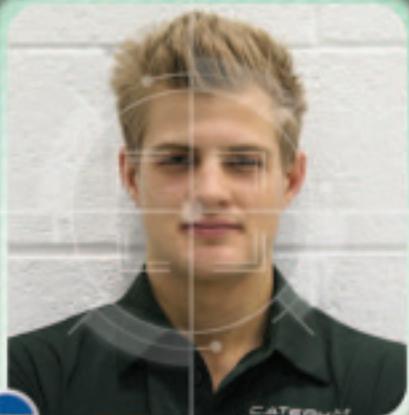
**NO TENEMOS MÁS QUE COSAS BUENAS QUE DECIR ACERCA DE NUESTRA NUEVA RELACIÓN CON LA SCUDERIA FERRARI”**

**JOHN BOOTH,**  
DIRECTOR DE MARUSSIA

**PROGNOSIS**

Marussia tiene que apostarle a la confiabilidad en 2014 para tratar de romper su marca sin puntos en su tercer año en la Fórmula Uno —más otros dos como Virgin— y el paquete confiable de Ferrari podría hacerlos lograr la hazaña. En Jerez no mostraron mucho, pero fueron confiables, sin grandes problemas como los que enfrentaron muchos de sus rivales. El dinero de los rusos puede ser grande, pero la paciencia no y necesitan empezar a producir antes de que los euroasiáticos se saturen y dejen de apoyarlos.





MARCUS ERICSSON

# Disyuntiva, marcar o morir

**E**l equipo de Tony Fernandes cumple en 2014 su primer lustro de haber sido formado –aunque en sus dos primeras temporadas compitió bajo el nombre de Team Lotus– y tendrá que trabajar arduamente para superar lo que fue la peor temporada de su historia breve. No sólo 2013 fue un año donde quedaron en el último lugar de constructores, sino que 2014 representará una temporada con menor apoyo económico que el que se otorga a los primeros 10 del campeonato, aunque recibirán dinero por haber quedado ente los 10 mejores en dos de las tres temporadas más recientes. Será un gran reto, pero las nuevas especificaciones podrían representar el revulsivo que les dé una pequeña ventaja antes de que los equipos grandes ajusten.

## AUTO

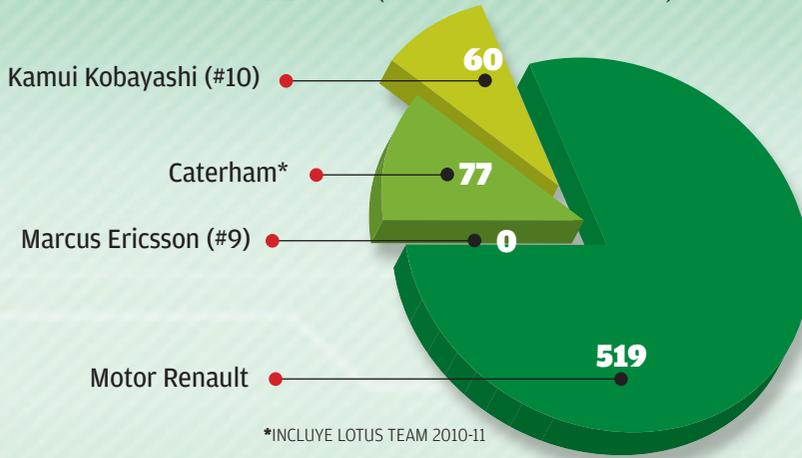
La interpretación del reglamento por parte de los ingenieros del equipo malayo, aunque su base esté en Leaffield, GB, fue la más apegada al libro de reglas, pero eso hace que el CT05 sea el más feo de toda la parrilla. Según ellos, el diseño al pie de la letra es mejor que cualquier otra versión de la nariz, pero esto también podría indicar que el equipo no pudo o quiso desarrollar más esta pieza y esa falta de imaginación podría terminar afectándolos pues no tiene nada que lo haga diferente a la base de todos los demás. De hecho son dos narices, la alta normal y la baja falsa para cumplir las reglas y no hay siquiera una integración cosmética entre ellas.

Además su suspensión delantera es de varillas de jale, como la de Ferrari, y muy horizontal en los brazos para ayudar en la aerodinámica, además de perseverar con los enlaces hidromecánicos de resortes y amortiguadores para una altura constante. Los pontones son grandes y con entradas y salidas amplias, que podrían decrecer cuando las necesidades de enfriamiento sean determinadas en realidad. En la parte trasera, al usar motor Renault y caja RBR tienen los soportes para un par de pilares que sostienen el alerón trasero, y los han aprovechado para montar un asiento de mono sobre el escape que hará mejorar el agarre en la parte trasera. En suma, un diseño muy conservador enfocado a la confiabilidad, que deberá evolucionar mucho antes de Australia.

## PILOTOS

Por segundo año consecutivo, Caterham decidió cambiar a sus dos pilotos y promovió al sueco Marcus Ericsson (#9) de la GP2, categoría en la que permaneció durante cuatro temporadas y obtuvo cinco podios –uno fue victoria– en 2013 rumbo al sexto sitio del campeonato. El joven sueco no logró aprovechar el asiento del equipo campeón del 2012, DAMS, pero aún así logró saltar a la máxima categoría como no lo hicieron los primeros cinco puestos del campeonato. Al lado de Ericsson tendremos a uno de los pilotos favoritos del público: Kamui Kobayashi (#10)



**EXPERIENCIA COLECTIVA** (total de carreras: **656**)


KAMUI KOBAYASHI

quien rechazó correr con Ferrari como probador para regresar a ser titular en la Fórmula Uno después de un sabático en el WEC (clase GTEPro en la que terminó séptimo). El japonés siempre se ha caracterizado por su gran habilidad de manejo y rebases excepcionales y aporta unas manos competentes y expertas, mismas que Caterham ha extrañado desde que dejó ir a Kovalainen a fines de 2012.

**PROGNOSIS**

Caterham necesita mejorar y muy pronto ya que Fernandes ha establecido que esta podría ser la última temporada con él al mando si no logran dar un paso hacia adelante. Se ve complicado que lo hagan y más con los problemas que ha presentado Renault en su motor, pero ya hemos visto cambios en el orden de los equipos cuando hay reglas nuevas y eso podría ser la panacea para los malayos. La realidad no es tan esperanzadora y el equipo necesita dar su máximo esfuerzo para, al menos, vencer a Marussia. Y, sobre todo, necesitan confiabilidad en las rondas iniciales para tratar de marcar algunos puntos, pues el cero los aqueja desde 2010. Si no es ahora podrían ya no regresar con estos colores y nombre para 2015.

“ SI NO ESTAMOS  
COMPITIENDO, DOS  
SEGUNDOS POR DETRÁS  
DE TODOS, ENTONCES  
NO HEMOS HECHO  
PROGRESO ALGUNO”

**TONY FERNANDES,**  
DUEÑO DE CATERHAM



# GUERRA CIVIL NIPONA

PARA LA CAMPAÑA 2014 DEL MUNDIAL DE MOTOCICLISMO EN SU CATEGORÍA ESTELAR, MOTOGP, SIGUE LA TENDENCIA QUE HA PREVALECIDO EN LA DÉCADA, CON UNA BATALLA ENTRE LAS DOS MARCAS GRANDES DE JAPÓN, APENAS TERCIA DA POR LOS ITALIANOS DE DUCATI, AUNQUE EL FUTURO EMPIEZA A DIBUJARSE DISTINTO CON LOS CAMBIOS REGLAMENTARIOS, COMO NOS REVELA **CHRIS VAN DE WIELE** DESDE EUROPA

DANI PEDROSA



**M**otoGP es la clase principal del motociclismo mundial y la respaldan Moto2 y Moto3 como preliminares. Las motos de la clase premier son de competencia con motores normalmente aspirados de 4 tiempos de máximo cuatro cilindros cuyo diámetro no exceda 81 mm y cilindrada total de 1000 cc; las cajas son de hasta seis cambios. Se permiten cinco motores por campaña por piloto (seis si hay 19 carreras), y la pena es arrancar 10 segundos después de la parrilla si se excede la cifra. Para las carreras tienen 20 litros de gasolina. En Moto 2 se usan motores de 600 cc y cuatro tiempos (Honda), y en Moto 3 son de 250 cc, también de 4 tiempos). El peso mínimo en Moto3 es 148 kilos con piloto, en Moto2 es 140 sin piloto y en MotoGP es 153 kilos para motos de motor entre 800 y 1000 cc, o 150 kilos a las que no rebasan 800 cc.

Para el futuro de MotoGP se está planeando la desaparición de la clase de motos de fábrica y ya se había creado la división de motos CRT que para 2014 se ha transformado en la clase Abierta (Open) cuyas motos son similares en cilindrada y especificaciones a las de fábrica, pero deben traer cerebros electrónicos (ECUs) y software comunes desarrollados por Magneti Marelli, por lo que pueden usar cuatro litros adicionales de combustible por carrera además de compuestos Bridgestone más suaves para la parte trasera (ergo, con mayor agarre aunque menos duradero) y utilizar hasta 12 motores en la campaña, y desarrollarlos. Otro cambio importante es que los puntos de penalización para los centauros se mantendrán un año, no se limpiarán al final de la campaña, como antes; siguen siendo iguales: si se incurre en cuatro puntos, se arranca la siguiente ronda al fondo de la parrilla; siete puntos traen una arrancada desde el carril de fosos; 10 puntos merecen una suspensión de una fecha.

## CALENDARIO

Este año el calendario tendrá 19 fechas, o sea, una más que en 2013. Cuatro serán en España, dos en Estados Unidos, dos en Italia y una nocturna en Katar, mientras que Argentina debuta Termas de Río Hondo, pero la carrera brasileña sigue pendiente de confirmación o, más probable, cancelación.

- ▶ 23-MAR LOSAIL, KATAR (NOCTURNA)
- ▶ 13-ABR AUSTIN, EUA
- ▶ 27-ABR RIO HONDO, ARGENTINA
- ▶ 04-MAY JEREZ, ESPAÑA\*
- ▶ 18-MAY LE MANS, FRANCIA
- ▶ 01-JUN MUGELLO, ITALIA

- ▶ 15-JUN BARCELONA, ESPAÑA
- ▶ 28-JUN ASSEN, HOLANDA
- ▶ 13-JUL SACHSENRING, ALEMANIA
- ▶ 10-AGO INDIANAPOLIS, EUA
- ▶ 17-AGO BRNO, REP. CHECA
- ▶ 31-AGO SILVERSTONE, GB

- ▶ 14-SEP MISANO, SAN MARINO
- ▶ 21-SEP ARAGÓN, ESPAÑA
- ▶ 28-SEP BRASÍLIA, BRASIL
- ▶ 12-OCT MOTEGI, JAPÓN
- ▶ 19-OCT PHILLIP ISLAND, AUSTRALIA
- ▶ 26-OCT SEPANG, MALASIA
- ▶ 09-NOV VALENCIA, ESPAÑA

**E**l equipo campeón del mundo tiene al piloto más joven en conseguir el título como líder, Marc Márquez (#93), y completa su alienación con otro español, Dani Pedrosa (#26). Dani nunca había podido ganar un título y se esperaba que lo hiciera en 2013, pero su coequipero novato le salió respondón, además de tener un temporada sin lesiones, y eso fue suficiente para coronarse con holgura, lo cual plantea un dilema para Honda, que ha tenido como favorito a Pedrosa desde hace casi una década.

Dani es un gran piloto, es muy veloz y tiene 25 triunfos en MotoGP, pero nunca ha ganado el título por una combinación de accidentes y coequiperos más veloces; su fidelidad a Honda es correspondida, pero es muy probable que su mejor tiempo haya pasado, apenas cumplirá 29 años de edad esta campaña, y haya empezado el camino descendente en su trayectoria.

El campeón novato, Marc Márquez (#93), alcanzó la cima mucho antes de lo esperado, aunque ya Valentino Rossi había dicho que si no le ganaban temprano ya no le iban a ganar y tuvo mucha razón. Obtuvo seis triunfos en su primer año en la clase máxima y es extremadamente rápido, corre riesgos sin pagar las consecuencias –hasta ahora cuando menos– y debe ser el máximo activo del escuadrón nipón de Hamamatsu en lo que resta de la década, pues ha sido desarrollado por ellos, para ellos.

Pero 2014 no se presenta tan fácil para la dupla española de las RC213V. ¿Ayudará Dani a Marc a retener el título en 2014 o será un rival más por la corona? Ese es el dilema que enfrentan y dada la paridad entre ellos, no es dudoso que Dani jale agua para su molino a cualquier costo, pues ya no le quedan muchos años de bonanza. Marc saldrá a hacer lo que sabe hacer, ganar cuando se puede, quedar en el podio cuando la situación no da para más, y con la suma de puntos y victorias coronarse al final del año. Táctica sencilla, pero imparable, pues depende de su talento solamente y ése hay al por mayor.

Honda tiene otro par de motos oficiales para sus dos equipos satélite: el LCR (Lucio Cecchinello Racing) que monta al novato 2012, Stefan Bradl (#6), también campeón Moto2 en 2011, quien ya obtuvo su primera PP y su primer podio en 2013 y debe seguir hacia arriba; en el equipo Gresini, la Honda oficial es para el español Álvaro Bautista (#19), quien mantuvo tórridas batallas con Rossi en 2013 por el cuarto sitio en la mitad de las carreras. Bradl acabó séptimo y Bautista sexto, por lo que este año pelearán por ser el mejor centauro de los equipos semificiales. Y LCR quería otra moto para montar al ex campeón Nicky Hayden, pero no consiguió el presupuesto y quedó en espera para 2015, pues quiere armarse mejor. Por su parte, Gresini, tiene una segunda moto, pero es de la clase Open, para Scott Redding (#45), inglés que debutará en la máxima serie motociclista.



MARCMÁRQUEZ

**JORGE LORENZO**



**E**l bicampeón mundial Jorge Lorenzo (#99) fue segundo en 2013, aunque ganó más carreras que el mismo campeón Márquez, pero tuvo un accidente a media temporada, lo cual le costó un par de fechas y la recuperación, que fue cuando Marc se le despegó en los puntos. Se le considera el piloto más veloz del mundo, pero parece que la moto que monta, la YZR-M1, es ligeramente inferior en prestaciones y docilidad frente a la Honda, y por eso no pudo lograr el tricampeonato ansiado.

Su coequipero, quizás por última vez en las pistas, es el legendario Valentino Rossi (#46), quien no tuvo un gran 2013, pese a que ganó el TT holandés en Assen y rompió una racha de casi tres años sin triunfar en la serie suprema del motociclismo. El triunfo fue el número 80, récord de MotoGP (y su antecesora 500cc), pero casi todo el resto del año Valentino estuvo en la batalla por el cuarto sitio, tras dejar escapar a sus tres rivales españoles en las primeras vueltas de la carrera, por no poder mantenerles el ritmo en lo que era un promedio de entre 2 y 3 décimas por giro. Valentino no se sintió cómodo en la Yamaha, pero con Lorenzo ganando tuvo que

adaptarse a una máquina que, por primera vez, no estaba a su estilo.

La dupla Rossi-Lorenzo acumula 111 triunfos de por vida en MotoGP (31 de Lorenzo), pero de los nueve que lograron en 2013, sólo uno fue del italiano y Rossi ha razonado que la situación no puede seguir así. Ha dicho que las primeras seis fechas de 2014 serán definitivas para que tome una decisión acerca de quedarse en la máxima categoría o irse; mientras tanto, ya fundó un equipo de Moto3 para ir preparando el retiro a los 35 años de edad, mismos que cumplió en febrero. Sin embargo, no todo está escrito y en las primeras pruebas de pretemporada 2014 en Sepang en febrero, Valentino quedó segundo, solamente detrás de Márquez, pero la nueva Yamaha se adaptó más a su gusto y menos al de Lorenzo, quien se quejó de que era muy difícil de controlar. Para Jorge, la disyuntiva es clara: o bate a Rossi o se busca otro equipo en el cual poder mandar. Se dice que hay ofertas tanto de Honda como de Ducati para él en el futuro cercano, pero el mallorquino sabe que no es desdoro perder contra el que probablemente sea el mejor de la historia, aunque le dé ventaja

de ocho años. El problema es que si se la pasa preocupado del rival interno, el externo –Honda– se les puede escapar, así que tendrá que librar la batalla en ambos frentes y no da para tanto. Para Rossi ser el mejor de Yamaha es éxito, pero para Jorge ya no es suficiente todo aquello que no lleve otro título a Shizuoka.

El equipo satélite de Yamaha seguirá siendo el Tech3, que tiene al británico Bradley Smith (#38) en sus filas por segunda campaña y ha reclutado al campeón de Moto2, Pol Espargaró (#44) y hermano de Aleix, para sus YZR-M1. Uno de ellos deberá llenar el hueco que deja Cal Crutchlow, quien en 2013 fue el mejor piloto no oficial al quedar quinto general para Tech3.

VALENTINO ROSSI





## ANDREA DOVIZIOSO

La llegada de Andrea Dovizioso (#4) al equipo de la firma de motos de Bolonia, ahora propiedad de Audi, fue buena pues pudo batir a su coequipero Nicky Hayden en la campaña y terminar octavo absoluto. Eso determinó que Nicky fuera cortado y en su lugar llegó para 2014 Cal Crutchlow (#35) el británico que fue quinto mejor de 2013, solo superado por los cuatro grandes de Yamaha y Honda. Las batallas entre 'Dovi' y Cal van a ser tan intensas como las de 2013 entre el italiano y Hayden, algunas de las cuales se definieron en los metros finales y hasta fuera de los límites de la pista. Ambos están apostando al futuro de la escuadra boloñesa, pero esta podría irse por el camino de las motos de clase

Open para tener una ventaja competitiva contra las máquinas niponas de fábrica. Cal es más rápido aparentemente, pero 'Dovi' mide bien la táctica en las carreras, no se calienta en la batalla y siempre guarda un resto para el final.

Muy parejos en realidad por lo que el chiste de la lucha entre los dos jóvenes de Ducati es que acerque a las GP14 a superar a las motos de los equipos satélite de las marcas niponas; pelear el quinto sitio ya sería un avance determinante. Y Ducati también tiene un equipo satélite, el Pramac, con moto oficial para Andrea Iannone (#29), pero el colombiano Yonny Hernández (#68) llevará una Ducati clase Open a fin de ir preparando el terreno para 2017 cuando todos deberán usar un ECU igual.



## CARL CRUTCHLOW

## EL RESTO

En total son 11 las motos de especificación de fábrica u oficial que estarán en la parrilla 2014. A ellas se unen las de la Open, que son otras 13. Aparte de la Honda RCV1000R (originalmente era llamada 'Production Racer') de Redding, de Gresini, y la Ducati GPO de Yonny, destaca inicialmente el equipo español Aspar que ha contratado a Nicky Hayden (#69), noveno general en 2013 en Ducati, para manejar una de sus Honda Open, mientras que la segunda máquina la tendrá el probador de fábrica Hiroshi Aoyama (#7), obviamente evaluando todas las posibilidades que presenta esta alternativa.

Su contraparte en las FTR-Yamaha es el español Aleix Espargaró (#41), quien hará equipo con el 'Tornado' tejano Colin Edwards (#5) en el Forward Racing, que hasta 2013 estaba usando las FTR-Kawasaki. El español, hermano mayor de Pol, fue el cuarto mejor en las recientes pruebas en Sepang y sabe que una buena campaña le puede dar un asiento de fábrica en poco tiempo. Colin simplemente sigue rodando, acumulando kilometraje y divirtiéndose tras 11 campañas sin victoria, aunque con 12 podios.

Una opción distinta es la del equipo inglés Paul Bird Motorsport, que usa las ART con base Aprilia (de ahí viene la A), con el inglés Michael Laverty (#70), firmado en 2013, y el debutante australiano Broc Parkes (#23), doble subcampeón mundial de Supersport. La idea del equipo es desarrollar la máquina Aprilia hasta volverla una moto nueva, la PBM, para correr en 2017 en la clase única.

La escuadra Ioda, también usa las ART con base Aprilia para el italiano Danilo Petrucci (#9) en su tercera campaña, y el debutante inglés Leon Camier (#2), proveniente de Superbike. Otro equipo de dos máquinas es el Avintia Racing con sus motos FTR que emplearán el valenciano Héctor Barberá (#8), ex Pramac, y el ex campeón mundial de 125cc de 2008, el italiano Mike di Meglio (#63), debutante en MotoGP. Resta el checo Karel Abraham (#17) que seguirá con el Cardion AB Motoracing en otra Honda RCV1000R que reemplaza a la ART usada por él en 2013; Karel podría no iniciar la campaña pues sigue rehabilitándose de una lesión en el hombro.

Para finales de año se espera que aparezcan en Asia las nuevas Suzuki de fábrica, que ya prueba Randy de Puniet, quien recorriera más de 1,300 km en las recientes pruebas en Sepang. Suzuki regresa formalmente en 2015 y para 2016-2017 en la clase Open de costo menor, podrían aparecer Kawasaki, Aprilia y BMW, lo cual haría más interesante y abierta la batalla en la punta.

YONNYHERNÁNDEZ



NICKYHAYDEN



COLINEDWARDS



# 2014

## AÑO NUEVO

### TURISMO CARRETERA

El TC es la primera serie argentina que inició su campeonato 2014, con las sombras de lo ocurrido en el polémico torneo del año anterior. Y el inicio no lo fue menos, ya que el ganador fue Guillermo Ortelli (Coupé Chevy), uno de los acusados por la afición de "ayudar" en algunas carreras a que Diego Aventin (Ford Falcon) ganara, y lograra su primer corona en la

LA  
TEMPORADA  
2014 YA ESTÁ EN  
MARCHA, Y  
VIRGINIA S. MEYER RELATA  
LO OCURRIDO Y LO QUE  
OCURRIRÁ EN LAS  
PRINCIPALES SERIES  
ARGENTINAS

categoría. Por otro lado, muy mal arranque para el monarca, quien con algunos toques y problemas, debió abandonar.

Fuera de esas polémicas, el múltiple campeón de la serie Ortelli se llevó un claro triunfo en Neuquén, autódromo que sufrió con el viento y la tierra que volaba. Lo escoltaron Luis José Di Palma (h) con un Torino Cherokee, reviviendo la dupla Di Palma-Torino, que inició su abuelo y que tanta historia hizo en el automovilismo





nacional. Completó el podio, su primero, Facundo Arduso (Dodge Cherokee).

El calendario volverá a tener 16 fechas, pero muchas de ellas aún no tienen sede definida y otras se están moviendo por atrasos en la construcción de nuevos trazados. Habrá cambios en la clasificación para la "Copa de Oro", ya que además de los 12 primeros del torneo al corte de la fecha 11, también ingresarán a la Liguilla los tres mejores del certamen a la fecha 15, sin tomar en cuenta a los otros 12.

## Súper TC2000

Una buena iniciativa de las series nacionales organizó los calendarios para que no se superpongan las fechas como en años anteriores. Por el momento, no hay mayores novedades en esta división ni tampoco actividad por una veda de pruebas de los autos. El mercado de pases está tranquilo tras las confirmaciones de los principales equipos. Esteban Guerrieri desembarca definitivamente en esta división que lo tuvo ya como invitado. Será compañero del campeón Matías Rossi en el Toyota Team Argentina. Mariano Werner dejó el TTA para sumarse al equipo FIAT Petronas. Norberto Fontana podría regresar este año, pero con un Chevy Cruze oficial. La temporada tendrá 12 fechas y comienza el 23 de marzo, pero aún no están confirmadas oficialmente todas las sedes.

## TOP RACE V6

Con la idea de dejar atrás los problemas económicos y mostrar un mejor espectáculo en pista, el Top Race V6 comenzó su temporada el 15 y 16 de febrero en el autódromo Eusebio Marcilla de Junín, provincia de Buenos Aires. Este año no tendrá a José María López en sus filas. "Pechito" estará corriendo de lleno en el WTCC con Citroën, tras haber perdido el título de esta serie por una decisión equivocada de los comisarios deportivos en la última competencia.

Dentro de los puntos destacados para 2014, está el regreso a Néstor Girolami en un Mitsubishi Lancer GT del GF Racing. También se incorporará a la categoría una nueva división. La Fórmula 4 Sudamericana compartirá cartelera con esta serie. El calendario será de 11 citas, de las cuales no todas tienen sede confirmada. Y la primera fecha fue precisamente para el retornado Girolami, quien batió a Gustavo Tadei (Chevy Cruze), mientras Rafael Morgensern, sobre otro Lancer GT, completó el podio.



## TURISMO NACIONAL

En la serie Turismo Nacional los costos que afectan a la economía nacional y sobre todo al automovilismo, están complicando la participación de muchos pilotos. Se intenta que la Clase 2 siga siendo "categoría promocional" para que pueda continuar con costos bajos y formar pilotos, en tanto que la C3 está sumando apoyo de automotrices a los equipos y también pilotos destacados de otras series. Como muchas de las demás categorías, las fechas de su calendario están confirmadas pero no así las sedes de la mayoría de sus 12 citas.



Pese a todo, la serie abrió fuego el 16 de febrero en las Clase 2 y 3 en el autódromo Roberto Mouras de La Plata, provincia de Buenos Aires. En la Clase 2 el ganador fue Lucas Mohamed (VW Gol) cuando el Clio de Lucas Bagnera, falló en la última vuelta. Segundo fue Luciano Bosio (Clio) y tercero Adrián Percz (Peugeot 207). En la Clase 3 ganó dominante el campeón, Facundo Chapur (Peugeot 308), seguido por Juan Pipkin (Cruze) y Matías Rossi (Citroën C4).

## RALLIES

El 2014 del Rally Argentino parecía comenzar de manera tranquila; estaba planificado para febrero 22 y 23 y había calendario completo anunciado, pero luego de no poder concretar con las sedes previstas para el inicio, se postergó un mes la realización. Así, por el momento, sólo hay nueve rondas, pero falta hacer lugar en la agenda para una más. El inicio será en Córdoba (principal provincial para la actividad rallística), más precisamente en Carlos Paz, epicentro también del Rally Mundial en Argentina.

En lo netamente deportivo, se destaca el desembarco en esta actividad del ex jugador profesional de tenis David Nalbandian. Correrá con un Chevy Agile Maxi Rally del equipo Tango Rally. Será su primera experiencia en esta clase de competición y lo hará en la división principal. El campeón de la Copa de Producción 2013 del rallismo mundial, Nicolás Fuchs, continuará corriendo pero cambiará de auto, a un Fiesta Maxi Rally, similar al Ford Fiesta R5 que usará en el WRC Argentina.



✓ Si conduces con seguridad  
¡Bien por ti!



**SERGIO "CHECO" PÉREZ**  
Piloto profesional

- ✓ Respetar los límites de velocidad
- ✓ Usar siempre el cinturón de seguridad
- ✓ Nunca manejar cansado o bajo los efectos del alcohol
- ✓ Sé cortés con los peatones y automovilistas



Conoce el Decálogo por la Seguridad Vial en [pilotosporlaseguridadvial.com](http://pilotosporlaseguridadvial.com)



LO MEJOR DE



# F1 2014: LOS CIRCUITOS

## PISTAS Y ESTADÍSTICAS

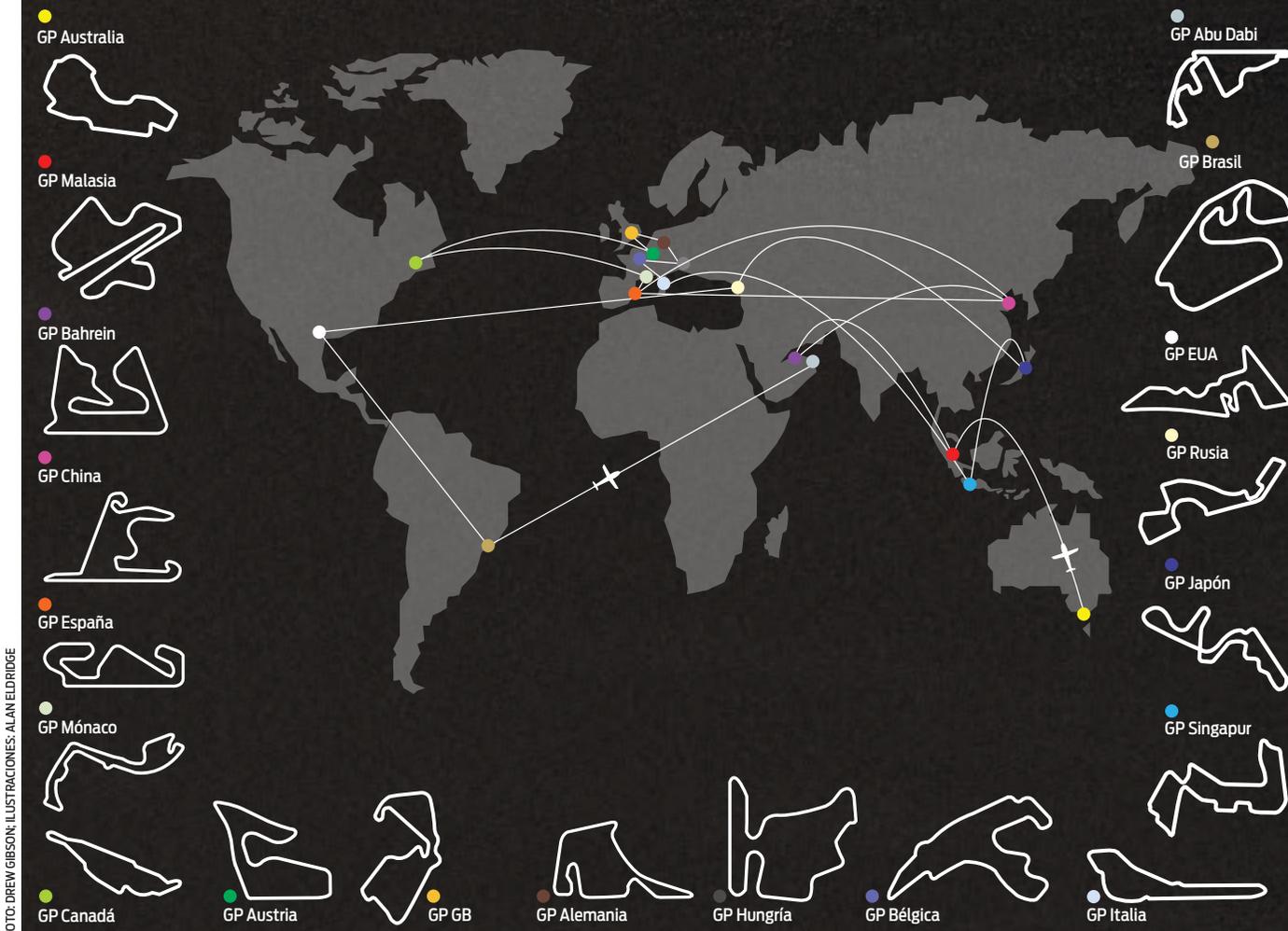


FOTO: DREW GIBSON; ILUSTRACIONES: ALAN ELD RIDGE



Ronda 1/19

# AUSTRALIA

Albert Park, Melbourne, 14-16 Marzo

## DATOS

**Nombre del circuito**  
Melbourne

**Primer GP** 1996

**Carreras F1** 18

**Giros** 58

**Longitud**  
5.303 km

**Distancia de carrera**  
307.574 km

**Sentido** Del reloj

**Ganadores desde PP** 8

**Inicio**  
(Mex Centro) 11 PM

15 marzo

## AÑO PASADO

**Ganador**  
Kimi Räikkönen

**Margen de victoria**  
12.451 seg

**VR** 1m29.274s

K Räikkönen

**Líderes** 7

**Paradas** 53

**Rebases** 43



Por qué deberías emocionarte sobre...

## ALBERT PARK

No puedes perderte este. Al ser la primera carrera con reglas nuevas, todo puede suceder. El jefe de Red Bull, Christian Horner, predice que la mitad se retirará por problemas de confiabilidad y podríamos ver a un ganador sorpresa, o a Marussia o Caterham marcar sus primeros puntos. Tras un invierno de pruebas, Melbourne determinará quién está en fuego y quién no. ¡No se vayan a dormir, la noche es larga!



Ronda 2/19

# MALASIA

Kuala Lumpur, 28-30 Marzo

## DATOS

**Nombre del circuito**  
Sepang International Circuit

**Primer GP** 1999

**Carreras F1** 15

**Giros** 56

**Longitud**  
5.543 km

**Distancia de carrera**  
310.408 km

**Sentido** Del reloj

**Ganadores desde PP** 8

**Inicio**  
(Mex Centro) 01 AM

15 marzo

## AÑO PASADO

**Ganador**  
Sebastian Vettel

**Margen de victoria**  
4.298 seg

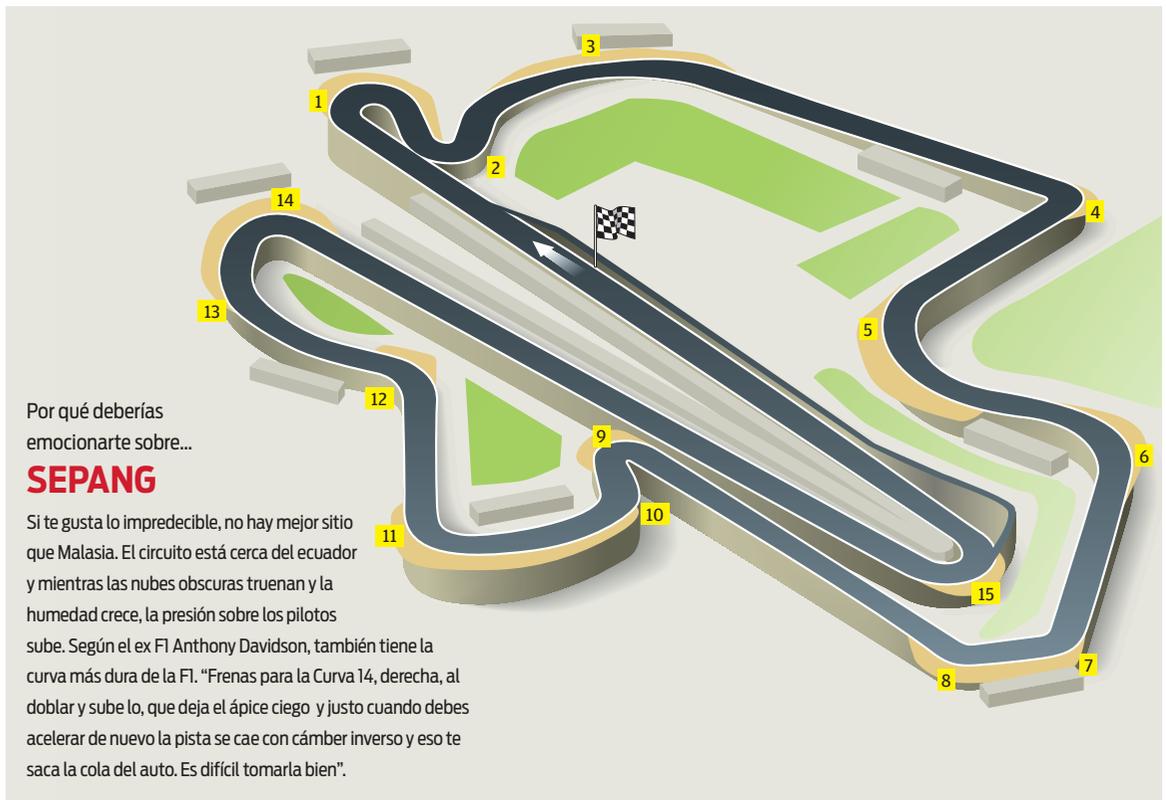
**VR** 1m39.199s

S Pérez

**Líderes** 4

**Paradas** 73

**Rebases** 37



Por qué deberías emocionarte sobre...

## SEPANG

Si te gusta lo impredecible, no hay mejor sitio que Malasia. El circuito está cerca del ecuador y mientras las nubes oscuras truenan y la humedad crece, la presión sobre los pilotos sube. Según el ex F1 Anthony Davidson, también tiene la curva más dura de la F1. "Frenas para la Curva 14, derecha, al doblar y sube lo, que deja el ápice ciego y justo cuando debes acelerar de nuevo la pista se cae con cámber inverso y eso te saca la cola del auto. Es difícil tomarla bien".



Ronda 3/19

# BAHREIN

Sakhir, 4-6 Abril

## DATOS

### Nombre del circuito

Bahrain International Circuit

### Primer GP 2004

Carreras F1 9

### Giros 57

### Longitud

5.410 km

### Distancia de carrera

308.237 km

### Sentido Del reloj

### Ganadores desde PP 4

### Inicio

(Mex Centro) 10 AM

## AÑO PASADO

### Ganador

Sebastian Vettel

### Margen de victoria

9.111seg

### VR 1m 36.961s

S Vettel

### Líderes 4

### Paradas 71

### Rebases 63



Por qué deberías emocionarte sobre...

## SAKHIR

El GP de Bahrein será nocturno este año. Se han instalado luces artificiales con efecto dramático, lo cual significa que los pilotos correrán a una temperatura más cómoda. Bahrein fue sede de dos pruebas de pretemporada 2014 por sus características poco usuales; una, lo abrasivo de su asfalto; otra, la gran cantidad de zonas de aceleración y tracción. Las numerosas curvas cerradas que caen en rectas ponen demandas adicionales en las llantas traseras así que esperen una carrera de muchas detenciones en fosos.



Ronda 4/19

# CHINA

Shangai, 18-20 Abril

## DATOS

### Nombre del circuito

Shanghai International Circuit

### Primer GP 2004

Carreras F1 10

### Giros 56

### Longitud

5.451 km

### Distancia de carrera

305.076 km

### Sentido Del reloj

### Ganadores desde PP 5

### Inicio

(Mex Centro) 02 AM

## AÑO PASADO

### Ganador

Fernando Alonso

### Margen de victoria

10.168seg

### VR 1m 36.808s, S Vettel

### Líderes 6

### Paradas 57

### Rebases 60



Por qué deberías emocionarte sobre...

## SHANGAI

Desde la primera visita de F1 a China en 2004, el deporte ha establecido una base local conocedora y entusiasta. Este circuito frecuentemente proporciona carreras decentes y ha favorecido a Mercedes en años recientes. Nico Rosberg ganó en 2012 y se espera que brille de nuevo en 2014: "Shangai es un reto disfrutable. Las dos rectas largas dan sitios decentes para rebasar y además hay una gran mezcla de curvas, particularmente en las secciones de alta velocidad", dice el germano. →



Ronda 5/19  
**ESPAÑA**  
Barcelona, 9-11 Mayo

**DATOS**

**Nombre del circuito**  
Circuit de Barcelona-Catalunya  
**Primer GP** 1991  
**Carreras F1** 23  
**Giros** 66  
**Longitud**  
4.655 km  
**Distancia de carrera**  
307.104 km  
**Sentido** Del reloj  
**Ganadores desde PP** 17  
**Inicio**  
(Mex Centro) 07 AM

**AÑO PASADO**

**Ganador**  
Fernando Alonso  
**Margen de victoria**  
9.338seg  
**VR** 1m 26.217s  
E Gutiérrez  
**Líderes** 5  
**Paradas** 79  
**Rebases** 50



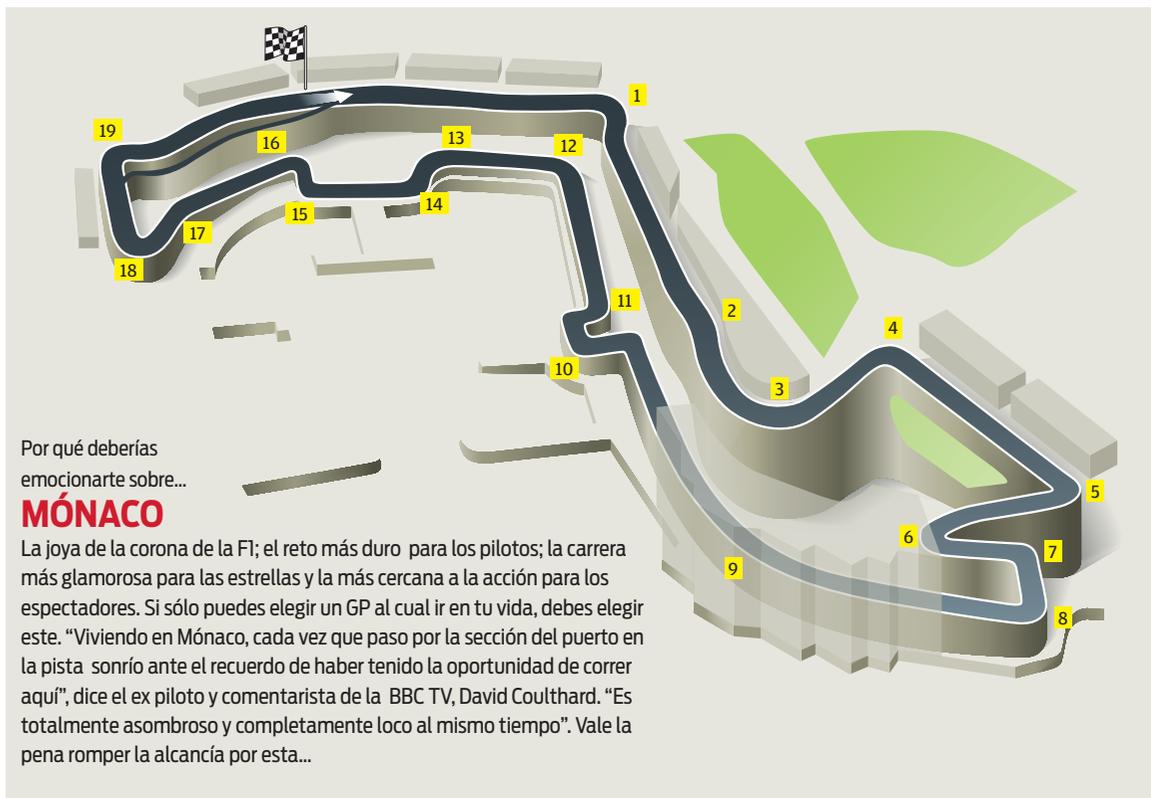
Ronda 6/19  
**MÓNACO**  
Monte Carlo, 22-25 Mayo

**DATOS**

**Nombre del circuito**  
Circuit de Monaco  
**Primer GP** 1950  
**Carreras F1** 60  
**Giros** 78  
**Longitud**  
3.339 km  
**Distancia de carrera**  
260.473 km  
**Sentido** Del reloj  
**Ganadores desde PP** 27  
**Inicio**  
(Mex Centro) 07 AM

**AÑO PASADO**

**Ganador**  
Nico Rosberg  
**Margen de victoria**  
3.888seg  
**VR** 1m 16.577s  
S Vettel  
**Líderes** 1  
**Paradas** 30  
**Rebases** 16





Ronda 7/19  
**CANADÁ**  
 Montréal, 6-8 Junio

**DATOS**

**Nombre del circuito**  
 Circuit Gilles Villeneuve  
**Primer GP** 1978  
**Carreras F1** 34  
**Giros** 70  
**Longitud**  
 4.361 km  
**Distancia de carrera**  
 305.270 km  
**Sentido** Del reloj  
**Ganadores desde PP** 15  
**Inicio**  
 (Mex Centro) 1 PM

**AÑO PASADO**

**Ganador**  
 Sebastian Vettel  
**Margen de victoria**  
 14.408seg  
**VR** 1m 16.182s  
 M Webber  
**Líderes** 2  
**Paradas** 44  
**Rebases** 39

Por qué deberías emocionarte sobre...  
**MONTREAL**  
 Montreal se parece a un pista de karts grandota con sus rectas amplias, horquillas de radio largo y chicanas difíciles. Por eso Lewis Hamilton, en particular, brilla aquí. También es similar a Mónaco en que no hay margen de error. Hay muy poco escape, así que te equivocas y estás en la barda. En carrera, un choque puede sacar al auto de seguridad y con la probabilidad alta de lluvia, las carreras son loterías. ¿Quién puede olvidar el asombroso GP de 2011 cuando Jenson Button pasó de ser último a tomar la punta y ganar en el giro final?



Ronda 8/19  
**AUSTRIA**  
 Spielberg, 20-22 Junio

**DATOS**

**Nombre del circuito**  
 Red Bull Ring  
**Primer GP** 1970  
**Carreras F1** 25  
**Giros** Por confirmar  
**Longitud**  
 4.326 km  
**Distancia de carrera**  
 Por confirmar  
**Sentido** Del reloj  
**Ganadores desde PP** 7  
**Inicio**  
 (Mex Centro) 7 AM

**AÑO PASADO**

**Ganador** N/A  
**Margen de victoria** N/A  
**VR** N/A  
**Líderes** N/A  
**Paradas** N/A  
**Rebases** N/A

N/A = No disponible

Por qué deberías emocionarte sobre...  
**SPIELBERG**  
 La F1 retorna a Austria tras 11 años de ausencia. Desde entonces, la pista fue comprada por Red Bull, le dieron una arreglada y la renombraron Red Bull Ring. El circuito es la versión neutralizada del Osterreichring original que daba vueltas en la bella campiña austriaca con las montañas de Estiria como fondo. Pero no dejen que eso los decepcione, el trazo acortado y revisado es todavía un reto respetable y marca el retorno bienvenido a una carrera europea en el calendario que ahora se enfoca en sedes más lejanas. →





Ronda 9/19

# INGLATERRA

Silverstone, 4-6 Julio

## DATOS

**Nombre del circuito**  
Silverstone  
Grand Prix Circuit  
**Primer GP** 1950  
**Carreras F1** 47  
**Giros** 52  
**Longitud**  
4,574 km  
**Distancia de carrera**  
306.458 km  
**Sentido** Del reloj  
**Ganadores desde PP**  
16  
**Inicio**  
(Mex Centro) Por definir

## AÑO PASADO

**Ganador** Nico Rosberg  
**Margen de victoria**  
0.765seg  
**VR** 1m 33.401s  
M Webber  
**Líderes** 3  
**Paradas** 55  
**Rebases** 71



Por qué deberías emocionarte sobre...

## SILVERSTONE

No hay otra carrera –con la posible excepción de Japón– en la que los espectadores aguanten tanta miseria con tan buena cara para obtener su dosis anual de F1. Sean las colas en los estacionamientos causadas por los campos lodosos por el clima, los rudos aficionados británicos son probados constantemente. Pero ellos aman la atmósfera festiva del fin de semana y usualmente los recompensan con grandes carreras. Traigan su cerveza, traigan sus paraguas y su tienda de campaña y ¡ahí nos vemos!





Ronda 10/19

# ALEMANIA

Hockenheim, 18-20 Julio

**DATOS**

**Nombre del circuito**  
Hockenheimring

Baden-Württemberg

**Primer GP** 1970

**Carreras F1** 33

**Giros** 67

**Longitud**

5.891 km

**Distancia de carrera**

306.747 km

**Sentido** Del reloj

**Ganadores desde PP** 17

**Inicio**

(Mex Centro) 7 AM

**AÑO PASADO**

**Ganador** N/A

**Margen de victoria** N/A

**VR** N/A

**Líderes** N/A

**Paradas** N/A

**Rebases** N/A

Por qué deberías emocionarte sobre...

## HOCKENHEIM

Hay excitación real en Hockenheim, particularmente en la sección del estadio. Aquí la gente enciende bengalas, ondea banderas, toma

cerveza y crea un muro de ruido, lo cual siguen haciendo en la noche en los sitios de acampar en los bosques vecinos. La belleza del GP alemán es que alterna con el Nürburgring, así que han pasado dos años desde que

estuvimos en esta zona de Alemania. Aunque la pista es una sombra de su antigua versión, la horquilla cerrada al final de la recta trasera ofrece oportunidad para rebasar, así que siempre te dan valor por tu boleto.



Ronda 11/19

# HUNGRÍA

Budapest, 25-27 Julio

**DATOS**

**Nombre del circuito**  
Hungaroring

**Primer GP** 1986

**Carreras F1** 28

**Giros** 70

**Longitud**

4.381 km

**Distancia de carrera**

306.730 km

**Sentido** Del reloj

**Ganadores desde PP** 13

**Inicio**

(Mex Centro) 7 AM

**AÑO PASADO**

**Ganador**

Lewis Hamilton

**Margen de victoria**

10.938seg

**VR** 1m 24.069s

M Webber

**Líderes** 4

**Paradas** 56

**Rebases** 22

Por qué deberías emocionarte sobre...

## BUDAPEST

Si nunca has cruzado el Atlántico para ver un GP, considera este. El circuito está cerca de la hermosa ciudad de Budapest, y el anfiteatro natural del Hungaroring significa que tendrás una visión decente de la pista en donde quiera que te sientes. También hay una tradición fuerte de éxito británico aquí, pues Mansell ganó su título y Damon Hill y Jenson Button sus primeras victorias, además de ser un circuito en el que Lewis Hamilton es excelso. Y la vista en las tribunas es mejor, muchas veces, que en la pista. →





Ronda 12/19  
**BÉLGICA**  
 Spa-Francorchamps, 22-24 Agosto

**DATOS****Nombre del circuito**

Circuit de Spa-Francorchamps

**Primer GP** 1950

**Carreras F1** 46

**Giros** 44

**Longitud**

7.004 km

**Distancia de carrera**

308.052 km

**Sentido** Del reloj

**Ganadores desde PP** 15

**Inicio**

(Mex Centro) 7 AM

**AÑO PASADO**

**Ganador**

Sebastian Vettel

**Margen de victoria**

16.869seg

**VR 1m** 50.756s

S Vettel

**Líderes** 1

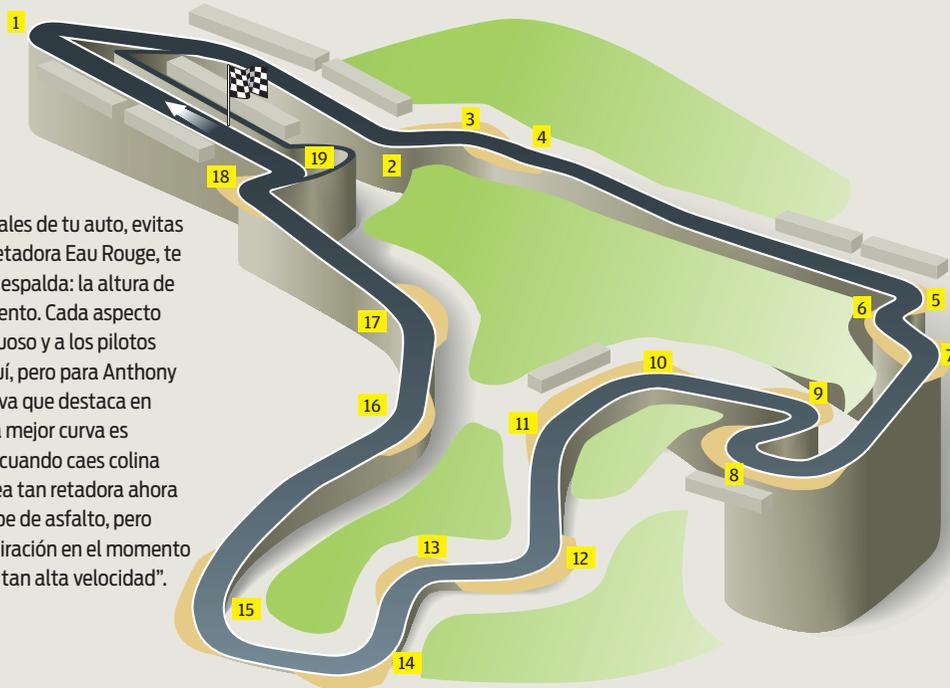
**Paradas** 43

**Rebases** 40

Por qué deberías emocionarte sobre...

**SPA**

Al momento en que sales de tu auto, evitas un charco y miras la retadora Eau Rouge, te da un escalofrío en la espalda: la altura de la curva te quita el aliento. Cada aspecto del circuito es majestuoso y a los pilotos les encanta correr aquí, pero para Anthony Davidson hay una curva que destaca en particular: "Para mí la mejor curva es Pouchon, curvas 10-11, cuando caes colina abajo. Quizás ya no sea tan retadora ahora que le dieron un escape de asfalto, pero sigue parando tu respiración en el momento en que entras a ella a tan alta velocidad".



Ronda 13/19  
**ITALIA**  
 Monza, 5-7 Septiembre

**DATOS****Nombre del circuito**

Autodromo Nazionale Monza

**Primer GP** 1950

**Carreras F1** 63

**Giros** 53

**Longitud**

5.793 km

**Distancia de carrera**

306.720 km

**Sentido** Del reloj

**Ganadores desde PP** 21

**Inicio**

(Mex Centro) 7 AM

**AÑO PASADO**

**Ganador**

Sebastian Vettel

**Margen de victoria**

5.467seg

**VR 1m** 25.849s

L Hamilton

**Líderes** 2

**Paradas** 24

**Rebases** 27

Por qué deberías emocionarte sobre...

**MONZA**

Monza es el hogar espiritual de las carreras de gran premio. El autódromo dilapidado situado en medio del Parque Real de Monza en las afueras de Milán, fue abierto en el otoño de 1922. Entonces, las carreras se efectuaban en el óvalo de peralte alto e inclinado, pero la encarnación moderna de la pista todavía comanda respeto de todo piloto que haya corrido ahí. Al ser la carrera final de la campaña europea, tiene una sensación adicional y será fascinante como los nuevos propulsores 2014 aguantan la tensión de correr a fondo la gran mayoría de la vuelta.





Ronda 14/19

# SINGAPUR

Marina Bay, 19-21 Septiembre

**DATOS**

**Nombre del circuito**

Marina Bay Street Circuit

**Primer GP** 2008

**Carreras F1** 6

**Giros** 61

**Longitud**

5.073 km

**Distancia de carrera**

309.316 km

**Sentido** Contra reloj

**Ganadores desde PP** 4

**Inicio**

(Mex Centro) 7 AM

**AÑO PASADO**

**Ganador**

Sebastian Vettel

**Margen de victoria**

32.627seg

**VR 1m** 48.574s

S Vettel

**Líderes** 1

**Paradas** 54

**Rebases** 35

Por qué deberías emocionarte sobre...  
**SINGAPUR**

Esta se ha vuelto una clásica moderna; la Mónaco de oriente, aunque con luz artificial. Si combinas el calor y la humedad de Malasia con el trazo sinuoso y estrecho de un circuito callejero, el resultado es Singapur. Además, aquí nadie se va a la cama a la hora correcta. "El concepto de carrera nocturna realmente funciona muy bien una vez que entras a la rutina de actuar como si siguieras en tiempo de Europa", dice Nico Rosberg. "Aunque se corre de noche, hay tantas luces en la pista que no toma mucho acostumbrarte".



Ronda 15/19

# JAPÓN

Suzuka, 3-5 Octubre

**DATOS**

**Nombre del circuito**

Suzuka International Racing Course

**Primer GP** 1987

**Carreras F1** 25

**Giros** 53

**Longitud**

5.807 km

**Distancia de carrera**

307.471 km

**Sentido** Del reloj

y contra reloj

**Ganadores desde PP** 12

**Inicia**

(Mex Centro) 01 AM

**AÑO PASADO**

**Ganador**

Sebastian Vettel

**Margen de victoria**

7.129seg

**VR 1m** 34.587s

M Webber

**Líderes** 3

**Paradas** 48

**Rebases** 28

Por qué deberías emocionarte sobre...  
**SUZUKA**

Junto con Spa, Suzuka es la favorita de los pilotos y probablemente la pista más retadora de la temporada. Las curvas de alta velocidad y su trazo único en forma de 8 la vuelven uno de los puntos altos del año. "Es tan difícil escoger una parte de ella como tu favorita", dice Romain Grosjean. "Tienes que poner a punto perfecto el auto pues Suzuka es tan demandante que expone cualquier debilidad. También hay que completar las sesiones sin errores pues los escapes son muy chicos y dañan el auto si te vas ancho". →



Ronda 16/19  
**RUSIA**  
Sochi, 10-12 Octubre

**DATOS****Nombre del circuito**

Sochi International Street Circuit

**Primer GP** 2014

**Carreras F1** 0

**Giros** Por confirmar

**Longitud**

5.852 km

**Distancia de carrera**

Por confirmar

**Sentido** Del reloj

**Ganadores desde PP** 0

**Inicio**

(Mex Centro) 6 AM

**AÑO PASADO**

**Ganador** N/A

**Margen de victoria** N/A

**VR** N/A

**Líderes** N/A

**Paradas** N/A

**Rebases** N/A

Por qué deberías emocionarte sobre...

**SOCHI**

Cuando visitamos la zona olímpica en Sochi, los fosos eran una cáscara a medio construir, y sólo había pavimento en



la primera curva, hace un año. Tras los Juegos Olímpicos se está trabajando frenéticamente para completar el circuito que zigzaguea entre los estadios. Este sitio de veraneo del Mar Negro está a la misma

latitud que la Riviera Francesa, así que no esperen condiciones congelantes en octubre. Como la sede más nueva de la F1 –y la primera en Rusia– este será un GP muy intrigante.



Ronda 17/19

**ESTADOS UNIDOS**

Austin, 31 Octubre-2 Noviembre

**DATOS****Nombre del circuito**

Circuit of The Americas

**Primer GP** 2012

**Carreras F1** 2

**Giros** 56

**Longitud**

5.512 km

**Distancia de carrera**

308.405 km

**Sentido** Contra reloj

**Ganadores desde PP** 1

**Inicio**

(Mex Centro) 2 PM

**AÑO PASADO**

**Ganador**

Sebastian Vettel

**Margen de victoria**

6.284seg

**VR** 1m 39.856s

S Vettel

**Líderes** 2

**Paradas** 27

**Rebases** 18

Por qué deberías emocionarte sobre...

**AUSTIN**

Tras décadas de buscar, la F1 finalmente encontró un hogar en EUA en el Circuito de las Américas, construido en las afueras de una de las ciudades más frescas de EUA. Austin tiene una proporción alta de estudiantes y residentes con actitud liberal, y la carrera ha sido un gran éxito ya que la comunidad se regocija cuando el gran premio llega a la ciudad. También ayuda que el circuito sea épico en tamaño y visión, incluyendo la asombrosa colina que lleva a la Curva 1 y la secuencia rápida de curvas en el sector inicial de la vuelta.





Ronda 18/19

# BRASIL

Interlagos, São Paulo 7-9 Noviembre

**DATOS**

**Nombre del circuito**

Autódromo José Carlos Pace

**Primer GP** 1973

**Carreras F1** 31

**Giros** 71

**Longitud**

4.309 km

**Distancia de carrera**

305.909 km

**Sentido** Contra reloj

**Ganadores desde PP** 11

**Inicio**

(Mex Centro) 10 AM

**AÑO PASADO**

**Ganador**

Sebastian Vettel

**Margen de victoria**

10.452seg

**VR 1m** 15.436s

M Webber

**Líderes** 1

**Paradas** 47

**Rebases** 57



Por qué deberías emocionarte sobre...

## INTERLAGOS

Interlagos puede no tener las instalaciones de las sedes nuevas del Medio Oriente, pero lo que le falta de forma lo tiene de pasión. El circuito es angosto, rápido y ondulado, la afición es ruidosa y partidaria y el clima

es notoriamente impredecible. El GP de Brasil siempre conjura drama y aunque no es el final de temporada este año, va a tener mucho que ver en la definición del campeonato mundial.



Ronda 19/19

# ABU DABI

Yas Marina, 21-23 Noviembre

**DATOS**

**Nombre del circuito**

Yas Marina Circuit

**Primer GP** 2009

**Carreras F1** 5

**Giros** 55

**Longitud**

5.554 km

**Distancia de carrera**

305.371 km

**Sentido** Contra reloj

**Ganadores desde PP** 1

**Inicio**

(Mex Centro) 7 AM

**AÑO PASADO**

**Ganador**

Sebastian Vettel

**Margen de victoria**

30.829seg

**VR 1m** 43.434s

F Alonso

**Líderes** 1

**Paradas** 41

**Rebases** 32



Por qué deberías emocionarte sobre...

## YAS MARINA

Como cierre de temporada, esta es una carrera que los promotores esperan que nos dé un duelo de campeonato. Y para este año se decidió, por primera vez en la historia, que la carrera ofrecerá puntos dobles. La instalación es impresionante y vista bajo la luz artificial en el ocaso, es más espectacular aún. Lewis Hamilton dice: "Una vuelta aquí consiste de una combinación interesante de curvas, pero de hecho es bastante chafita, no hay curvas que reten realmente al auto. Se trata más de precisión y aguantar para pisar el acelerador a la salida de las curvas".



# FASTmag

celebra **25** ediciones

y te da la oportunidad de tener un reloj edición especial de **Marc Márquez** Campeón Mundial de **MotoGP**



CORTESÍA DE:

LOTUS



Cronógrafo • Caja de acero inoxidable • Correa de poliuretano bicolor • Números y agujas luminiscentes • Número 93 inscrito en la esfera con líneas decorativas • Cristal mineral • Diámetro de caja de 43,5 mm • Sumergible hasta 50m

**1** ¿Qué campeón internacional mexicano corre con Ford en 2014?

**2** ¿Qué campeón nacional mexicano corre un Ferrari en 2014?

**3** Apunta a esta página y descubre la pregunta tres en Realidad Aumentada

## Bases

1. Envía tus respuestas al correo electrónico: **triviasfastmag@contenido.com.mx**
2. Fecha límite para enviar tus respuestas: **31 de marzo 2014.**
3. Los ganadores serán los lectores cuyas respuestas estén 100% correctas y el tiempo de recepción del correo se usará como criterio de desempate.
4. Podrán participar todos los lectores mayores de 18 años, residentes en la República Mexicana.
5. Ninguno de los participantes debe tener relación de parentesco con el personal de Editorial Contenido S.A. de C.V. o de las empresas patrocinadoras.
6. Los participantes foráneos recibirán sus premios vía mensajería.
7. Cualquier situación no prevista en el concurso será resuelta por Editorial Contenido S.A. de C.V., cuya decisión es inapelable.
8. No puede repetir un ganador en un período de 12 meses.

### 2o. Lugar

12 juegos de audífonos JVC Marshmallow



### 3er. Lugar

12 juegos de audífonos JVC Gummy



# Reportes de **CARRERA**



  
**DAYTONA**





# En el inicio, los DP se imponen a los LMP2

Inicio de una nueva era de autos Sport en EU sin muchos cambios en la pista, excepto en cantidad. La paridad entre los prototipos Daytona (DP) de Grand Am y los LMP2 de ALMS nunca se dio pese a todos los ajustes de última hora y los primeros dominaron la carrera. Incluso los prototipos PC resultaron afectados y eran más lentos que los GTLM, lo cual nunca sucedió en la ALMS.

La PP se la llevó el Dragón Rojo #99, Corvette DP manejado por Alex Gurney, con los Corvette muy delante de los autos con motores Ford y de los prototipos abiertos. El auto del Telmex-Ganassi #01 manejado por los tetracampeones Memo Rojas y Scott Pruett –acompañados por Sage Karam y el nascarero Jamie McMurray– calificó en octavo e iba a depender de su confiabilidad para estar en la pelea. En GT la batalla era más pareja con la potencia de los Viper y Corvette contra la confiabilidad de Porsche, la incógnita de BMW y el paquete completo de Audi y Ferrari peleando el triunfo.

El sábado desde el inicio, a las 14:10 horas, el #99 se fue al frente seguido por el resto de los Corvette DP, mientras los autos con motor Ford batallaban y los LMP2 no podían seguir el ritmo, especialmente en el óvalo de potencia pura. Pero en la hora 3 con Memo Gidley al volante, el Dragón Rojo se estrelló contra el Ferrari de Malucelli, que circulaba muy lento por el lado rápido (izquierdo) de la pista y ambos pilotos se fueron al hospital y sus autos quedaron muy dañados, aunque más el prototipo.

Hubo bandera roja una hora y al reanudarse la carrera los Corvette de Barbosa-Fittipaldi-Bourdais (#5) y los Taylor con Angelelli (#10) tomaron la punta y así siguieron un buen rato hasta que en la noche

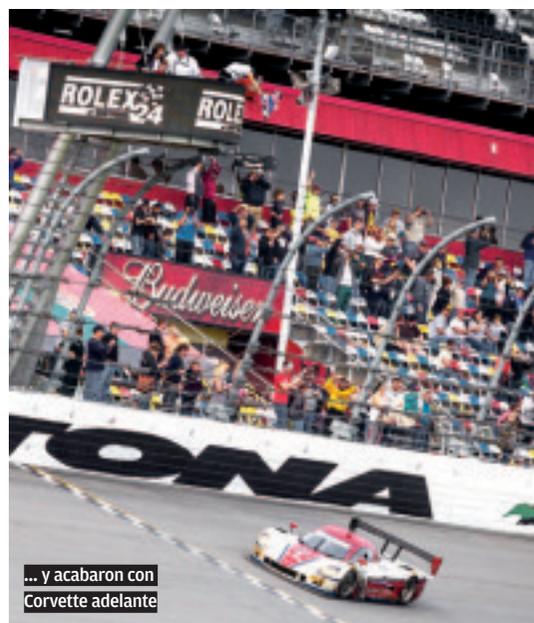


Arrancaron con Memo a medio pelotón....

los Ford los emparejaron, especialmente los dos autos de Ganassi. Sin embargo, cuando estaban en segundo y tercero después de la medianoche bajo bandera amarilla, listo para ir por el Corvette puntero de los Taylor, en la reanudada al aplicar potencia en la chicana, con llantas frías, Pruett acabó en la barda y lo mandaron a reparaciones a los fosos, donde perdió 33 giros y siguió en carrera hasta pasado mediodía cuando tronó el Ford turbo, mientras el motor de su hermano #02 tronó en la hora final.

En la mañana subió la temperatura y el Corvette #5 empezó a ser más rápido que el de los Taylor y se escapaba pese a usar caja sin cambio de mariposas, pero las constantes amarillas hacían que los Taylor se mantuvieran cerca junto con el otro Corvette del Action Express (#9). 15 segundos de ventaja tenía Barbosa faltando menos de media hora, pero los señores de IMSA hicieron su clásica trastada de poner una amarilla por un Porsche que se despidió y ya estaba de regreso en la pista cuando sacaron al insignia; luego dejaron a los autos girar 20 minutos tras el insignia hasta liberarlos con ocho minutos restantes. Angelelli intentó todo para ir por Barbosa, pero el portugués se despegó dos segundos en dos vueltas y aguantó hasta el final para un triunfo mucho menos apretado de lo que el resultado indica.

En la PC el mejor fue el equipo CORE, de Jon Bennett y sus pilotos, pero el resultado estuvo peleado hasta que Rob Huff –campeón WTCC 2012– fue chocado por atrás por un GT en la hora final y eso retrasó al 8 Star del venezolano Enzo Potolicchio, que acabó segundo. El CORE Autosport también ganó la



... y acabaron con Corvette adelante



Los ganadores de la PC en Daytona



Memo y Scott fueron traicionados por el Eco Boost de Ford



El 911 #911 ganó por confiable y veloz, triunfo 40 de los germanos en Daytona



Los Ferrari del Level 5 probaron ser los más veloces

GTLM con el Porsche 911 número 911 de los pilotos oficiales Lietz, Pilet y Tandy, aunque la amarilla final hizo que el BMW de Joey Hand recuperara la vuelta perdida y terminara más cerca de lo que anduvo toda la carrera, en otro final ficticio. Pero peor fue el final de la GTD, en la última vuelta, tras la amarilla que agrupó a todos, el Ferrari 458 de Alessandro Pier Guidi del Level 5 fue pasado por el Audi de Marcus Winkelhock de Flying Lizard, pero recuperó la punta y la intentar Marcus un rebase en la zona interior, el Ferrari se hizo ancho y el Audi acabó en el pasto, sin contacto. El director de carrera penalizó al 458 con 75 segundos

por "contacto evitable", pero ante la apelación, los comisarios de IMSA anularon la pena y el Ferrari recuperó el triunfo, cuatro horas después, cuando ya todos habían visto el podio con el Audi al tope. Bill France solía decir que el público tenía que irse a casa sabiendo quien ganó, pero estos comisarios ni a su fundador respetan.

### Resultados

Pos	Clase	Pos Clase	Pilotos	Auto	Giros	Tiempo/Dif.	Parrilla
1	P	1	CFittipalid/Barbosa/Bourdais	Corvette DP	695	24h00m34.760s	3
2	P	2	Taylor/Taylor/Taylor/Angelelli	Corvette DP	695	+1.461s	6
3	P	3	Frisselle/Frisselle/Martin/Giroix	Corvette DP	695	+19.489s	4
4	P	4	Westbrook/Valiante/Rockenfeller	Corvette DP	693	-2 giros	2
5	P	5	Graf/Luhr/Brundle	ORECA-Nissan O3	692	-3 giros	10
6	GTLM	1	Lietz/Tandy/Pilet	Porsche 911 RSR	679	-16 giros	25
7	GTLM	2	Auberlen/Priaux/Hand/Martin	BMW Z4	679	-16 giros	31
8	P	6	Pla/Rusinov/Yacamán/Webb	Morgan-Nissan	678	-17 giros	22
9	PC	1	Gue/Braun/Bennett/Wilkins	ORECA-Chevrolet FLM09	678	-17 giros	13
18	GTD	1	Bell/Tucker/Sweedler/Segal	Ferrari 458	662	-33 giros	37
42	PC	6	Popow/Fuentes/Tutumlu/Marcelli/Kaffer	ORECA-Chevrolet FLM09	612	fuego	23
43	P	11	Rojas/Pruett/Karam/McMurray	Riley-Ford	610	motor	8

### Campeonato

Pos.	Pilotos	Puntos
1	Fittipalid/Barbosa/Bourdais	35
2	Taylor/Taylor/Taylor/Angelelli	32
3	Frisselle/Frisselle/Martin/Giroix	30
4	Rojas/Pruett/Karam/McMurray	19
<b>PC</b>		
1	Gue/Braun/Bennett/Wilkins	35
6	Popow/Fuentes/Tutumlu/Marcelli/Kaffer	24
<b>GTLM</b>		
1	Lietz/Tandy/Pilet	35
<b>GTD</b>		
1	Bell/Tucker/Sweedler/Segal	35

FOTOS: CORTESÍA ROLEX

**WRC**  
Suecia  
Febrero 5-8

Reporta ALBERT RIVERS

**RONDA**  
2/13

#### DE UN VISTAZO

- ▶ Ganadores Jari Matti Latvala (VW) 3h5m14.4s
- ▶ Etapa de Poder Mads Ostberg (Citroën) 8m36.8s

**Ruta**  
alrededores de Karlstad, 323.540  
kilómetros

# Los vecinos vencen

**El Rally Suecia, con poca nieve, es para los ases nórdicos, quienes coparon el podio**

#### DÍA 1

Tras un inicio ceremonial el miércoles, que dejó al noruego Mikkelsen liderando, el jueves temprano el campeón mundial atacó y desplazó a su coequipero de la punta con triunfos en las dos etapas iniciales, pero el noruego ganó la tercera dejando la diferencia en 1.6 segundos al irse al servicio/almuerzo. Luego tomó las dos siguientes para ponerse en punta, pero al final del día bajó el ritmo y acabó 5.8" atrás de Ogier, pero con mejores llantas ya que la poca nieve en muchas zonas estaba dejando los clavos inservibles y dañándolas, lo cual sería vital pues entre los primeros 10 había menos de 50 segundos de diferencia.

#### DÍA 2

El viernes inició con Ogier saliéndose de la ruta y quedando atrapado en la nieve, aunque los espectadores lo ayudaron a reponerse tras casi 5 minutos de atasco. El finlandés Latvala, que era tercero en otro VW, ganó y estableció el duelo con Mikkelsen, quien tuvo un leve error y perdió la punta para el mediodía. Otro noruego, Ostberg, de Citroën, se imponía en la batalla del tercer sitio contra los Fords del estonio Tanak y el finlandés Hirvonen, y luego venía Hanninen en el Hyundai restante, pues Neuville ya había chocado. En la tarde Latvala apretó en las etapas y amplió su ventaja hasta 9.6", pero en la superespecial Mikkelsen recortó hasta terminar el día con menos de 4 segundos de desventaja, con Ogier ya en décimo tras una remontada furiosa.

#### DÍA 3

El sábado Mikkelsen dañó un poco su auto al cortar una curva en la segunda etapa y perdió terreno, por lo que Latvala se solidificó en la punta y Ostberg empezó a presionar por el segundo sitio; Ogier avanzó al séptimo sitio ayudado por despistes varios de sus rivales y para el cierre de cuatro etapas en la tarde pudo ganar otro sitio y rescatar 8 puntos. Latvala simplemente conservó el Polo para ganar, pero Ostberg atacó furioso, ganó la Etapa de Poder y quedó a menos de seis segundos en el 2-3 noruego. Y Latvala es el nuevo líder del WRC.

Latvala tomó la punta tras el error de Ogier



Mikkelsen lideró de inicio



Ostberg luchó hasta el final



Tidemand el campeón mundial júnior, fue octavo

## Resultados

Pos.	Piloto/Navegante	Auto	Tiempo/Dif.
1	Jari Matti Latvala/Miikka Anttila	Volkswagen	3h00m31.1s
2	Andreas Mikkelsen/Mikko Markkula	Volkswagen	+53.6s
3	Mads Østberg/Jonas Andersson	Citroën	+59.5s
4	Mikko Hirvonen/Jarno Lehtinen	Ford	+2m26.9s
5	Ott Tanak / Raigo Molder	Ford	+3m00.5s
6	Sebastien Ogier/Julien Ingrassia	Volkswagen	+4m29.9s
7	Henning Solberg / Ilka Minor	Ford	+4m47.5s
8	Pontus Tidemand/Ola Fløene	Ford	+5m38.2s
9	Craig Breen/Scott Martin	Ford	+8m55.4s
10	Kris Meeke/Paul Nagle	Citroën	+11m18.0s

## Campeonato

POS	PILOTO	PTS
1	Jari Matti Latvala	40
2	Sebastien Ogier	35
3.	Mads Ostberg	30
4.	Andreas Mikkelsen	24
5.	Bryan Bouffier	18
POS	EQUIPOS	PUNTOS
1.	Volkswagen Motorsport	72
2.	Citroën Total Abu Dhabi WRT	56
3.	VW Motorsport II	26
4.	M-Sport	22

FOTOS: VW MOTORSPORT/CITROËN SPORT/FORD

# ¿SABÍAS...

## cuáles son los límites de velocidad de las autopistas del mundo?

HAY FACTORES DIVERSOS PARA DEFINIR LOS LÍMITES DE VELOCIDAD DE UNA AUTOPISTA: ANCHO, DISTANCIA, MATERIALES CON LOS QUE FUE CONSTRUIDA, UBICACIÓN, CLIMA, TRÁNSITO Y HASTA EL PERFIL DE SUS USUARIOS. **ALEJANDRO MEDINA** NOS ILUSTRAL AL RESPECTO.

### Las veloces "autobahns" alemanas

Sin límite de velocidad y sólo con una recomendación precautoria oficial de manejar a 130 kph, las "autobahns" alemanas, como se les conoce a las autopistas en el país germano, son prácticamente las carreteras más veloces del mundo.

Entre los factores que permiten que no exista un exceso de velocidad están principalmente su perfecto estado, gracias a un mantenimiento constante, y su diseño. En su diseño destaca que el pavimento es de grosor que puede ir de los 50 a los 85 centímetros, dependiendo de su ubicación. Además, cuentan con un excelente drenaje que les permite estar completamente protegidas en caso de lluvia o nevada. Finalmente, sus curvas tienen radios amplios y constantes, que les ayudan a ser tomadas de mejor manera cuando se conduce a altas velocidades. A estos puntos se les suma que en general la cultura del automovilista en Alemania es bastante responsable, generándose anualmente sólo 3,600 fallecimientos por accidentes en las carreteras.

### ¿México: carreteras del peligro?

Las normas establecen que en las carreteras de nuestro país el límite de velocidad es de 110 kph, sin embargo, todo parece indicar que esta no se cumple en muchas ocasiones, ya que los accidentes en las autopistas colaboran a las más de 17 mil muertes de tránsito anuales. Esta cifra fue una de las razones por las que la Organización Mundial de la Salud (OMS) decidió posicionar a las carreteras mexicanas junto a las de Perú y Venezuela como las más peligrosas de toda América Latina.

Los especialistas señalan que entre los elementos que han fomentado el incremento paulatino en el número de fallecimientos está la falta de exámenes de manejo de calidad al entregar las licencias de conducir, como sucede en 14 de las 32 entidades del país, donde no se realizan pruebas de pericia. Ante este panorama, diversas organizaciones como Pilotos por la Seguridad Vial han emprendido campañas de concientización en la población sobre los riesgos de manejar en exceso de velocidad y con otras agravantes.

### Italia y su amor por la velocidad

El país que sirve de hogar a Ferrari decidió a partir de 2009 elevar su límite de velocidad de 130 a 150 kph, en alrededor de 2,000 de los 6,000 kilómetros de su red carretera. Las autoridades decidieron colocar a la medida un candado relacionado con las condiciones climatológicas, determinando así que si existen nevadas o lluvias no se puede circular a tal velocidad. Además, el gobierno realizó la adquisición de un número importante de radares que colocó en sus caminos para evitar que los conductores excedan el tope máximo de 157 kph (con la tolerancia del 5%).

### Límites de velocidad en el automovilismo deportivo

Si bien el amor por la velocidad es una de las principales razones por las que existe el automovilismo en el mundo, las tres categorías más importantes mantienen límites de velocidad en su área de fosos, zona en la que en los últimos años se ha incrementado el número de accidentes.

# Panorama Mundial

ESTOS SON LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS EN ALGUNOS DE LOS PAÍSES DEL MUNDO:



\*Alemania no tiene límite de velocidad, sólo es recomendación



\*El límite de velocidad en EUA fluctúa dependiendo la ciudad/estado entre 105 y 130 kph



**ITALIA**  
Tiene el límite de velocidad más alto



**KENIA**  
Tiene el límite de velocidad más bajo

**Indy Car**  
96 kph



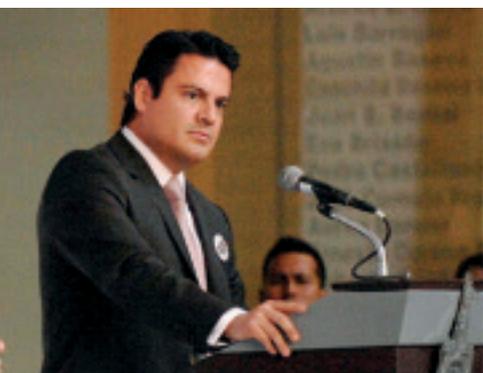
**NASCAR:** El límite depende de la pista que se corra (p.e. Talladega 88 kph)



**Fórmula Uno**  
80 kph



# Jalisco se une a



**“LAS UNIVERSIDADES DEL ESTADO TENDRÁN ACCESO A CONFERENCIAS, A CAMPAÑAS A FAVOR DE LA SEGURIDAD VIAL, PARA QUE PODAMOS FORMAR CIUDADANOS RESPONSABLES, Y CAPACES DE PREVENIR ACCIDENTES”.**

**ARISTÓTELES SANDOVAL**  
Gobernador de Jalisco

**P**ara crear consciencia de la importancia de la seguridad vial entre jóvenes universitarios, el gobernador de Jalisco, Aristóteles Sandoval, el presidente de la Fundación Carlos Slim y de Escudería Telmex, Carlos Slim Domit, y su homólogo de la Cruz Roja Mexicana, Fernando Suinaga, firmaron el convenio Pilotos por la Seguridad Vial, en el patio central de Palacio de Gobierno estatal.

Slim Domit reconoció que: “Jalisco y, particularmente, Guadalajara, ha sido desde su gobierno como presidente municipal de los primeros en responder al llamado de la sociedad civil a salvar vidas.... comunidad deportiva, fundaciones, organizaciones sociales, empresas y personas, atendemos este llamado a trabajar juntos en bienestar de la sociedad. Con trabajo, compromiso y especialmente sumando esfuerzos para que los sueños de tantas personas, especialmente jóvenes, no se vean truncados nunca por causa que pudieron ser evitados”.

Por su parte, el mandatario señaló que el convenio firmado busca fomentar una nueva cultura preventiva, en la que los jóvenes aprecien la responsabilidad que conlleva manejar un vehículo, pues la muerte por accidentes viales es un problema de salud con graves consecuencias sociales y económicas; recordó que Jalisco ocupa el primer lugar nacional en decesos por accidentes viales, con un 9.3% de las muertes en el país en 2012, por lo que su administración está comprometida con revertir esta estadística: “Las universidades del Estado tendrán acceso a conferencias, a campañas publicitarias a favor de la seguridad vial, para que así juntos podamos formar ciudadanos responsables, respetuosos de las leyes y capaces de prevenir accidentes”.





El gobernador aprovechó el evento para anunciar que la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM) y la Secretaría de Movilidad (SEMOV) realizarán un mapa siniestral, que ayudará a desarrollar la información necesaria para la creación y modificación de políticas en movilidad urbana para reforzar programas como el operativo Salvando Vidas que ha disminuido 21.6% accidentes viales y muertes en la zona metropolitana de Guadalajara pasando de 180 muertes en 2012 a 141 en 2013.

Al evento asistieron miembros del gabinete estatal, encabezados por el secretario de Movilidad, Mauricio Gudiño, además de los pilotos Sergio 'Checo' Pérez y Luis 'Chapulín' Díaz y dirigentes de distintas universidades y asociaciones civiles.





Pancho Name se enfocará en el Nacional de Rallies y la Baja 1000



El director del equipo, Jimmy Morales, sabe lo que lee

**PÉREZ DE LARA**  
Entrevistado para  
Telcel Racing



En la conferencia estuvieron: Fonseca, Name, Pérez, Pérez de Lara, Ramírez, Menchaca y Calderón

**RODRIGO FONSECA**  
Es el campeón del  
Nacional de Karts y se  
va a la F4 a GB



Pietro Fittipaldi correrá  
la Renault 2.0 BARC

TELCEL RACING Y ESCUDERÍA  
TELMEX PRESENTAN SU EQUIPO



Checo se enlazó, igual que Esteban, Daniel, Germán y Cevallos



**JOSÉ LUIS RAMÍREZ**  
Tiene un récord de  
100% de victorias con  
la Escudería TELMEX



**DIEGO MENCHACA**  
repite en la F4 para  
buscar el título



Fonseca y Menchaca, de F4, con Toño, José Luis y Abraham de NASCAR México



LO MEJOR DE

**AUTOCAR**

THE ORIGINAL CAR WEEKLY



## Ford F-150



Ford reveló en Detroit la versión más “dura, inteligente y capaz” de su mejor vendedora, la camioneta F-150. La nueva F-150 de construcción de aluminio de “grado militar” y el papel vital que jugó en la ingeniería el equipo de Jaguar, fueron resaltados. Los ingenieros que trabajaron en el sedán XJ original de aluminio, y crearon la madura experiencia actual en construcción de aluminio de la compañía británica, compartieron su conocimiento vital en técnicas de doblez y remachado, así como en ingeniería de producción y métodos de reparación.

## Chrysler 200

El profundo lazo de Chrysler con FIAT crece con el nuevo Chrysler 200. Por fuera, verás la nueva cara de Chrysler con la parrilla integrada y los faros, mientras abajo está la plataforma derivada del Giulietta de Alfa Romeo.



## Ford Mustang

El Mustang de Ford fue exhibido en nuevos colores y nuevo estilo de rines en un llamativo anuncio sobre la llegada del diseñador británico Moray Callum, quien reemplaza al añojo J Mays. Los rumores sugieren que el Mustang será el sustituto del Focus RS en



Europa, pero fuentes internas aseguran que eso no es cierto.



## Nissan Qashqai 1.2 DIG-T 2WD

La Qashqai tiene al DIG-T de 1.2 litros como único motor de gasolina al lanzamiento. Es ligeramente más potente y tiene significativamente más torque que el modelo de motor de gasolina de 1.6 litros al que reemplaza, y también tiene economía y emisiones mejoradas. No es sorpresa que se prediga sea la máxima vendedora.

Tiene un desempeño decente en la arrancada y se siente ágil en la ciudad,

pero el tren motriz impresiona más en estabilidad crucero en carretera, cuando el motor se relaja notablemente. Produce poco ruido de viento y ambiental y da un paseo más tranquilo que muchos modelos de la clase superior.

Las pausas relativas del torque son perceptibles al rebasar. El motor no es malo, pero se requiere compromiso y planeación para



La cabina está bien delineada y el paquete es generoso

tener un progreso real, aunque sean pocos los compradores que presionarán en ese renglón.

La Qashqai tiene amortiguadores astutos de doble pistón. Ofrecen un control de primera sobre la carrocería y son lo suficientemente dóciles para erradicar las imperfecciones de baja y alta frecuencia. Y se siente bien plantada en las curvas. Su paquete de Control de Chasis estándar incluye el Active Trace Control, que frena la rueda interna, y el Active Ride Control, que frena las ruedas para optimizar el ángulo.

La nueva Qashqai es excelente en todas las áreas que le importan a la mayoría de los conductores, y su motor de 1.2 es tan refinado como barato. Para los conductores urbanos, podría representar el punto fuerte del rango. Es sólida en la ciudad, y a velocidad de crucero en carretera, pero aquellos que quieren potencia en caminos demandantes o encuentran regularmente pendientes pronunciadas, podrían preferir uno modelo diésel.

### BMW X1 FACELIFT

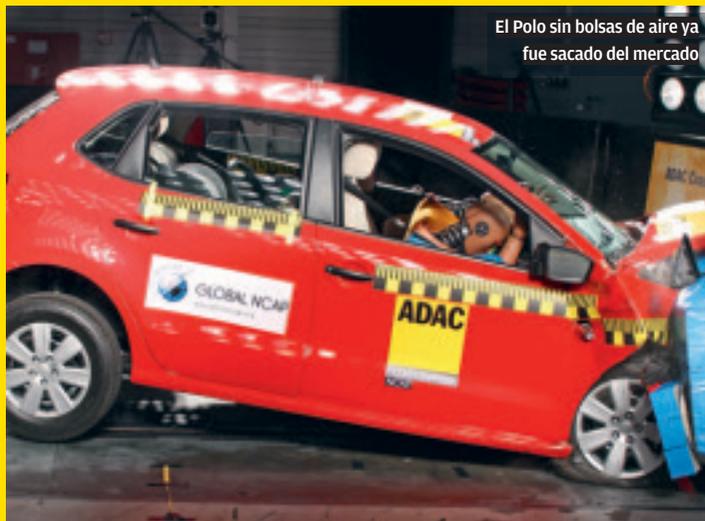
Una BMW X1 sutilmente revisada, fue mostrada en Detroit y se espera en Europa este mes. Los cambios incluyen tomas de aire nuevas, rines de 17 pulgadas, y faros diurnos como estándar. Por dentro, habrá nuevos instrumentos y más opciones de infotainment.



### HONDA FIT

La expectación para el lanzamiento europeo 2015 del nuevo Honda Fit (Jazz en Europa) aumentó en Detroit. Se espera que el nuevo miniauto tenga una versión SUV pequeña.





El Polo sin bolsas de aire ya fue sacado del mercado



El Hyundai i10 indio tiene "riesgos altos de lesiones mortales"

# Estos autos serían ilegales en Europa

## En India y en Latinoamérica reprobaban las evaluaciones de NCAP

### LOS ESTRELLADOS

Algunos autos de Ford, Hyundai y VW construidos para el mercado doméstico indio y de Nissan, Renault, Suzuki y Chevrolet, hecho para el mercado latinoamericano, no pasaron las pruebas de seguridad de NCAP Global.

La organización probó algunos de los autos más vendidos en India, incluyendo al Tata Nano, al Suzuki-Maruti Alto 800, Ford Figo, Volkswagen

Polo y Hyundai i10. También probó el perenne gran vendedor Nissan Tsuru mexicano, así como el Suzuki Alto, el Renault Clio y el Chevrolet Agile, populares en Centro y Sudamérica. Ninguno de estos autos logró siquiera calificación de una estrella en las pruebas de impacto frontal a 64 kph de la NCAP, como se aprecia en la evidencia gráfica. En su descargo, hay que señalar que NCAP Global probó las

versiones básicas de cada modelo, por lo que ninguno de ellos estaba provisto con bolsas de aire estándar.

Los reportes oficiales de seguridad en el Alto 800, en el Nano, en el Tsuru y en el i10 encontraron que su debilidad estructural fue tal que había "riesgos altos de lesiones mortales" para los conductores, incluso si se añadieran bolsas de aire. El Figo, el Agile, el Clio

y el Polo tenían estructuras que permanecían más estables, y la protección para los ocupantes "mejoraría mucho" con bolsas de aire.

Ejecutivos de la organización dijeron que los autos probados representan niveles de seguridad que están "20 años retrasados de los estándares de cinco estrellas que hoy son comunes en Europa y en Norteamérica", y la ausencia de aditamentos

## VOLKSWAGEN TIENE A CHINA EN SU MANO

Volkswagen ya es la marca automotriz más grande en China, según cifras presentadas por China Car Times. Vendió 2.396 millones de vehículos allá en 2013, 450 mil más que en Europa.

El Grupo VW (que incluye a Audi, Porsche y Skoda) vendió 3.27 millones de autos, mientras que las marcas colectivas de General Motors vendieron 3.16 millones. La mayoría de las marcas chinas están relegadas detrás de las marcas "internacionales". Sin embargo, podría decirse que Great Wall está en sexto sitio, porque su total ha sido separado en Great Wall Haval (SUVS) y Great Wall (sedanes y 5 puertas)

### LOS MÁS VENDIDOS EN CHINA

1	Volkswagen	2,395,696
2	Hyundai	1,030,808
3	Toyota	857,749
4	Nissan	843,063
5	Buick	807,700
6	Honda	729,568
7	Chevrolet	714,743
8	Ford	678,951
9	Kia	546,766
10	BYD	506,189



## VW PUEBLA, LA MEJOR DE NORTEAMÉRICA

La planta de Volkswagen de México ubicada en Puebla, cerró 2013 como el complejo automotriz más grande en Norteamérica, por producción: 516 mil automóviles.

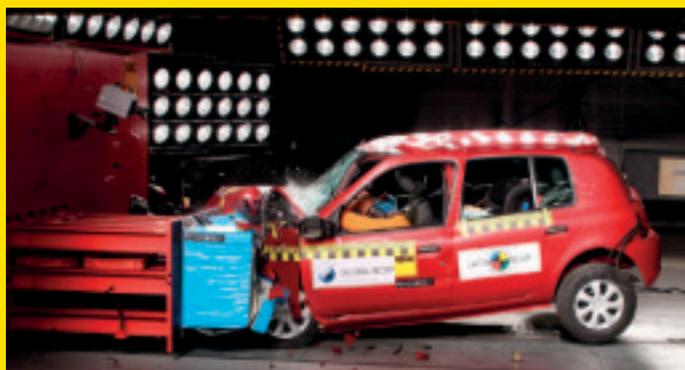
Las cifras resaltan que su producción disminuyó en comparación con el volumen récord de 2012, debido a los ajustes que se realizaron en las líneas de producción para el nuevo Golf 7, la cual inició en la segunda semana de enero 2014.

Durante 2013 el modelo más producido en la planta poblana fue el nuevo Jetta, con 290,274 unidades; le sigue el Beetle, en sus dos versiones, con 109,514; el Clásico con 65,204 y el Golf Sportwagen, con 50,961. También se fabricaron 193 unidades del Golf 7, en su etapa de pre-serie. Cabe destacar que el 80 por ciento de la producción de la armadora alemana se destinó a los mercados de exportación, lo que representa un total de 417,517 automóviles en el 2013.

Planta ensambladora	Producción 2013
Volkswagen Puebla, México	516,146
Toyota Georgetown, Ky.	504,313
Honda Marysville, Ohio	492,409



La mayoría de los taxis mexicanos son Tsuru



estándar de seguridad como las bolsas de aire “ponen en riesgo la vida de los consumidores”.

Los mismos autos también fueron probados en la prueba de impacto básica de la ONU, un estándar que es aplicado en mercados como Australia, China, Japón, Malasia y la Unión Europea. El estándar, que incluye una prueba de impacto frontal de 40% a velocidad de 56 kph, no está vigente ni en Latinoamérica ni en India. Todos los autos mencionados fallaron la prueba.

Rohit Baluja, presidente del Instituto de Educación Vial de India (IRTE), dijo: “Estos resultados muestran que India se beneficiaría enormemente con estándares mínimos de seguridad ante impactos y de información más clara para los compradores sobre la protección que los autos nuevos ofrecen”.

### LOS CINCO ESTRELLAS

Un directivo de NCAP indicó que muchos autos hechos en Latinoamérica y Asia para exportación cumplen con los estándares necesarios, “por lo que no es cuestión de desconocimiento técnico. La industria automotriz de esas regiones sólo necesita los incentivos correctos para producir autos tan buenos como los de Europa o Estados Unidos”.

Entre los mejores de las pruebas de la NCAP en Latinoamérica están, todo estos modelos que pasaron con cinco estrellas las pruebas de seguridad: VW Jetta, Ford Ecosport, SEAT León, VW Vento, Ford Focus II, VW Up!, todos ellos equipados con, cuando menos, doble bolsa de aire.

Incluso algunos de los nombrados entre los que serían ilegales en Europa, como el Renault Clio, mejoran de cero a tres estrellas cuando se equipan con bolsas de aire dobles. VW fue más allá, pues retiró de la venta sus Polo sin bolsas de aire en India y su versión latinoamericana con bolsas marcó cuatro estrellas en protección de adultos.

### CONCLUSIÓN

¿A qué se debe la diferencia entre zonas? Simple: la seguridad cuesta. En un auto hecho en y para el mercado europeo o estadounidense, las fábricas ganan un 3% en promedio. En un auto hecho en o para el mercado indio o brasileño, el número crece a casi 10%. Esa diferencia es la que desalienta hacer autos más seguros.

## Carrocería de fibra de carbono y 370 caballos para el Golf R Evo

Volkswagen planea develar una versión extrema de su nuevo Golf R de cuarta generación en el Salón de Beijing en abril. El auto mostrará una nueva línea de tracción y tecnología ligera de construcción que es considerada para autos de calle de producción limitada en el futuro próximo.

Se espera que el auto se llame Golf R Evo. Se rumora que tendrá una versión más potente del motor EA888 turbocargado de 2.0 litros que usa el Golf R estándar. Se dice que estos ajustes para mejorar el desempeño incluirán nueva cabeza de cilindros y sistema de inducción.

La ingeniería de esta planta de poder fue supervisada por el jefe de desarrollo de motores de VW, Fritz Eichler, ex Porsche, responsable del desarrollo del turbo de cuatro cilindros, 2.0 litros y 355 caballos que usa el Mercedes-Benz A45 AMG. Los detalles son secretos, pero se asegura que Eichler y su equipo han aumentado la potencia de 296 hasta rondar 370 caballos. Se anticipa que el torque se eleve de las 280 a más de 330 lb/pie.

Como en el Golf R estándar, se espera que la potencia sea canalizada a través de una caja automática de seis velocidades y doble

embrague, así como por un sistema electromecánico de tracción total Haldex.

Hablando en el reciente Salón de Detroit, Eichler dijo que los avances en la tecnología de combustión han impulsado la ganancia en eficiencia en el desarrollo de motores de gasolina modernos y que pensaba que era posible que un cuatro cilindros de 2.0 litros turbo llegara a 400 caballos y hasta 370 lb/pie de torque.

Junto a un aumento en potencia, es probable

el Golf R Evo tenga un interior austero y paneles seleccionados de fibra de carbono en la carrocería para que pese menos de 1,400 kg.

El concepto DesignVision GTI abrió el camino para un Golf extremo



# EL MUSEO JUAN MANUEL FANGIO



## LA AMBICIÓN DE SER EL MEJOR

POR MARCELO ASSAF

La tradición de Argentina en el mundo del automovilismo está signada por la figura de Juan Manuel Fangio, el pentacampeón de F1. Pero su natal Balcarce es una curiosidad. Está al sudeste de la provincia de Buenos Aires, a 416 km de la capital, y se caracteriza por sus sierras y la siembra de papa.

Los propios lugareños tuvieron la iniciativa de homenajear a la personalidad más importante de su historia, pues el "Chueco" anhelaba un museo para todos sus recuerdos, incluyendo autos, trofeos, documentación y objetos alusivos a su archiexitosa campaña.

Se eligió el edificio donde funcionó la Municipalidad y el Concejo Deliberante del Partido a comienzos del siglo XX, situado en la esquina sur de la plaza central, calle 17 esquina con calle 18. El 22 de noviembre de 1986 se produjo la apertura del Centro Tecnológico-Cultural y Museo del Automovilismo Juan Manuel Fangio, sobre una superficie de 6,200 m<sup>2</sup>, sitio que despertó los elogios más grandes de la prensa mundial y los visitantes.

Al ingresar en la planta baja, en el hall central está el Arrows que Pedro de la Rosa utilizó en el 2001. Junto a él, un Torino 380 W de 1969, cuando Fangio ya operaba como director deportivo. El auto corrió en las 84 horas de Nürburgring y llegó cuarto lugar general, y primero en clase, con Alberto Rodríguez Larreta "Larry", Eduardo Copello y Oscar Mauricio Franco al volante.

Seguido, el espacio dedicado a Mercedes incluye al McLaren MP4 de 1995, un prototipo Sport Sauber Mercedes de 1989, un Penske 1994 de Indy Car y un Mercedes-Benz C de carácter experimental. Entre los autos de Fangio lucen el Mercedes Benz 300 SL coupé, el 300 coupé y el Daimler 1886. También hay un lugar dedicado a su protegido Juan Manuel Bordeu y su Brabham BT15 F2 de 1967.

El recorrido en sentido ascendente y en espiral, lleva a la Bandeja 1 que presenta el Ford de Turismo Carretera donde Fangio acompañó a su coterráneo Luis Finochietti en 1938. Junto a él aparecen el Ford V8 con el que su rival Oscar Gálvez corriera en 1940, el Ford Baufar F-100, y el Ford V8 TC apodado "El tractor".



La Bandeja 2 es para "El Viejo Taller", en el que descansan un Ford V8 de 1938, un Ford A de 1930 y uno de 1929. Un poco más lejos se puede ver al Mercedes Benz 220 SE que compitió en el GP Internacional de Turismo 1964. En la Bandeja 3 está el Buick 8 en línea de 1936, utilizado para una carrera no oficial en Balcarce, y la etapa Sport de Juan Manuel Fangio en Europa con el Maserati 450S, el auto más potente que tuviera y con el que ganó con Jean Behra las 12 Horas de Sebring 1957. Le sigue el Maserati 300 Sport, el Lancia D24, con el que triunfó en La Carrera Panamericana 1953, el Simca Gordini Berlinette y el Talbot Lago Sport, estos últimos usados en las 24 Horas de Le Mans 1950 y 1951, abandonando en ambas.

En la Bandeja 4 hay un sector para la "epopeya Sudamericana del Turismo de Carretera" y en ella se recuerda el GP de América del Sur, más conocido como la Buenos Aires-Caracas, cuyo auto ganador, el Chevrolet Coupé 1939 de Domingo Marimón se exhibe.

Al llegar a la Bandeja 5 se puede apreciar el Alfa Romeo 308 de 1938, el Toyota Eagle MK II de 1992 que condujo su sobrino JM Fangio II, el Brabham BT36 con el que Carlos Reutemann luchó por el título de F2 Europea en 1971, y dos míticos F1: el Renault RE 30 de Alain Prost y René Arnoux, y el McLaren-Honda MP4-4 de Prost y Ayrton Senna.

La Bandeja 6 es de los héroes locales del TC, destacando el Chevrolet 1995 de Juan María Traverso, el Falcon 1991 de Oscar Aventín, y el Chevrolet 1992 con el que Roberto Mouras perdió la vida pero fue declarado ganador post mortem. En tanto la Bandeja 7 tiene un Volpi Chevrolet, un Simca Gordini, un Ferrari 125, un Lancia Ferrari y un Maserati 250. Finalmente en la Bandeja 8 reposa la legendaria Flecha de Plata Mercedes Benz W196, con que Fangio venció 14 veces sobre 20 pruebas disputadas.

El Multiespacio Fangio incluye la planta baja, seguida del nivel 1 donde se aprecian un Chevrolet Coupé 39, uno de 1928, un Plymouth Mecánica Nacional y numerosos vehículos que corrieron sus colegas y amigos, el nivel 2 es para los modelos empleados desde 1967, el nivel 3 pertenece a los clásicos e históricos, y el 4 al Fangio Club, lugar que funciona todos los días del año, exceptuando Navidad y Año Nuevo.

Los niños están incluidos en este paseo ya que el sector llamado "El Chuequito", es de autos y paredes adaptados al público infantil. Y también se puede adquirir ropa o tomar un café en el "Flecha de Plata".





Se espera que el P13 sea más pequeño y ligero que el 12C

# Confirmados: nuevos

■ Quedarán debajo y encima del 12C ■ El P13 de 200 mil dólares se espera en 2015 ■ Le seguirá el P15 de 650 mil

El McLaren P13 de 198 mil dólares está programado para presentarse en Ginebra el año próximo, con prestaciones que enfatizan el plan de la compañía de construir sólo autos que tengan ventajas tecnológicas sobre rivales como Porsche o Ferrari, según Mike Flewitt, el recién nombrado presidente de McLaren.

Flewitt revisó el plan de siete años de McLaren y confirmó el posicionamiento del P13 de motor central como el modelo básico de McLaren. Enfatizó que, como

sus hermanos, el P13 utilizará un chasis de fibra de carbono y una versión del V8 de McLaren, ultra compacto de doble turbo y 3.8 litros, construido por Ricardo, aunque con menor potencia. Se tiene entendido que el P13 será menor y un poco más ligero que el 12C de 1,400 kg. Puede ser posible que se le quiera posicionar como un "auto puramente de conductor" que represente una mejoría sobre los ya impresionantes niveles de agilidad e involucramiento que ofrece al conductor, pero sin que

llegue a competir en el tema del desempeño bruto.

Internamente aseguran que dará entre 450 y 500 caballos y tendrá una caja automática de siete velocidades y doble embrague. Promete un tiempo de 0 a 100 kph de menos de cuatro segundos, con una velocidad tope de alrededor

de 297 kph. Se cree que el estilizado del P13 estará ampliamente influenciado por el P1, cuyas

El estilizado del P1 marcará la pauta para el P13 y 12C revisado





El P15 estará posicionado sobre el 12C, pero no reemplazará directamente al P1



## Hilton Holloway La expansión de McLaren enfrenta obstáculos

En 2012 el segmento de súper autos vendió mundialmente alrededor de 35,000, muy abajo de las cifras previas a la crisis crediticia. Ferrari vendió alrededor de 7,300 autos, Lamborghini 2,300 y Aston Martin 3,500, mientras que los Porsche 911 Turbo y GT probablemente representaron más de 6,000 unidades al año. McLaren aceptó que sólo alcanzará una producción anual de 4,000 autos cuando todas las versiones del P13 sean presentadas, lo que muestra lo competitivo de este mercado y lo difícil de una producción redituable.

Claramente, McLaren inició con un problema de identidad en un mercado donde la imagen y la historia son cruciales, a pesar de su visibilidad en F1. Fuentes de la compañía aceptan discretamente que el estilizado del 12C es algo genérico. Un anuncio reciente del 12C en aeropuertos alemanes puso a los autos de muestra con el nombre McLaren en tamaño prominente. Eso no sería necesario con un Ferrari o un Aston Martin. Pero usar al vistoso P1 como base al futuro debe resolver ese problema. Nadie duda de la excelencia en ingeniería de los autos de calle de McLaren, pero los modelos futuros también necesitan captar la imaginación de los compradores, si quiere lograr cifras de ventas lo suficientemente grandes para mantener a la marca a largo plazo.

# McLaren P13 y P15

dólares ■ El P13 promete un tiempo 0 a 100 kph menor a 4s y 297 kph tope ■ Se planea un P13 Spider y un GT3

superficies curvilíneas “modeladas por el viento”, su aerodinámica de alta carga y su cola baja han ganado mucha aprobación de los clientes potenciales, y lo volvieron un auto muy distintivo respecto a sus rivales. Se tiene entendido que las modificaciones del 12C muy probablemente irán también en la dirección del P1.

Además, Flewitt confirmó por primera vez que es probable que, en el largo plazo, el elenco de modelos de McLaren incluya un modelo regular de producción llamado P15,

y estará entre el 12C, que seguirá al centro del rango de McLaren, y el P1. Declinó comentar detalles, más allá de aceptar que tendrá motor central, chasis de fibra de carbono como todos sus predecesores y un precio que rondará los 660 mil dólares. Flewitt dijo que el carácter diverso de cada modelo enfatizará sus diferencias como propuestas para los propietarios. También insinuó un sucesor potencial para el P1 en el largo plazo, pero dijo que un nuevo auto que encabece el rango y cambie los parámetros

solo se dará si la tecnología de baterías y motores eléctricos da pasos significativos.

Cuando el P13 alcance su objetivo de producción entre 2,000 y 2,500 autos, McLaren dice que la producción total deberá exceder 4,000 al año, incluyendo algunos derivados como el Spider (lanzado después del coupé) y una versión ligera, de desempeño extra en la línea del Porsche 911 GT3. El jefe de McLaren, Ron Dennis, dijo previamente que la compañía lanzará “algo sustancioso” cada

año y hasta ahora se ha apegado al plan. Cuando todas las versiones del P13 estén en producción, McLaren Automotive espera estar generando “utilidades sólidas” para sus financiadores, que han contribuido fondos de inicio de unos 825 millones de dólares, permitiendo un presupuesto de 132 MDD para investigación y desarrollo y renovación de modelos. “Lo peor que puedes hacer en este negocio es olvidar invertir en modelos futuros”, dijo.

**STEVE CROPLEY**



# Chevrolet Corvette Stingray

El Corvette de séptima generación entra vigoroso al mercado deportivo

## PRIMER VEREDICTO

Mejora a su antecesor en todo sin perder sus rasgos tradicionales

## LO BUENO

- Un desempeño sólido y pausado
- Buen precio, dada la potencia
- Control de peso placentero
- Manejo bien balanceado

## LO NO TAN BUENO

- Se siente su tamaño
- Al interior le falta clase

## NOTA DEL PROBADOR



El convertible tiene un techo de lona, pero el panel del techo se levanta también en el coupé. **MP**

El regreso del Stingray, o al menos en nombre. Tendremos que ver si este nuevo Corvette C7 merece el título icónico que Chevrolet le asignó, sólo después que la producción se aprobara. El auto es tan bueno, piensan ellos, que lo merece.

El séptimo 'Vette es nuevo desde la raíz, con sólo dos piezas conservándose de la generación previa... y no son el chasis y el motor, sino el filtro de la cabina y el cierre del techo. El chasis es una estructura de base de aluminio con paneles de compuesto para la carrocería colgando de él. La suspensión está compuesta de doble brazo en las cuatro ruedas, y conserva los emblemáticos resortes transversales y utiliza amortiguadores magnetoreológicos. Todos los Corvettes vendidos en Europa tendrán el Paquete de Desempeño Z51 como estándar -es opcional en EUA- y el volante del lado izquierdo.

El motor será el que esperan encontrar: un V8 de bloque pequeño y 6.2 litros (sí, ya sé), que

entrega 460 caballos y 465 lb/pie de torque; trae la usual tracción trasera con caja manual de siete velocidades. También hay un modelo automático, por supuesto, y un convertible.

El V8 arranca flojo, fuera de ritmo y manda una vibración gentil a través de la cabina en reposo. Chevrolet utiliza términos como "jet de combate" cuando describe la cabina; los controles están acomodados alrededor del conductor, pero más allá de eso, no estoy seguro que usaría ese término. La calidad de los materiales es buena, mejor que

lo que había antes, pero no tanto como para estar entre lo mejor de Europa, mientras que los ocupantes no tienen mucho espacio en lo que es un auto grande: 4.5 metros de largo y 1.87 de ancho. Hay una cantidad decente de espacio para equipaje y se asegura que el peso no llega a 1,500 kg, más o menos distribuido uniformemente entre los ejes trasero y delantero.

El Corvette necesita incentivos menos amplios que los que recuerdo de generaciones previas. La respuesta del motor sigue siendo lenta, pero el embrague es manejable, la palanca de cambios es positiva y corta, y la dirección bastante ligera. Ya con ayuda eléctrica, la dirección es bastante rápida, el volante pequeño, y el Corvette se mueve a velocidades lentas muy relajado. El paseo es flexible, los niveles de ruido bajos y el motor se siente contento de jalar desde bajas revoluciones. El 'Vette es un navegante particularmente bueno en velocidad cruceo en larga distancia.



Los rines del Paquete de Desempeño son estándar



La cabina es sorprendentemente pequeña para un auto tan grande; la calidad del material es un paso al frente sobre el anterior, pero sigue opacada por sus rivales europeos



El modo de manejo ECO, el básico, apaga cuatro cilindros en cargas ligeras del acelerador; el modo Track muestra al auto bajo su mejor luz

## Todo en paquete

El Paquete de Desempeño Z51 es opcional en EUA, pero estándar en Europa, y es bastante detallado. No agrega potencia, pero incluye el diferencial electrónico limitado, cárter seco y canalización de aire a los frenos, al diferencial y a la transmisión. Los amortiguadores son únicos, así como los resortes, con una barra antirrolido más rígida al frente y una adicional atrás. Las relaciones de los cambios son más bajas (aun que todavía estratosféricas) y hay algunas mejoras aerodinámicas (el alerón trasero, por ejemplo) además de frenos, llantas y rines más grandes.



Hay diversos modos de manejo, el estándar es el Eco, que apaga cuatro cilindros en toques mínimos del acelerador para mejorar la economía. Al cambiar a modo Touring y Sport, se agudiza el motor, pero en el modo Track donde el Corvette ofrece sus mejores entregas en las carreteras británicas. El modo Track le agrega peso a la dirección, abre los escapes, y da firmeza a los amortiguadores, aunque no a un grado incómodo.

Con ese botón oprimido, sigues siendo consciente de que tienes mucha carrocería enfrente y a tu derecha, pero el auto muestra un chasis entusiasta y capaz. Carece de lo incisivo del Porsche 911 y de la respuesta nítida del acelerador del V8 del Jaguar Tipo F, y rola más que ambos, pero divierte.

El diferencial trasero del Corvette está controlado electrónicamente, pero necesita pisadas serias en el acelerador

antes de bloquear el coche y sacar la cola, al menos con las llantas de invierno que traía nuestro auto de prueba. Se adhieren bien en condiciones frías pero harán menos precisa la dirección. Sin embargo, una vez que se pierde la tracción, el Corvette patina tranquilo y manejable, lo cual no es inesperado. Se ajusta a la naturaleza relajada y capaz de este coupé de buen valor y capacidad de alto desempeño.

**MATT PRIOR**

### CHEVROLET CORVETTE STINGRAY

0 a 100 kph	4.2s
Velocidad tope	313.8 kph
Economía	7.2 kpl (est.)
Peso muerto	1,499 kg
Motor	V8, 6161cc, gasolina
Instalación	Frontal, longitudinal, RWD
Potencia	460 caballos a 6,000 rpm
Torque	465 lb/pie a 4,500 rpm
Caja de cambios	7 vel. manual
Tanque de combustible	80 litros
Cajuela	424 litros
Ruedas	8.5x19 pulg. (f), 10x20 pulg. (t)
Llantas	245/35R19 (f), 285/30R20 (t)

MANUFACTURER'S CLAIMED FIGURES



# Aprueban la Audi Q8

**La versión de batería de la próxima Q8 con 4x4 se espera en 2017; autonomía de 595 km estimada**

**A**udi dio el visto bueno a una versión toda eléctrica de su próxima SUV deportiva Q8, según fuentes internas. La Q8 e-tron utilizará tecnología de tren motriz eléctrico y de batería, procedente del próximo súper auto R8 e-tron, y los ingenieros de Audi buscan una autonomía práctica de 595 km. Se piensa que el nuevo vehículo no se verá antes de 2017.

El nuevo modelo apunta directamente hacia la próxima SUV Modelo X de Tesla, que se espera sea lanzada este año. Como la Tesla, la Q8 e-tron tendrá motores eléctricos propulsando las ruedas delanteras y traseras. Se espera que la Q8 e-tron tenga una batería grande y que al menos iguale el paquete de 80kWh que estará disponible en la Tesla. Se prevé también que la tecnología de la batería tenga avances significativos en el

momento en la Q8 llegue, lo que mejorará la autonomía potencial. Además de la versión eléctrica, la Q8 de súper lujo y tracción total, estará disponible con motores convencionales de gasolina y diésel, así como con un tren motriz híbrido de enchufe. También se planea una SQ8 de alto desempeño. La Q8 e-tron cumplirá con lo que los planificadores de Audi creen que será una demanda para autos de lujo que puedan circular en los centros urbanos de cero emisiones en el futuro. Y Audi piensa que en este nivel de mercado, los clientes verán lo "verde" como valor inseparable de lo premium.

Según fuentes bien posicionadas, la Q8 estará basada en la Q7 de próxima generación que se espera más adelante este año. Sin embargo, a diferencia, del estilizado todo terreno tradicional empleado en la

Q7, la Q8 será mucho más fina. La Q8 de cinco puertas tendrá una cintura más alta, un techo más bajo y ventanas laterales menos profundas que su hermana Q7, y saldrá en configuraciones de cinco y siete asientos.

Como la mayoría de los modelos futuros de Audi a partir del A4, la Q8 estará basada en la nueva plataforma MLB-evo del Grupo VW, que presenta

una mezcla de aluminio fundido, estampado y extruido así como acero de muy alta dureza. Según las fuentes de Audi, la nueva plataforma ha jugado un papel importante en reducir hasta 300 kg del peso de la nueva Q7. Este ahorro en la MLB-evo jugará un papel crucial para ser capaz de construir una Q8 eléctrica viable.

**HILTON HOLLOWAY/GREG KABLE**



El Modelo X todo eléctrico de Tesla será un rival cercano para la Q8 e-tron



## ¿Por qué Audi se hizo eléctrico?



A fines de 2012 platiqué con el nuevo jefe de desarrollo Wolfgang Dürheimer. Tenía 93 días en el puesto y era muy abierto y honesto sobre su futuro para Audi. Habló sobre un híper auto diésel-híbrido arriba del R8 (y validaba la tecnología de Audi en Le Mans), un TT súper ligero y un auto urbano de cuatro asientos de 120 kpl basado en el A1. Para junio de 2013, Dürheimer fue removido, sin una explicación definitiva, pero parece que su falta de entusiasmo hacia la electricidad fue una de las razones. Se reporta que canceló el R8 e-tron y la versión eléctrica del súper mini A1 cuando BMW estaba a pocos meses de lanzar su auto eléctrico i3. Con Audi trabajando bajo el emblema 'Vorsprung durch Technik', el ser superado por la familia i de BMW fue demasiado para el alto mando del Grupo VW.

El jefe de desarrollo de la marca VW, Ulrich Hackenberg (la mente maestra del enorme proyecto de la plataforma MQB) reemplazó a Dürheimer y no ha escatimado en promocionar la electrificación de Audi. De hecho, se dice que meter dos autos eléctricos de alto perfil a producción será el legado de ingeniería de Hackenberg antes del retiro. Según fuentes del Grupo VW en el reciente Salón de Detroit, tanto la plataforma MLB del Grupo VW, como la MSB desarrollada por Porsche, pueden ser acondicionadas tanto para vehículos híbridos de enchufe como solo eléctricos. Esto abre la posibilidad de tener versiones eléctricas del futuro Porsche Cayenne y Panamera, así como de la SUV y el Flying Spur, de Bentley.



BMW le ganó a Audi la entrada al mercado con un auto eléctrico

# SUV eléctrica

## AUDI: TRENES MOTRICES ALTERNATIVOS



TT VAGONETA

Mostrado en Detroit, el concepto TT utiliza un tren motriz quattro híbrido con motor de gasolina, caja automática de doble embrague, batería y motores eléctricos adelante y atrás. Puede correr como tren motriz convencional de gasolina o sólo como eléctrico. Es probable que este sistema llegue a producción.



A1 E-TRON

El primer A1 e-tron tenía un motor eléctrico para extender rango y un pequeño motor/generador Wankel para proveer propulsión eléctrica. Aunque sagaz, la tecnología no es del Grupo VW. El modelo de segunda generación utiliza un motor convencional tanto para ambos propósitos.



R8 E-TRON

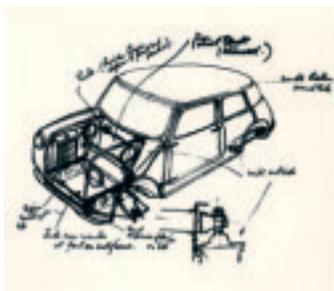
Al parecer cancelado el año pasado por el efímero jefe de desarrollo de Audi, Wolfgang Dürheimer, el R8 e-tron está de nuevo confirmado para producción. El prototipo final tenía 380 caballos y un tiempo de 0 a 100 kph de 4.2s. La cobertura no era mayor de 160 km con un manejo entusiasta.



AUDI A3 G-TRON

No es un auto eléctrico, pero es propulsado por combustible hecho de electricidad renovable. El g-tron tiene un motor TSI de gasolina de 1.4 y dos tanques de gas grandes y ligeros para metano "artificial" producido al mezclar CO2 con hidrógeno de agua salada producido con energía de turbinas de aire.

# LOS GRANDES ÉXITOS



**1958**

El famoso dibujo con anotaciones a mano de Sir Alec Issigonis, perfila el auto que sería conocido en privado como ADO15, y en público como Mini.



**1959**

XC9003: un prototipo Mini virtualmente listo para producción, que originalmente tenía pactado un motor de dos cilindros y 500cc.



**1959**

El Morris Mini Minor sale a la venta con su clon, el Austin Seven. Cada uno impulsado por un motor serie A de 848 cc y 34 caballos.



**1960**

La Van Mini más larga entre ejes por 100 mm, y con 240 mm de largo total, tiene ventanas traseras tapadas, puertas gemelas atrás y bahía de carga de 250 kg.



**1960**

El Mini 850 de rallies. El primer auto oficial de fábrica para rallyismo de Mini. Seis entraron al Rally Montecarlo, cuatro acabaron, el mejor fue 23º.



**1960**

Las vagonetas Morris Mini Minor Traveller y Austin Seven Countryman salen a la venta, con asiento trasero abatible y paneles de madera.



**1961**

La Pick Up Mini, estaba basada en el eje de la Van y tiene una caja de 2.3 metros cuadrados además de una tapa trasera abatible.



**1961**

El Wolseley Hornet. Otra marca BMC aprovecha el éxito de Mini, pero con aletas traseras de delfín con aspecto de sedán y una cajuela más grande.



**1961**

El Riley Elf es una versión ligeramente más cara y lujosa que el Hornet y comparte la carrocería pero tiene una parrilla del radiador diferente.



**1961**

El Mini Cooper fue introducido con 997 cc, 55 caballos y dos carburadores SU. La velocidad tope era 140kph y le tomaba 18.5s ir de 0 a 100 kph.



**1963**

El Mini Cooper S llegó con un motor de 1,071cc de 70 caballos, más del doble de potencia que el motor del Mini original.



**1963**

Radford lanza su propia versión del Mini al ofrecer varias mejoras de lujo, desde ventanas abatibles hasta un tablero completo de madera.



# DE MINI

Tantas variantes de Mini, ediciones especiales y creaciones basadas en Mini han surgido en los últimos 55 años que sería imposible enlistar a todas. Andrew Frankel selecciona las 55 más interesantes o importantes



**1963**

Deep Sanderson es el concepto más radical del Mini hasta hoy: un auto de motor central con mecánica de Mini para usarse en carretera y pista.



**1964**

El Mini Cooper S homologado tiene un motor de carrera corta de 970 cc, que da 65 caballos a 6,500 rpm, pero puede revolucionar bastante más alto.



**1964**

Un Mini Cooper S con motor de 1,275 cc reemplaza la versión de 1,071cc. Ofrece sólo cinco caballos más, pero con torque muy superior.



**1964**

El Mini Cooper S oficial de rallies gana el primero de tres Rally Montecarlo. Deberían haber sido cuatro, pero fueron descalificados en 1966.



**1964**

Es introducido el Mini Moke, un vehículo militar que era lanzado en paracaídas, pero que fue usado más en forma recreativa.



**1965**

El mini construido por Innocent es lanzado y tiene cambios en detalles estándar como controles, parrilla, y manijas de las puertas.



**1965**

Mini Marcos: un coupé de dos asientos distintivo, con carrocería GRP. Tiene el honor de haber completado las 24 Horas de Le Mans en 1966.



**1967**

El Mini Mk2 es introducido con mejoras cosméticas, incluyendo ventanas mayores y el motor de 998 cc usado en el Cooper básico desde 1963.



**1969**

El Mini Clubman, reestilizado con una nueva nariz, tenía la intención de reemplazar al Hornet y al Elf. Mini se convierte en marca por derecho propio.



**1969**

El Mini 1275GT es un deportivo basado en el Clubman con cambios cortos pero motor de 59 caballos y un carburador, mucho más lento que el Cooper S.



**1969**

El Mini Mk3 llega con lujos como ventanas abatibles y bisagras ocultas en las puertas. También tenía controles de calefacción revisados.



**1973**

Seis naranjas Outspan fueron producidos con propósitos comerciales, en color y con forma de naranja, eran vehículos que empleaban mecánica Mini.



**1973**

El SRV4 Safety Mini, prototipo diseñado para aumentar las posibilidades de supervivencia, de ocupantes y peatones en choques fuertes.



**1974**

Innocenti 90, un tres puertas basado en la mecánica del Mini, llega y está destinado a quedarse en producción por ocho años.



**1979**

El Mini City, un modelo austero, es introducido con un motor de 848 cc, defensas en negro y franjas "City".



**1979**

El Mini 1100 Special es un Mini de 20º aniversario con un motor de 1,098 cc, rines de aleación y producción limitada a 5,000 unidades.



**1984**

El Mini 25 es otro especial de aniversario de 5,000 unidades. Trae los rines de 12 pulgadas destinados a quedarse de por vida en el Mini.



**1989**

El ERA Mini Turbo, un modelo loco, de Ingeniería (E), Investigación (R) y Aplicación (A). Con un motor Metro Turbo de 93 caballos y 185 kph.



**1989**

El Mini 30 inició producción con 3,000 unidades. Todas en rojo o negro, rines Minilite, asientos mitad piel, volante forrado en piel y emblemas de Mini 30.



**1990**

John Cooper trae de regreso al Cooper con su propio paquete de conversión con motor tocado y un paquete de carrocería acompañándolo.



**1991**

El Mini convertible es una conversión sancionada oficialmente, realizada por un distribuidor en Alemania. Tiene techo de tela y más rigidez estructural.



**1995**

El concepto Mini Spiritual muestra la visión Rover de un Mini del siglo 21. Rechazado por BMW por ser demasiado radical, fue mostrado en Ginebra en 1997.



**1997**

El concepto Mini ACV30 es concebido alrededor del MGF como una celebración a 30 años del último triunfo de Mini en el Rally Montecarlo.



**1997**

El prototipo del "nuevo Mini" es develado en el Salón de Frankfurt. Su perfil casi no cambió hasta que entró a producción, cuatro años después.



**1999**

El Mini 40 es la última edición especial inspirada en aniversarios. Tiene defensas cromadas, asientos de piel, tablero de aluminio, y faros adicionales.



**2001**

El Mini de BMW sale a la venta utilizando motores Chrysler en el Mini One y versiones más poderosas en el Cooper. Tuvo una recepción efusiva.



**2002**

Es introducido el Mini Cooper S, con un motor súper cargado de 160 caballos. El modelo alcanza 217 kph y va de 0 a 100 kph en 7.5s



**2003**

El Mini One D representa el primer Mini de producción impulsado por diésel. Emplea un motor de 74 caballos y 1.4 litros provisto por Toyota.



**2004**

El Mini Cabriolet es lanzado y marca el primero de lo que serían las variaciones alrededor de la temática Mini de BMW.



**2005**

El Mini Traveller es un concepto retro con eje largo y dos puertas de bisagra, pero sin puerta lateral, a diferencia del Clubman en el que se inspiró.



**2006**

El Mini Cooper S con paquete John Cooper Works GT. Dos asientos, 215 caballos, alerón trasero grande y velocidad tope de 239 kph. Como ningún otro Mini.



**2006**

El BMW Mini de segunda generación es todo nuevo, con motores de gasolina y diésel desarrollados por BMW y PSA. El Cooper S ya es turbocargado.



**2007**

El Mini Clubman es introducido con un eje extendido con dos puertas traseras gemelas y una puerta lateral, del lado derecho, amigable para Europa.



**2008**

El Mini Crossover, un auto de concepto, es develado en el Salón de París. Está diseñado para anunciar la llegada del Countryman en 2010.



**2008**

Mini John Cooper Works: la marca JCW se integra y el hatch de cuatro puertas que encabeza el rango entrega 208 caballos.



**2010**

Es presentado el Mini Countryman ante la molestia de los tradicionalistas, que lo ven demasiado grande y feo para la marca. Pero es ampliamente exitoso.



**2011**

El Mini Roadster tiene dos asientos y un parabrisas de ángulo pronunciado en un intento de rivalizar al Mini con el Mazda MX-5.



**2011**

El Mini Coupé es como el Roadster pero con techo permanente de aspecto curioso. Buscaba ser el Mini de producción con mejor manejo de todos.



**2011**

El Mini Rocketman es un diseño descabellado con monacasco de fibra de carbono; se creía que sería producido pero BMW lo enlató en 2012.



**2012**

El Mini Paceman: un coupé basado en el Countryman con tres puertas y una línea superior pronunciada, para que Mini ocupe cualquier nicho imaginable.



**2013**

El Mini JCW GP anuncia una ruidosa segunda generación del GP, aún con dos asientos pero con suspensión ultratocada y manejo de pista.



**2013**

El Mini Clubvan es la primera Van comercial de Mini desde la original en 1960. Tiene una carga de 500 kg, el doble de su antecesora.



**2014**

Es lanzado el BMW Mini de tercera generación.



Dinos cuál es tu Mini favorito en [fast-mag.com](http://fast-mag.com) [facebook.com/RevistaFastMag](https://facebook.com/RevistaFastMag)





# LA PANDILLA



En primavera los días son más soleados, los animales tienen a sus crías, los árboles reverdecen y con **La Pandilla Telmex** la diversión florece

## Sopa de Letras

Llegó el momento de soltar la sopa, encuentra las 8 palabras escondidas.

N	Z	L	P	U	E	N	T	E	D
Ñ	M	P	S	O	O	C	U	H	X
L	H	S	E	M	Á	F	O	R	O
M	O	I	W	B	N	K	Y	N	W
A	S	D	C	A	S	C	O	G	Z
Ñ	E	R	V	C	Y	K	Ñ	D	Ñ
H	Ñ	J	L	Ñ	J	D	X	B	N
B	A	U	T	O	M	Ó	V	I	L
A	L	P	P	Z	H	I	J	C	F
N	E	J	F	U	P	D	D	I	Y
Q	S	Q	Y	M	E	G	S	C	S
U	Ñ	S	U	B	A	K	L	L	K
E	W	L	B	X	T	I	N	E	M
T	I	I	W	K	Ó	N	Y	T	S
A	P	P	K	G	N	B	Z	A	I

## ¿Sabías que?

Este mes celebramos el natalicio de Benito Juárez, uno de los grandes presidentes de México.

21 de Marzo

## El Cascaron Pío Pío

Rompe con el aburrimiento, fijate bien en las figuras y coloca el número que corresponde a cada pedazo de cascarón.



*Diviértete, ríe, juega,  
aprende y más en*

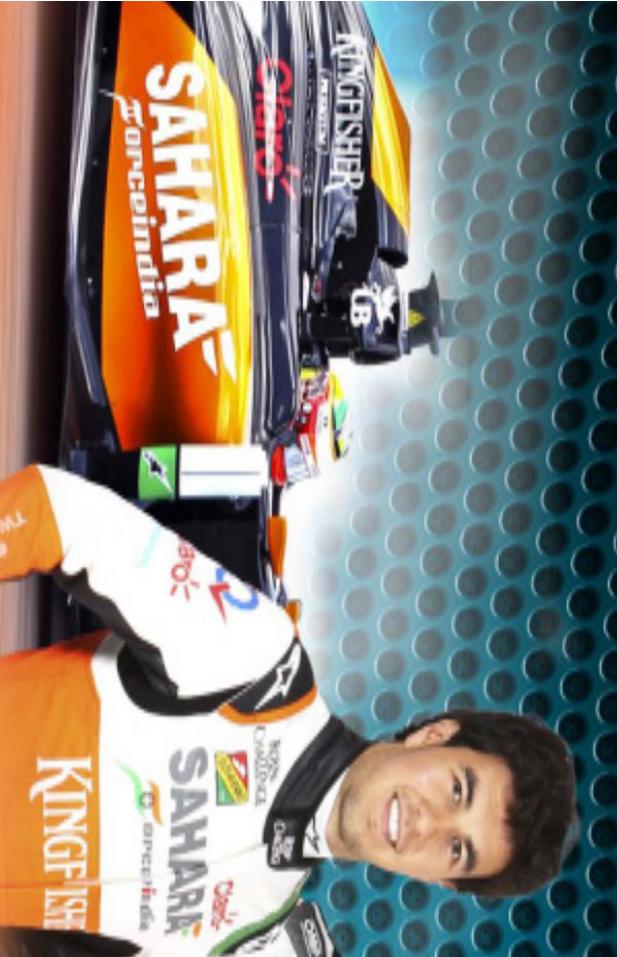
**PANDILLATELMEX.COM**

# CALENDARIO

## MARZO

## ABRIL

Fecha	Competencia	Localidad	Serie	Fecha	Competencia	Localidad	Serie
02	Phoenix óvalo	Phoenix 400	NASCAR	03-06	Porto	Rally Portugal	WRC
06-09	Guanajuato	Rally México	WRC	05	Aut. Hnos. Rodríguez óvalo	NASCAR DF	NMX
09	Las Vegas óvalo	Las Vegas 400	NASCAR	05-06	Sakhir	Bahrein GP2	GP2
11-13	Yas Marina, Abu Dabi	Pruebas pretemporada	GP2	06	Texas	Spring 500	NASCAR
15	Sabrina	12 Horas	USC	06r	Sakhir	GP Bahrein	FI
16	Melbourne (calles)	GP Australia	FI	10-11	Jerez	Pruebas pretemporada	GP3
16	Bristol óvalo	Bristol 500	NASCAR	12	Darlington	Southern 500	NASCAR
16	Aut. Hnos. Rodríguez	Fecha 2 - Circ. Nacional 4K	CAHR	12	Aut. Hermanos Rodríguez	Fecha 3 - Circ. Inverso 4K	CAHR
19-21	Sakhir, Bahrein	Pruebas pretemporada	GP2	12	calles Long Beach	GP Long Beach	USC
23	Losail	GP Qatar (nocturno)	MotoGP	13	calles Long Beach	GP Long Beach	Indy
23	Fontana óvalo	Fontana 400	NASCAR	13	calles de Marrakech	Carrera Marruecos	WTCC
27-28	Estoril, Portugal	Pruebas pretemporada	GP3	13	COTA Austin	GP EU	MotoGP
30	Aut. Monterrey	SEAT Monterrey	SEAT Mx	16-17	Óvalo Chapas	Tuxtla Gutiérrez	NMX
30	Sepang	GP Malasia	FI	20	Montreal	Pruebas pretemporada	GP3
30	Martinsville óvalo	Martinsville 500	NASCAR	20	Paul Ricard	Carrera Francia	WTCC
30	St. Petersburg (calles)	Indy St Pete	IndyCar	20	Shangai	GP China	FI
				20	Silverstone	6 Horas de Silverstone	WEC +F3 Euro
				26	Richmond	Richmond 400	NASCAR
				26-27	Aragón Motorland	Fecha 1	WSR
				27	Termas de Rio Hondo	GP Argentina	MotoGP
				27	Barber Park	GP Alabama	Indy
				27	Óvalo Aut. Monterrey	Monterrey	NMX



Sigue las transmisiones de



en [escuderiatelmex.com](http://escuderiatelmex.com)

desde tu dispositivo móvil favorito



**lenovo** FOR  
THOSE  
WHO DO.

# YOGA TABLET

LA NUEVA TABLET MULTIMODO  
3 POSICIONES Y 18 HORAS DE BATERÍA.



Incluye funda, audífonos y 500 libros digitales para descargar.



GRAMMATA

500 Libros  
50 Apps  
¡Gratis!

Disponible en:



lenovo.com/Mx  @lenovoMx  /lenovoMx

# Leas donde leas sólo *Sanborns*

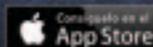
## Ahora con libros y revistas digitales *Sanborns*



S Libros



Revistas Digitales



SOLO



# *Sanborns*