

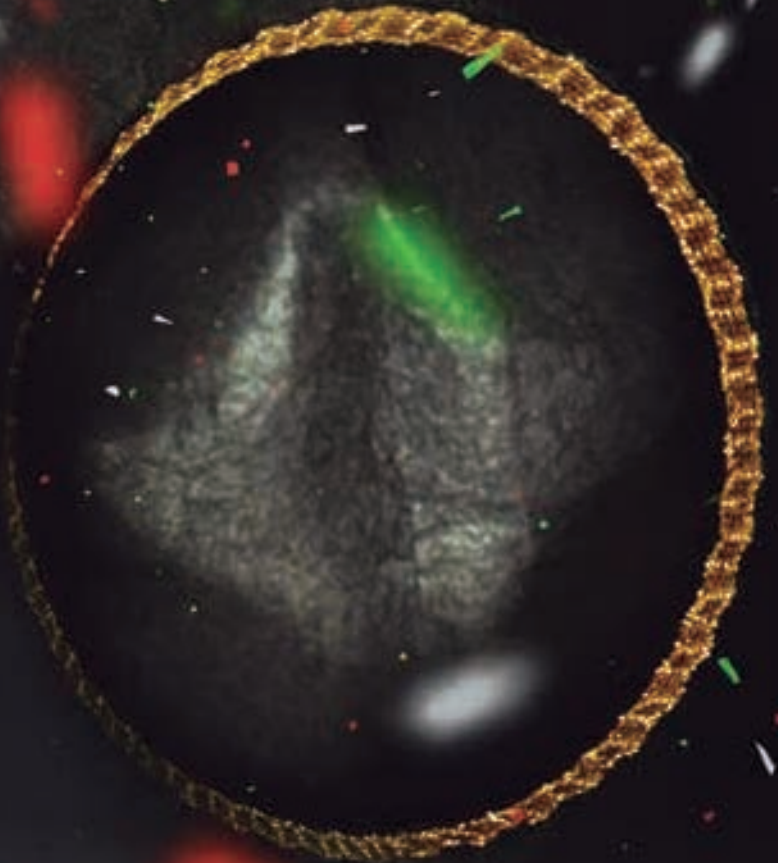
Con lo mejor de AUTOSPORT F1 AUTO FIA SCUDERIA TELMEX

Descarga la aplicación

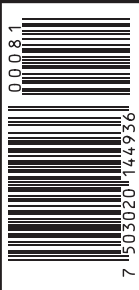


Ábrela y apunta a la portada

FAST mag



Mex \$45.00



ENTREVISTA CHECO

GP MÉXICO 2018

TODO LO QUE NECESITAS SABER

EQUIPOS • PILOTOS • ESTADÍSTICAS



ADIÓS FERNANDO

telcel M.R.

infinitem.

A MÁXIMA

VELOCIDAD



CHECO

28 OCTUBRE 2018



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

infinitem
Realidad Aumentada



Descárgalo en el
App Store

DISPONIBLE EN
Google play



1 Entra a tu tienda.

2 Busca y descarga gratis RA Infinitem.

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

PARRILLA DE SALINA



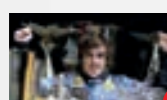
6
Conoce la F1
El auto, llantas, seguridad y glosario para ser todo un experto



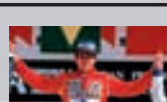
26
GPMX en números
Las cifras que mueven el Gran Premio de México



82
Calendario 2018
Conoce todas las pistas y sus datos



86
Se va el "Nano"
Fernando Alonso se retira



94
Los ganadores del GPMX
Son 16 distintos



98
Para ver y coleccionar
Recomendaciones para cinéfilos y coleccionistas de hueso colorado



108
De la pista a la calle
Tecnología que se ha transferido de la F1 a los autos de calle



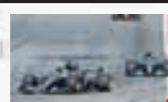
125
Paddock Club
El glamour de la F1



24
Aut. Hermanos Rodríguez
La evolución del templo de la velocidad nacional



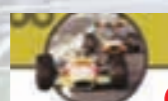
71
Resumen F1
Resultados de la campaña 2018



84
Guerras (no tan) Fraternalas
Enfrentamientos entre coequiperos de F1



92
Cascos 2018
Son el rostro de los pilotos en la pista



96
Un momento en el tiempo
El Gran Premio Olímpico



102
Las marcas en la F1
Fabricantes que han incursionado en la categoría máxima



114
Pandilla Telmex
Diversión para los aficionados pequeños



128
Programa #GPMX
Los horarios del GP de México



33
Guía de equipos y pilotos
Conoce a los 10 equipos y los 20 protagonistas



66
Sergio Pérez
Entrevista exclusiva



118
Guía de la CDMX
Cultura, comida y diversión

MAKE YOUR
MARK



RACE ACROSS THE PAGE.

CROSS FOR
SCUDERIA FERRARI



GIFTED FOR GENERATIONS. GUARANTEED FOR LIFE.

MOTOR SAPIENS



PENÚLTIMO

En 2018 se cumple el 80% del contrato de la Fórmula Uno con México y con tantos anuncios, de que si ya viene Vietnam, Transilvania, Mongolia Interior y otros sitios muy apetecibles donde se construyen autos y hay afición automotriz por millones, quizás debamos preocuparnos de 2020. Aunque como dicen en mi pueblo: "Nos preocuparemos de cruzar el río cuando veamos el agua". 2018 es un momento para celebrar la edición XX del Gran Premio mexicano que es el mejor del mundo, y no sólo lo digo yo, hay un trofeo que así lo acredita desde 2015.

El mes llega también con el recuerdo de hace 50 años cuando fuimos la sede del evento más importante de deporte –nos aproximamos con nuestra tipografía a hacer un homenaje a esos tiempos–; al igual que al GP "olímpico", otra de esas historias que nadie conoce hasta que en **FASTmag** se las contamos. En esta edición especial tenemos todo lo necesario para ser un experto instantáneo en el GPMX, y si falta algo, pues ahí está mi correo para hacérmelo saber. Mientras se regodean con estas 128 páginas, disfrutemos la carrera en el Autódromo Hermanos Rodríguez, allá nos vemos...

Les mando el clásico abrazo fraternal.

Carlos Eduardo Jalife Villalón (Cajal)



FASTmag

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

Editor de Arte
Alberto Heredia Hernández

Diseño Gráfico
Israel Jair de la Cruz Rivera

Portada e interiores
Agencia GAUDELLI MCW
gaudelli@gaudelli.com.mx

Coordinador FASTdrive
Victor Ortiz Pérez

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

Traducción y corrección de estilo
María Navarro Morales

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

Corresponsales
Adolfo Chávez (Atl), Virginia S. Meyer (Arg), Chris Van De Wiele (Bel), Carolin Hofmocker (Ale), Alicia Castillo y Germán Muñoz (Austín)

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

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

Maru Canabal y Jacqueline Victoria
Ejecutivos Comerciales

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

Fernando Medina Melchor
Suscripciones
fmedina@contenido.com.mx

Revista **FASTmag** mensual. Aparece el día 1º de cada mes. Editada y publicada por AMX Contenido, S.A. de C.V. Con oficinas en: Darwin 101, Col. Anzures, C.P. 11590, México, D.F. Conmutador: 55 31 31 62; fax: 55 45 74 78. Del interior LADA sin costo: 01 800 734 5900 y fax 01 800 710 9696. Reserva de derecho al uso exclusivo del título 04-2012-01181111700-102 expedido por la Dirección General del Derecho de Autor. Certificado de licitud de título y contenido No. 15534 expedido por la Comisión Calificadora de Publicaciones y Revistas Ilustradas de la Secretaría de Gobernación. Editor responsable: Carlos E. Jalife V. Proceso e impresión: Grupo Ajusto, S.A. de C.V. José Ma. Agreda y Sánchez 223, Col. Tránsito; México, 06820 D.F. Tel. 5132-1100 • fax 5132-1129 Distribuido por AMX Contenido, S.A. de C.V. Todos los artículos no firmados son de autoría del editor responsable por convenio con Scuderia Editores S.A. de C.V.



RevistaFastMag



@Fast_Mag

AUTO PARTES



REFACCIONARIA

CALIFORNIA

GARANTIA TOTAL

SURTIDO

CALIDAD

ECONOMIA

SERVICIO

DESCUENTOS DURANTE EL AÑO

EN TODO PARA SU VEHÍCULO

LUBRICANTES

BATERÍAS

HERRAMIENTAS

AMORTIGUADORES



FRENOS

CARROCERÍA

AFINACIONES

ENVÍOS GRATIS
a domicilio particular



TENEMOS SUCURSALES EN

ACEPTAMOS
VISA
Y CHEQUES
PERSONALES

CIUDAD DE MÉXICO · EDO. DE MÉXICO · GUANAJUATO · GUERRERO · HIDALGO · MORELOS · PUEBLA · QUERÉTARO · TLAXCALA

Trabajamos 363 días al año www.refaccionariacalifornia.com.mx 01800 500-7225 / 2595-3068

AUTO

375 KPH
VELOCIDAD TOPE

1.7s
0-100 kph

32 m
100-0 kph

734 kg
Peso con 80 kg de piloto y lastre

TANQUE DE COMBUSTIBLE
Con capacidad de 105 kg de gasolina, cinco más que en 2017, está fabricado en fibra de carbono y kevlar.

CAJA DE CAMBIOS
De ocho velocidades, transmite el torque generado por la unidad de poder a las llantas.

MEDIDAS
Alto 95 cm
Ancho Dos metros, sólo 160 cm entre los ejes.
Largo Más de 5 metros y hasta 5.7; antes del eje delantero no puede ser mayor a 140 cm y atrás del eje trasero no puede ser mayor a 80 cm; distancia entre ejes entre 3.2 y 3.7 metros.



ALERÓN TRASERO
Mide 80 cm de alto y 95 cm de ancho.

CARROCERÍA
Sin aletas de tiburón, columpios bajo el alerón trasero o alas T altas, pero con halo protector.

CÁMARA DE VIDEO
Permite una perspectiva desde la visión del piloto.



ALERÓN DELANTERO
Mide 180 cm de ancho.

SUSPENSIÓN
De varillas de jale o de empuje. Los sistemas que cambian según el movimiento de la dirección están prohibidos a partir de 2018.

ACELERA TU CREATIVIDAD

Descubre el **Ideapad 530s**. Te sorprenderá la potencia de procesamiento que hemos incluido en este portátil elegante y con estilo. Sus exclusivas opciones de entretenimiento y la batería de larga duración son solo el comienzo de un amplio menú de funciones diseñadas para facilitarte la vida.



ideapad 530s

- Procesador Ryzen™ 5 2500U con gráficos Radeon™ Vega 8
- 8 GB de Memoria RAM
- 256 GB de almacenamiento en SSD
- Pantalla FHD de 14"



Lenovo

GPMX

LLANTAS

Rin 13 pulgadas
Ancho delanteras 305 mm
Ancho traseras 405 mm
Pirelli escoge tres compuestos para seco por carrera.

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



INTERMEDIO

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



LLUVIA

Para lluvia intensa; uno desplaza 85 litros –más que todos los cuatro de un auto de calle– y evita el acuaplaneo.

COMPUESTOS GP DE MÉXICO



SUPERDURO

Les dicen “de madera”, pues no se calientan rápido y duran todo el día. Casi no se usa y será eliminado en 2019.



DURO

Muy duradero, también tarda mucho en calentarse y es muy poco usado.



MEDIO

Opción de compromiso, combina resistencia con agarre y se usa de segundo juego cuando hay mucho desgrane en el auto.



SUAVE

De agarre decente y duración larga, ideal como segundo juego en estrategias de una parada; toma temperatura fácilmente.



SÚPER SUAVE

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



ULTRA SUAVE

Usado para calificar en la mayoría de los trazados y da suficiente aguante para una táctica de una parada.



HÍPER SUAVE

El de más agarre, usado para calificar en circuitos callejeros y desechado tras el uso inicial en carrera por su duración mínima.

Búscalo en:

PLANES TELCEL
Max Sin Límite



alcatel
enjoy.now

Así de fácil

Obtén las mejores tomas, con su poderosa cámara principal de 16 MP. ¡Con una sola mano!



AlcatelMobileMX



4G

PANTALLA 5.7"
FULL VIEW



Desbloqueo facial

alcatel 5



Telcel la mejor Red con la mayor Cobertura

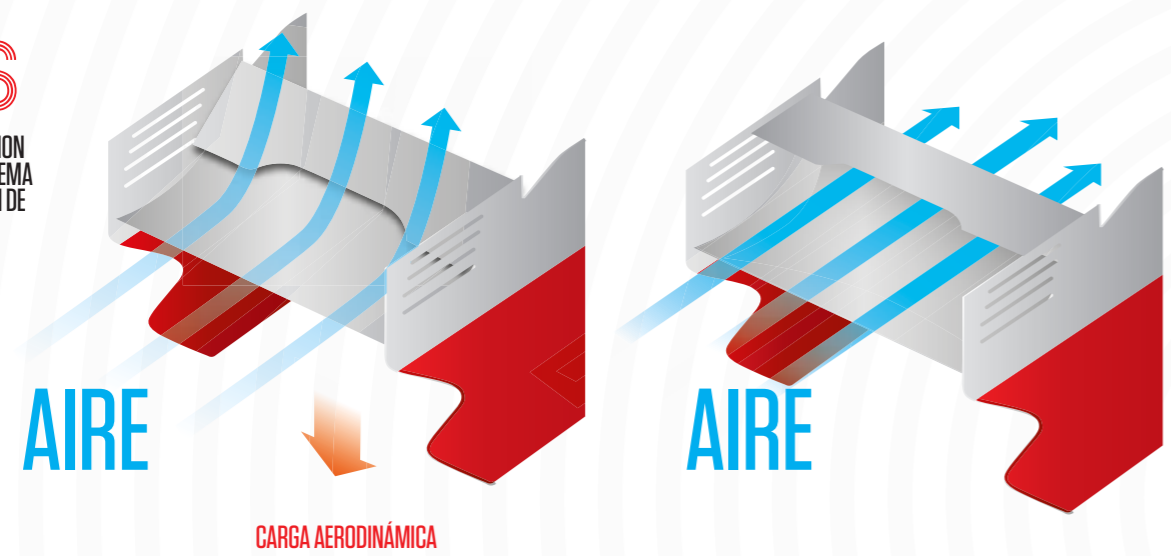


AERODINÁMICA

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

DRS

DRAG REDUCTION SYSTEM (SISTEMA DE REDUCCION DE ARRASTRE)



- Ayuda a que los autos tengan más posibilidad de rebase mediante la apertura del alerón trasero que aumenta la velocidad tope entre 10 y 15 kph durante su activación.
- Aplica si el auto perseguidor está a menos de un segundo del que lo precede al cruzar la línea de detección.
- Se desactiva en automático al tocar el freno.

MOTOR



850 + 160 CABALLOS DE FUERZA
 CABALLOS DE FUERZA EXTRA CON REGENRACIÓN DE ENERGÍA

145 kg PESO TOTAL

V6 TURBO

3 UNIDADES COMO MÁXIMO POR PILOTO PARA A, B Y C

4 FABRICANTES: MERCEDES-BENZ, FERRARI, RENAULT Y HONDA

2 UNIDADES COMO MÁXIMO POR PILOTO PARA D, E Y F

- DIAGRAMA**
- A** Motor (ICE o *internal combustion engine* en inglés)
 - B** Turbocargador
 - C** Sistema de recuperación de energía termal (MGU-H)
 - D** Sistema de recuperación de energía cinética (MGU-K)
 - E** Batería de almacenaje de la energía recuperada
 - F** Cerebro Electrónico (CE: *control electronics*, en inglés)

SONY

Nuevo XPERIA XZ2

Sony te vuelve a sorprender.



Diseño y tecnología viajando a la velocidad de la GigaRed.

Hi-Res AUDIO Dynamic Vibration System 4K HDR Movie recording Qualcomm Snapdragon 960fps Súper cámara lenta Full HD

VOLANTE

DRS

Opera el Sistema de Reducción de Arrastre (DRS en inglés) que abre la ranura en el alerón trasero para disminuir el arrastre y aumentar la velocidad tope.

Paletas de cambios

La paleta izquierda se usa para bajar un cambio y la paleta derecha para subirlo.



LEDs

El indicador de cambios LED se encuentra arriba de la pantalla principal. Las luces de señalización a los costados de la pantalla son del color de las banderas mostradas por los oficiales de pista.

Punto muerto

Para prevenir que accidentalmente se seleccione el punto muerto en pista, éste sólo se puede elegir con un botón en la cara frontal del volante en vez de activarlo con las paletas en la parte trasera del mismo.

Velocidad para el carril de fosos

Mantiene el límite de velocidad en el carril de fosos. Aunque el piloto pise el acelerador a fondo, el auto no acelera más allá del límite establecido.

Distribución de frenado

Distribuye el frenado del auto tanto para la parte delantera como trasera. Mientras que los botones se usan para un ajuste más fino, el interruptor de la perilla cambia la base del mapeo.

Confirmación de fosos

Manda una alerta automática al garaje para que el equipo se prepare, a pesar de que ya se haya dado la indicación por radio de que el piloto va a entrar.

Diferencial

Se usa para ajustar el diferencial (cambiar la cantidad de torque que se transfiere entre las llantas traseras) en las diferentes fases de la curva, entrando, a la mitad y saliendo.

Perilla del menú

Permite cambiar los parámetros en el auto desde un sólo lugar, como el volumen del radio y el brillo de la pantalla.

Perilla del motor

Contiene los diversos mapeos de motor usados y permite cambiarlos en carrera.

Arrancada

Pone el auto para el arranque y detona la potencia tope.

Radio

Permite que el piloto se comunique con sus ingenieros en los fosos.



Primer volante (1910-1965)

Hecho de madera, con tres o cuatro aspas de metal radiales a partir del centro y de una dimensión de 40+ centímetros. No variaron mucho en un tercio de siglo, hasta que los autos empezaron a achicarse a fines de los años 50.



#promotores extraordinario

DA EL SALTO A ALGO EXTRAORDINARIO

MÉXICO
viajemos por México, M.X.

NUEVO LEÓN
viajemos por Nuevo León, N.L.

VIAJEMOS
por México, M.X.

GPMX

ESTILO con SEGURIDAD

BALACLAVA

También de Nomex, se usa debajo del casco y es durable, cómoda y ligera, tiene hoyos para los ojos y boca y llega hasta la parte baja del cuello y nuca.



HANS

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



OVEROL

Hecho a la medida usando materiales resistentes al fuego, como el Nomex que se teje en capas para aislar del fuego, pero manteniendo sus propiedades de enfriamiento. Los modernos (sXXI) son 55% más transpirables, mientras que su peso ha bajado un 40%.

Resiste por hasta 30 segundos

800°C

COSTO
3,000
USD

PESO
800 gr

RODILLERAS

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

BOTAS

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

EXCLUSIVO PARA XBOX ONE Y PC CON WINDOWS 10

FORZA HORIZON 4

4 CAMBIA TODO

YA DISPONIBLE



Explora un mundo compartido con Xbox Live Gold

Microsoft



©2018 Microsoft Corporation. Todos los demás son marcas registradas. Más información en www.xbox.com

MEJORADO PARA XBOX ONE X 4K ULTRA HD HDR

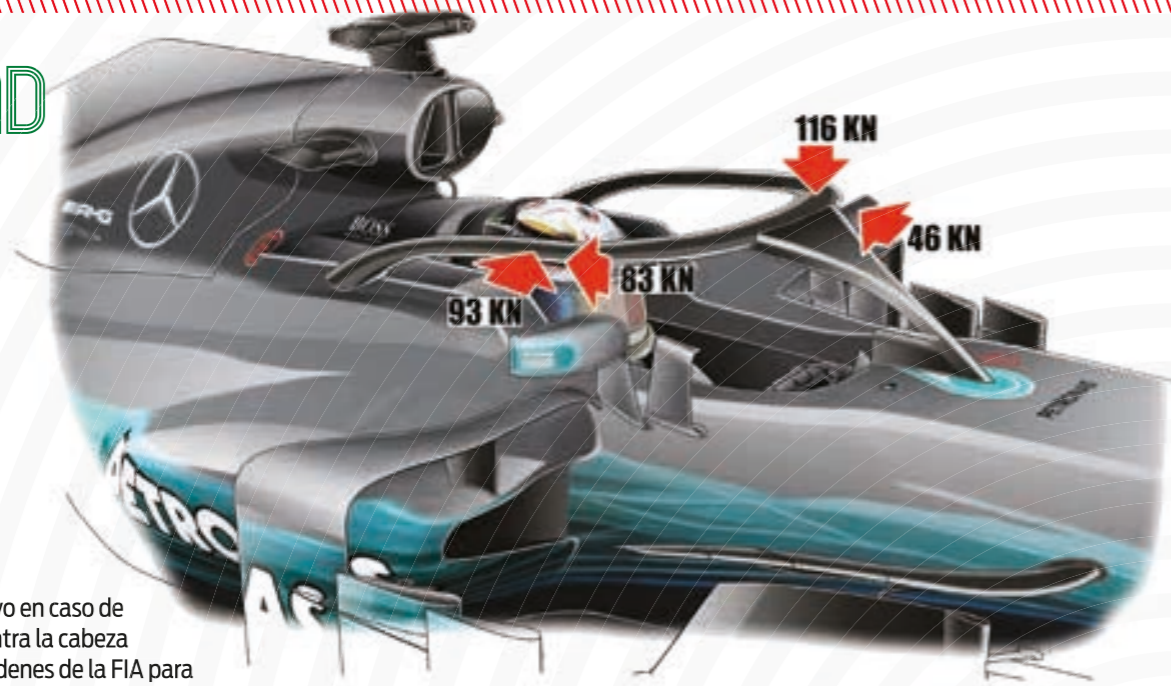
XBOX ONE

Windows 10

SEARS

Se entiende

SEGURIDAD



HALO

De aspecto surrealista, es efectivo en caso de objetos voladores que vayan contra la cabeza del piloto. Implementado por órdenes de la FIA para 2018. Obstruye la visión del piloto y la toma de la cámara superior, pero mejora la seguridad, así que no hay discusión posible.



Barrera de llantas

Tecnología siglo XX que se usa como segunda línea de defensa, antes del riel, en caso de choque. Las llantas se flejan en cubos de seis de ancho por tres de fondo y cinco de alto y se anclan en paralelo, por lo que absorben el golpe por cubos individuales.

Barrera Tecpro

Tecnología siglo XXI que forma la primera línea de protección en caso de despiste. Son de plástico, con espuma de densidad modular y están interconectadas, por lo que la absorción del impacto se multiplica. Más fáciles de reparar, instalar y limpiar, pero más costosas.



Auto Médico

Corre tras el pelotón en la primera vuelta por si hay un incidente que necesite asistencia médica instantánea.

Modelo Mercedes-AMG C 63 S

Piloto Alan van der Merwe (ex WEC/F3)

LEGION

Lenovo recomienda Windows 10 Home



PARA LAS ARTISTAS DE DÍA, Y DIOSAS DE NOCHE

Different games better

Lenovo Legion Y530

- Procesador Intel® Core™ i5
- Windows 10 Home
- Memoria RAM 8 GB + 16 GB Memoria Intel® Optane™
- Disco duro 1 TB
- Pantalla 15.6" FHD



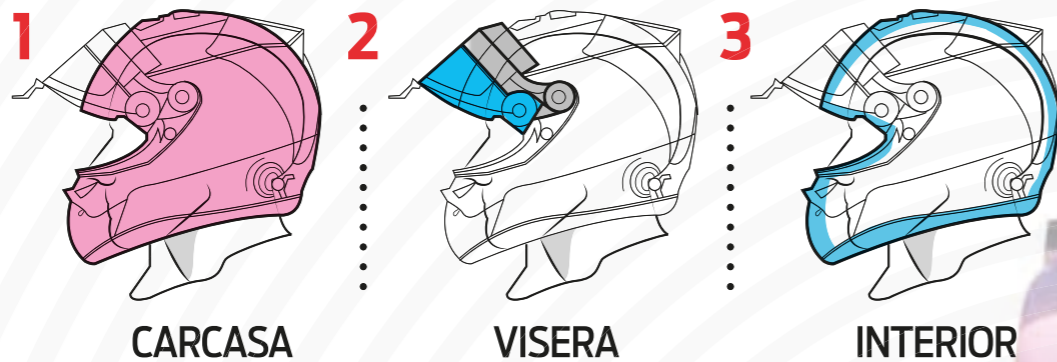
Más funciones, más juegos, más opciones potentes:* ¿por qué jugaría con otra cosa?



CASCO

Estructura de un casco de F1

Fabricado en fibra de carbono, protege al piloto de impactos de todo tipo, velocidad y fuerzas G.



5 a 9 mil euros

EL COSTO DE UN CASCO DE F1

Ventilación

Entran hasta 10 litros de aire por segundo por las ranuras de ventilación. Los filtros próximos a la visera evitan que residuos en la pista entren en el casco. Tiene distintos canales de aire que reducen la temperatura de la cabeza hasta 10°C.



Audio

Collar acústico que protege al piloto de los 100 db que genera un motor de F1.

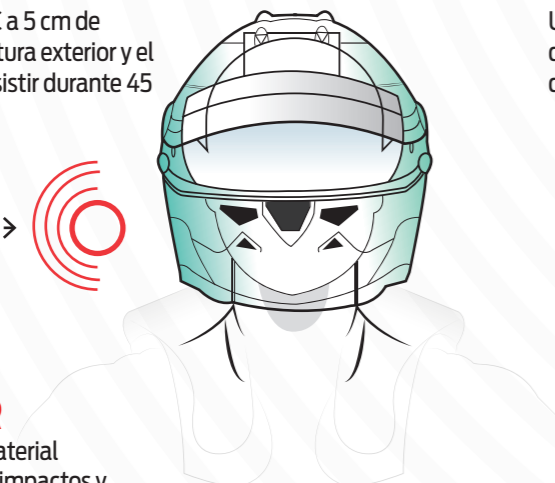
Prueba de calor

Se aplican 900°C a 5 cm de distancia y la pintura exterior y el interior deben resistir durante 45 segundos.



INTERIOR

Fabricado con material absorbente a los impactos y resistente al fuego.



Prueba de peso

Un cono de acero de 3 kg se deja caer desde 3 metros sin dañar el casco.



CARCASA

Entre 80 y 120 telas de hilos de fibra de carbono componen cada una de las 18 capas que forman su estructura.



RAY-BAN.COM

SCUDERIA FERRARI

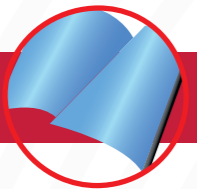
COLLECTION



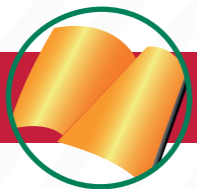
BANDERAS



Bandera de Cuadros
Sesión concluida, se muestra primero al ganador y luego a sus perseguidores.



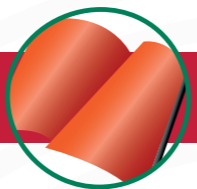
Azul
Ceder el paso al auto más veloz que está a menos de 1.2 segundos detrás.



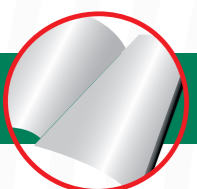
Amarilla
Peligro al frente, bajar velocidad y no rebasar; doble significa peligro mayor.



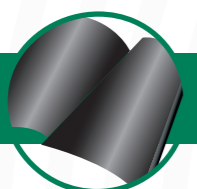
Verde
Pista limpia, ir a velocidad de carrera.



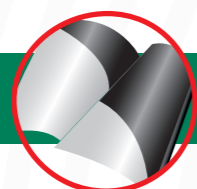
Roja
Sesión suspendida, dirigirse a los fosos.



Blanca
Vehículo de servicio en la pista, ir con precaución.



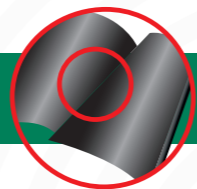
Negra
Comportamiento antideportivo, aviso de posible descalificación.



Penalización
Ir a los fosos y ver al director de carrera.



Bandera a Rayas
Superficie resbalosa o sucia.



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

GLOSARIO



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



Carril Rápido
El usado para entrar y salir de los fosos; velocidad máxima entre 60 y 100 kph según el GP.

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



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



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

MÉXICO POTENCIA AGROALIMENTARIA

ESTO ES MÉXICO

11^{VO} PRODUCTOR

DE ALIMENTOS DEL MUNDO

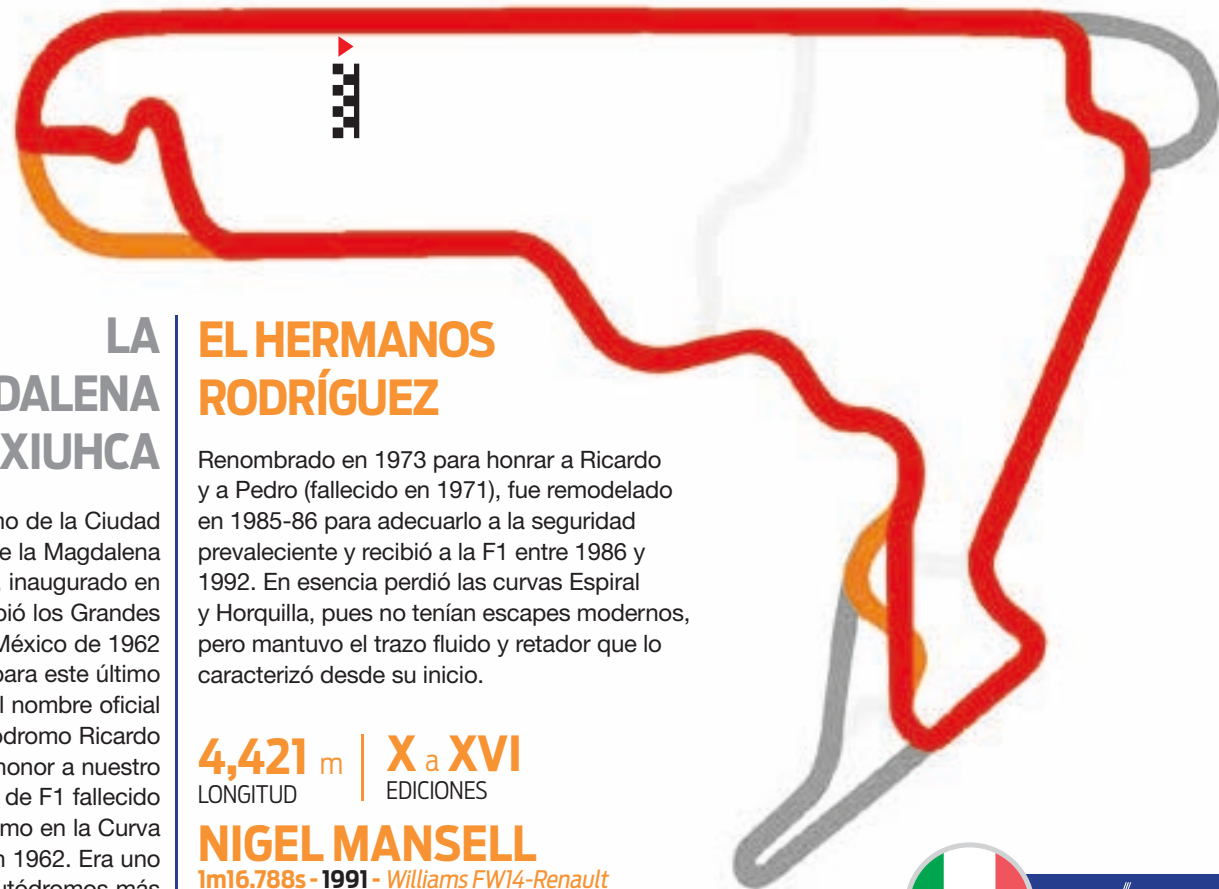
GRACIAS A TI PRODUCTOR

TENEMOS ALIMENTOS SANOS CON SABORES INOLVIDABLES



LOS TRES AUTÓDROMOS

El sitio es físicamente el mismo, el oriente de la capital mexicana como recuerda **NUESTRO TESTIGO PRESENCIAL EN JEFE**, pero ha recibido a la Fórmula Uno en tres etapas distintas con tres configuraciones diferentes, mismas que exploramos



LA MAGDALENA MIXIUHCA

El autódromo de la Ciudad Deportiva de la Magdalena Mixiuhca, inaugurado en 1959, recibió los Grandes Premios de México de 1962 a 1970, y para este último ya tenía el nombre oficial de Autódromo Ricardo Rodríguez en honor a nuestro primer piloto de F1 fallecido ahí mismo en la Curva Peralta en 1962. Era uno de los autódromos más complicados de dominar en el mundo por la variedad de curvas y el reto adicional de la altitud de su localización geográfica.

5,000 m
LONGITUD
I a IX
EDICIONES

JACKY ICKX
1m43.05s - 1969
Brabham BT26A-Ford
RÉCORD DE PISTA

EL HERMANOS RODRÍGUEZ

Renombrado en 1973 para honrar a Ricardo y a Pedro (fallecido en 1971), fue remodelado en 1985-86 para adecuarlo a la seguridad prevaleciente y recibió a la F1 entre 1986 y 1992. En esencia perdió las curvas Espiral y Horquilla, pues no tenían escapes modernos, pero mantuvo el trazo fluido y retador que lo caracterizó desde su inicio.

4,421 m | **X a XVI**
LONGITUD | EDICIONES

NIGEL MANSELL
1m16.788s - 1991 - Williams FW14-Renault
RÉCORD DE PISTA

EL AHR SIGLO XXI

Conservó el nombre y fue rehecho en 2002 para la llegada de IndyCar. Se volvió a remodelar en 2014, ahora bajo la supervisión del alemán Tilke como la mayoría de los de la F1 moderna. Cumple todos los requisitos de seguridad, pero perdió encanto y fluidez, pues las Eses son una serie de curvas sin liga y la zona del Estadio se volvió ratonera en vez de técnica. Ganó en la zona del Foro, donde se formó un anfiteatro natural que da mucho ambiente a la carrera y hace que el podio sea el más espectacular del mundo.

4,304 m | **XVII a XXI** (esta última en 2019 cuando se acaba el contrato)
LONGITUD | EDICIONES

SEBASTIAN VETTEL - 1m18.785s - 2017 - Ferrari SF70-H
RÉCORD DE PISTA



150 MIL ESPECTADORES

citibanamex PRESENTA

Les Misérables

LA NUEVA PRODUCCIÓN DE CAMERON MACKINTOSH DEL MUSICAL DE BOUBLIL Y SCHÖNBERG

Teatro **telcel** | **COMPRA TUS BOLETOS EN ticketmaster.com.mx**

Agradecemos el patrocinio de **infinitem Exceso de Velocidad** | **citibanamex** | **00000**

3,669 MESES SIN INTERESES **ticketmaster** ¡Hazlo posible! **citibanamex** El Banco Nacional de México

LOS NÚMEROS DEL GRAN PREMIO DE MÉXICO

1,000,000 + DE ASISTENTES TOTALES AL GPMX EN LOS ÚLTIMOS TRES AÑOS

4°

14,770 MILLONES DE PESOS EN DERRAMA ECONÓMICA EN 2017

3 AÑOS COMO EL MEJOR GP DE F1 (2015-17)

MEJOR SITIO DE UN MEXICANO EN EL GPMX

16 PILOTOS GANADORES DISTINTOS DEL GPMX

5 AÑOS DEL CONTRATO PARA SER SEDE DEL GP DE MÉXICO A PARTIR DE 2015

1,391 EN EXPOSICIÓN MEDIÁTICA PARA LA MARCA "MÉXICO" MILLONES DE PESOS

70.8% DE CRECIMIENTO DE LA DERRAMA ECONÓMICA DE 2015 A 2017

10 EQUIPOS GANADORES DISTINTOS DEL GPMX

71 VUELTAS DURA EL GMPX

19 SITIO QUE OCUPA EN EL CALENDARIO DE 21 FECHAS

2,400 HORAS DE COBERTURA TELEVISIVA EN 2017

2,242 METROS SOBRE EL NIVEL DEL MAR, A LOS QUE ESTÁ SITUADO EL AUTÓDROMO

0 PODIOS DE PILOTOS MEXICANOS EN EL GPMX

XX EDICIÓN DEL GPMX A CORRERSE ESTE AÑO

78.785 SEGUNDOS ES EL RÉCORD DE PISTA ACTUAL

17 CURVAS TIENE ACTUALMENTE EL CIRCUITO

PLAN TELCEL Max Sin Límite

5000



nuevo **moto z³ play** + **moto mod™ JBL® soundboost 2¹**

GigaRed 4.5G



smartphone + bocina a tu música, le sumamos intensidad

La red más rápida, ahora es mucho más rápida



38,000 MILLONES DE IMPACTOS EN REDES SOCIALES PARA EL GPMX

4 VECES QUE SE HA DEFINIDO EL CAMPEONATO EN EL GPMX

2 SIGLOS DIFERENTES EN LOS QUE SE HA CORRIDO EL GPMX

13,000

MILLONES DE IMPRESIONES A NIVEL GLOBAL

20

PILOTOS Y AUTOS EN PISTA

5 PILOTOS MEXICANOS HAN CORRIDO EL GPMX

3 ETAPAS DEL GRAN PREMIO DE F1 EN MÉXICO (1962-70, 1986-92 y 2015-2019)

24,000

NOTAS DE PRENSA EN 2017

10 EQUIPOS COMPITIENDO EN EL GPMX

305.354

KILÓMETROS DE DISTANCIA TOTAL DEL GPMX

910

MIL MENCIONES DE LA CUENTA OFICIAL

@Mexicogp

MexicoGP

Mexicogp

MexicoGP

4,304

METROS DE LONGITUD DEL CIRCUITO ACTUAL

3 VICTORIAS TIENE EL GANADOR MÁXIMO DEL GPMX, JIM CLARK

5 KPH VELOCIDAD MÁXIMA (2016)

1959 AÑO EN QUE SE CONSTRUYÓ EL CIRCUITO

Festival Gourmet

LOS NUEVOS SAZONES DE MÉXICO



Chef Ana Rosa Beltrán
Estudiante Alexis Estrada

ISAG
INSTITUTO SUPERIOR DE ARTES GASTRONÓMICAS

SOLO



Sanborns

DECÁLOGO POR LA SEGURIDAD VIAL



ABRÓCHATE EL CINTURÓN DE SEGURIDAD

Todos los pasajeros están bajo tu responsabilidad.



RESPETA EL CÓDIGO DE CONDUCCIÓN

Las reglas están hechas para protegernos y son para todos.



RESPETA EL LÍMITE DE VELOCIDAD

A mayor velocidad aumenta el riesgo de accidente y sus consecuencias.



CONDUCE SOBRIO

Debido o bajo el efecto de las drogas eres un peligro al volante.



UTILIZA CASCO

En bicis y motocicletas puede salvar tu vida.



CONCÉNTRATE

Distraerte mientras manejas es peligroso.



DALE MANTENIMIENTO PERIÓDICO A TU AUTO

Viajarás más seguro.



PROTEGE A LOS NIÑOS

Instálalos en asientos para autos apropiados.



SÉ CORTÉS

Respetar a los demás.



MANEJA DESCANSADO

Mejor llegar tarde que nunca.



Sergio Pérez
Piloto de F1
Racing Point Force India



CONOCE EL DECÁLOGO POR LA SEGURIDAD VIAL EN
pilotosporlaseguridadvial.com



MÉXICO GP

2018

VIGÉSIMA EDICIÓN!



EQUIPOS Y PILOTOS

XX GRAN PREMIO DE MÉXICO, 28 DE OCTUBRE DE 2018: 20 AUTOS EN PISTA, 10 EQUIPOS EN LOS FOSOS Y TÚ EN LAS TRIBUNAS CON TU **FASTmag** EN LA MANO PARA RESPALDARTE CON LOS DATOS QUE DEBES SABER ACERCA DE TODOS ELLOS



forceindiaf1
forceindiaf1
ForceIndiaF1

EL MEJOR KILO POR KILO

HISTÓRICO

208 CARRERAS 1 PPs 5 VRs 9 PODIOS 2018 FUNDACIÓN*

Force India es conocido como el equipo que da más resultados por el dinero invertido. Se ha establecido a media tabla del pelotón desde hace varios años, avanzando hacia la parte superior del mismo. Lo ha hecho sin tener superestrellas, ni al volante ni en lo técnico, simplemente al estilo antiguo, con esfuerzo, aprovechando al máximo el dinero conseguido y buscando los mejores elementos que ese dinero permite comprar. Una de sus tradiciones ha sido continuar con su desarrollo hasta el cierre, a veces a expensas de un inicio lento a la siguiente campaña. Su as bajo la manga ha sido usar el túnel de viento de Toyota en Colonia, Alemania, de 60% de tamaño natural, con el cual la correlación entre el auto real y el modelo probado en el túnel ha mejorado los resultados en la pista, permitiéndoles pelear con equipos que los



superan, por mucho, tanto en presupuesto como en personal. Ha sido cuarto en 2016 y 2017, pero en 2018 los problemas financieros que arrastraba explotaron y el equipo dejó de pertenecer a Vijay Mallya y fue comprado por Lawrence Stroll,

2018

PILOTOS

#11 SERGIO PÉREZ (MEX)
#31 ESTEBAN OCON (FRA)

MOMENTO MEMORABLE



El segundo lugar de Giancarlo Fisichella en el GP de Bélgica de 2009. El italiano arrancó desde la PP y quedó a menos de un segundo de Kimi Raikkonen de Ferrari.

papá del piloto de Williams. Se cambió el nombre ligeramente, se perdieron los puntos de las primeras 12 GPs y se inició de cero desde Bélgica, pero manteniendo los pagos heredados de su anterior versión en una decisión discutida de la FIA. Actualmente pelea por avanzar del séptimo sitio y si Stroll invierte en serio, podría cristalizar el siguiente paso y convertirlos en ganadores.

AUTO DISEÑADOR MOTOR

VJM-11
ANDREW GREEN
MERCEDES MO9 HÍBRIDO



Otmar Szafnauer
Director

43 PUNTOS* 1 PODIO 70 EN EL CAMPEONATO

*Perdió los puntos que acumuló antes de ser vendido previo al GP de Bélgica



11 SERGIO PÉREZ

2018 (Hasta Japón)
 Posición 7 · Puntos 53 ·
 Podios 1



f sergioperezf1
 @schecoperez
 SChecoPerez



País México
Edad 28 años
Estatura 1.73 m
Peso 63 kg

El de Guadalajara nació el 26 de enero de 1990. Antes de cumplir 15 años se fue a Europa a la F BMW Alemana. Tras dos años de aprendizaje brinó a la F3GB, en la cual se coronó en la clase B en 2007 y peleó en la clase A en 2008 contra el poderío del equipo Carlin de cuatro autos. Él, con T-Sport, sin coequipero y con un motor Honda sin triunfos en varios años quedó cuarto y Honda le ofreció una prueba de F1, que no se concretó por la salida de los nipones de F1 en diciembre.

Sergio subió a GP2 y en su segundo año fue subcampeón y firmó con Sauber, al cual el dio el título de novato del año en la F1 en 2011, y añadió tres podios en 2012. McLaren lo firmó para 2013 y produjo un auto pésimo, por lo que Sergio se fue a Force India en 2014, donde pronto consiguió otro podio para mostrar que el problema era el diseño de Woking. Repitió el podio en 2015 y en 2016 lo duplicó. No obtuvo ninguno en 2017, pero sacó otro en 2018; lleva dos años como el mejor del resto (7º general) y pelea por volver a serlo, mientras espera anunciar planes para 2019.

HISTÓRICO

8 PODIOS

151 CARRERAS 4 VRs

Sergio es el mexicano con más podios en F1, ocho en 151 carreras



MACRONET
 infinitum
 ES MUCHO
 MAS DIVE
 INTERNET



MÉXICO

VIBRA a exceso de velocidad

Contrata un Paquete
 Infinitum de
 20 Megas por solo
\$435
 al mes*
 Telefonía ilimitada



Descarga la app RA
 Abre y apunta a la imagen

telmex.com

CHECO PÉREZ
 TIENDAS TELMEX

01 800 123 22 22

*Consulta términos y condiciones en telmex.com/terminoshogar

infinitum
 Exceso de Velocidad

TELMEX
 está contigo

31 ESTEBAN OCON

2018 (Hasta Japón)
Posición 11 · Puntos 49



f estebanocon
@estebanocon
@EstebanOcon



País Francia
Edad 22 años
Estatura 1.86m
Peso 68 kg



El normando de Evreux nació el 17 de septiembre de 1996 en una familia sin tradición en automovilismo. Tras un inicio como kartista, a los 15 años brincó a la Fórmula Renault 2.0 y en su segundo año en la serie quedó tercero, lo cual le valió para ser firmado para la F3 Europea y promovido como piloto juvenil de Renault, lo que impulsó su carrera, pues su familia no es de dinero. En la F3 brilló en una batalla feroz contra Rosenqvist y Verstappen, se coronó campeón a fin de año y recibió pruebas en GP2, F3.5 V8 y F1. Finalmente eligió ir a la GP3 en 2015 y volvió a coronarse campeón y Mercedes lo invitó a probar un auto del DTM. Inició 2016 como reserva en Renault en el DTM, y para el regreso del receso veraniego, la escuadra Manor lo subió a un asiento de F1 y corrió las nueve fechas finales sin conseguir puntos, pero calificando en todas. En 2017 fue contratado por Force India como segundo piloto y en 2018 ya le pela a Sergio la jefatura del equipo, aunque al ser piloto de Mercedes, su futuro se tambalea al no tener asiento para 2019.

HISTÓRICO

F3 CAMPEÓN (2014)

46 CARRERAS 2016 DEBUT EN F1

Esteban tiene cinco abandonos, 28 veces en los puntos (60.9%) y 13 sin marcar en 46 carreras



Claro-video

¡Más de 25,000 títulos en un solo lugar!
Películas, series, caricaturas, conciertos, documentales y mucho más

Sin costo por 12 MESES con tu paquete **infini**um

Incluido en tus PLANES TELCEL Max Sin Límite



f MercedesAMGF1
 @mercedesamgf1
 MercedesAMGF1

NO HAY QUINTO MALO



MOMENTO MEMORABLE

GP de China 2012. Nico Rosberg consigue el primer triunfo de la escudería alemana tras su regreso a la categoría máxima.



Toto Wolff
 Director



AUTO W09
 DISEÑADOR JAMES ALLISON
 MOTOR MERCEDES MO9 HÍBRIDO

HISTÓRICO
 185 CARRERAS
 85 TRIUNFOS
 98 PPs
 63 VRs
 176 PODIOS
 5 CAMPEONATOS (2014-2018)

En 1954-55 Mercedes dominó el campeonato de F1 consiguiendo el título de pilotos –en ambos casos para Juan Manuel Fangio– y la mayoría de las victorias de la temporada, además de posiciones de privilegio, vueltas rápidas y podios, aunque no el campeonato de constructores, pues no existía. Sesenta años después con la llegada de los V6 turbohíbridos han repetido este dominio, pero ahora en un quinquenio, 2014-18, tanto entre pilotos como entre constructores.

Sin embargo, los otros se les han acercado y sólo la brillantez del manejo de su pentacampeón Lewis Hamilton les ha permitido salir a flote cuando las circunstancias son adversas. El W09 es un auto bueno, menos “diva” que el W08; su motor sigue siendo el ejemplo con un mapeo en calificación inigualable, lo cual explica muchas proezas de Lewis. Sin saciarse, para 2019 irán por el sexto al hilo.

Micro-Tech™ by TEMPUR®



SEARS

44 LEWIS HAMILTON

2018 (Hasta Japón)
Posición 1 • Puntos 331
Victorias 9 • PPs 8 • VRs 2



f lewishamilton
 @ lewishamilton
 LewisHamilton



Nacionalidad Inglés
Edad 33 años
Estatura 1.75m
Peso 66 kg



El nació el 7 de enero de 1985 en Stevenage, GB, fue piloto en desarrollo de McLaren desde los 13 años y tras coronarse en la F3 europea y en GP2, debutó con los de Woking en F1 en 2007. Peleó ese campeonato hasta la carrera final, aunque su batalla interna con Fernando Alonso les quitó el título a ambos. Para 2008, con Kovalainen de escudero, obtuvo el título de pilotos, pero no lo retuvo en 2009 ante el difusor "mágico" de los campeones Brawn GP y Jenson Button; este último se convirtió en su coequipero en McLaren entre 2010 y 2012. Para 2013 firmó en Mercedes como reemplazo de Schumacher, con un ojo al futuro, pues en 2014 iniciaba la era de motores V6 turbo. Le fue bien, ya que ganó cuatro de los cinco títulos disputados desde entonces y aunque Nico Rosberg lo batió en 2016, él mandó a Nico al retiro ante la imposibilidad del alemán de repetir su victoria frente a la dureza del inglés. Lewis ha mostrado ser mejor bajo presión que el tetracampeón Vettel, con quien ha peleado los dos últimos títulos, y va por otro germano –Schumacher– en cuanto a récords.

HISTÓRICO

5

CAMPEONATOS
 (2008, 2014, 2015, 2017 y 2018)

71

VICTORIAS

80

PPs

131

PODIOS

40

VRs

telcel | infinitum

Vive el #GPMX con Realidad Aumentada

RA Infinitum / Escudería Telmex



Descarga la aplicación gratuita



Escanea esta página y descubre la realidad aumentada

Síguenos en:



77 VALTTERI BOTTAS

2018 (Hasta Japón)
 Posición 3 • Puntos 207
 Podios 8 • PPs 2 • VRs 5



f ValtteriBottas
 @ valtteriBottas
 ValtteriBottas



País Finlandia
Edad 29 años
Estatura 1.73 m
Peso 70 kg

El finlandés nació el 28 de agosto de 1989 en Nastola. Pronto destacó en monoplazas al ganar la FR europea en 2008, lo cual le valió para ir a la F3 europea con el equipo premier de monoplazas, ART Grand Prix. Ahí fue compañero de Esteban Gutiérrez y Jules Bianchi. Quedó tercero en 2009 y cuando era favorito para el título en 2010, repitió sitio. Eso lo hizo repensar su carrera y optó por ir a GP3 en 2011, donde fue el sucesor de Esteban como campeón y así llegó a F1 como reserva en Williams para 2012. En 2013 fue promovido a un asiento titular en vez de Bruno Senna y quedó segundo entre los novatos, atrás de Esteban, pero en 2014 despuntó con seis podios y fue cuarto general en el campeonato, siendo mencionado para uno de los equipos grandes como Ferrari. Sin embargo, en 2015 tuvo menos éxito –dos podios– y su estrella siguió declinando en 2016 –sólo un podio en su haber–; no obstante, fue reclutado por Mercedes para reemplazar al campeón retirado, Nico Rosberg. Ha cumplido en 2017 y 2018 como escudero de Lewis Hamilton y ha renovado para 2019.



HISTÓRICO

3 TRIUNFOS

114 CARRERAS

6 PPs

30 PODIOS

8 VRs

+ LO MEJOR DEL DEPORTE LO TENEMOS AQUÍ



MARCA Claro



ANÁLISIS

EXCLUSIVAS

REPORTAJES

ESTADÍSTICAS

ENTREVISTAS

Lunes a Viernes 15:00 HRS.

Claro sports

POR: marcaclaro.com | Claro Video | Canal 336 y 836 HD Dish | Canal 324 Megacable

SUJETO A CAMBIOS DE PROGRAMACIÓN SIN PREVIO AVISO.



CERCA, PERO TODAVÍA NO

f ScuderiaFerrari
 @ scuderiaferrari
 scuderiaferrari



MOMENTO MEMORABLE

GP de Brasil 2007. Kimi Raikkonen consigue el campeonato de pilotos, el último conseguido por la Scuderia.



AUTO SF 71-H
 DISEÑADOR MATTIA BINOTTO
 MOTOR FERRARI

| | | | | | | |
|-----------|----------|----------|-----|-----|--------|--------------|
| HISTÓRICO | 966 | 234 | 219 | 247 | 746 | 16 |
| | CARRERAS | TRIUNFOS | PPs | VRs | PODIOS | CAMPEONATOS* |

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

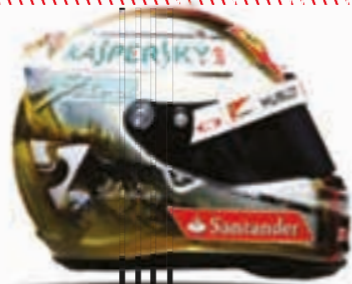
Ferrari se ha ido acercando a la cima desde 2016 cuando tuvo que lidiar con la salida de su director técnico, James Allison. En 2017 peleó hasta la mitad de la campaña, avanzando especialmente en la mitad delantera del auto, y para 2018 se alcanzó la paridad con Mercedes en cuanto a monoplaza y en el motor. Incluso hubo algunas carreras en las que el favorito, por primera vez en un lustro, no era Mercedes.

Así de bueno ha sido el SF71H, pero la estrategia ha sido el problema para la escuadra de Maranello. La combinación de campeones Vettel-Raikkonen se mantuvo en 2018, y Kimi elevó su nivel pese a ser sacrificado cada vez que se requería apoyar a Vettel. Aunque el teutón ha sufrido bajo presión y junto con las decisiones tácticas malas, ha cedido el título en la segunda mitad de 2018. Moraleja: Hay que aguantar toda la temporada.



5 SEBASTIAN VETTEL

2018 (Hasta Japón)
Posición 2 • **Puntos** 245
Victorias 5 • **PPs** 5 • **VRs** 2



País Alemania
Edad 31 años
Estatura 1.76m
Peso 62 kg



7 KIMI RAIKKONEN

2018 (Hasta Japón)
Posición 4 • **Puntos** 196
Podios 9 • **PP** 1 • **VR** 1



País Finlandia
Edad 38 años
Estatura 1.75m
Peso 66 kg



kimimatiarasraikkonen
 RaikkonenOficia



El alemán de Heppenheim, nacido el 3 de julio de 1987, impuso muchos de los récords de precocidad en la F1, aunque ha perdido algunos. Destacó como campeón de la F BMW alemana en 2004 y fue el primero en ser firmado para la escuadra juvenil de RBR. Logró el subtítulo de F3 en 2006 y pasó a la FR3.5 en 2007. Peleaba el título cuando fue llamado por BMW-Sauber para reemplazar a Kubica en el GP de EUA y debutó en F1 con puntos. Los de RBR lo subieron semanas después en su escuadra satélite, Toro Rosso, y antes de fin de año ya había logrado un cuarto sitio, aunque también chocó en Japón peleando la punta atrás del auto de seguridad. En 2008 consiguió la única victoria de los italianos, en Monza, y fue promovido a Red Bull para 2009. Con ellos consiguió cuatro títulos al hilo (2010-2013), pero el cambio de motor en 2014 no le sentó bien y emigró a Ferrari en 2015 con la meta de emular a Michael Schumacher. Lleva ya cuatro años en Maranello y cada vez se acerca más al título, que debe conseguir en 2019 si realmente quiere ser igual al "Káiser".

HISTÓRICO

4 CAMPEONATOS
 (2010 a 2013)

52
 VICTORIAS

55
 PODIOS

109
 PODIOS

35
 VRs



El 'hombre de hielo' finlandés nació el 17 de octubre de 1979 en Espoo. Llegó a la F1 en 2001 con 23 carreras de monoplasas en su haber, todas en la Fórmula Renault 2.0. Una prueba convenció a Peter Sauber de firmarlo para 2001 ante las objeciones de muchos, las cuales despejó al marcar puntos en su debut en Australia. Fue décimo en 2001; McLaren lo firmó para 2002, donde obtuvo su primer podio y VR; y en 2003 tuvo su primer triunfo y fue subcampeón. Tras el dominio de Ferrari en 2004, en 2005 otra vez fue subcampeón, traicionado por la confiabilidad.

Ferrari lo llevó a reemplazar a Schumacher en 2007 y ganó al campeonato gracias a la pelea entre los pilotos de McLaren. Luego Ferrari le pagó para que no corriera en 2010 y se fue al WRC dos años.

Regresó con Lotus en 2012, triunfó una vez ese año y otra al siguiente, lo que le valió para ser refirmado por Ferrari. Desde 2014 no ha brillado como antes, hay destellos en el nivel alto de manejo que tiene, pero está en sus últimos días con Ferrari, que ha elegido a un león joven para reemplazarlo.

HISTÓRICO

1 CAMPEONATO
 (2007)

20
 VICTORIAS

18
 PPs

100
 PODIOS

46
 VRs



NO QUIEREN SER TERCEROS



[f redbullracing](#)
[@ redbullracing](#)
[redbullracing](#)



Christian Horner
Director

AUTO DISEÑADOR MOTOR
RB14
ADRIAN NEWEY
RENAULT



Los subcampeones de 2014 y 2016 parecen haber caído en el bache de no poder ni con Mercedes ni con Ferrari en 2017-18. Claro que si se considera su diferencia en presupuesto con los equipos que los anteceden, hay una lógica a por qué son terceros. Por ello han decidido dejar a Renault y se embarcarán en una travesía junto con Honda, como equipo oficial de los nipones a partir de 2019. No hay duda que el RB14 es el mejor chasis de F1 tras la persistencia

innovativa y detallista de Newey en materia de desarrollo del auto. Su motor no da para más y veremos cómo le va al equipo técnico liderado por Adrian, que suele ser el mejor en cuanto hay estabilidad, aunque tardan en adaptarse al cambio. En pista serán liderados por Max, pues Ricciardo parte a ser cabeza de ratón en Renault en 2019. Ellos ganaron en México en 2017 y podrían repetir.

AUTOELITE CAR DESIGN SOLUTIONS

55 6307.2463
 55 6650.8433 55 5967.2094
 info@autoelite.com.mx
 www.autoelite.com.mx
 Calle Doctor José María Vertiz 926,
 Col. Narvarte, Del. Benito Juárez,
 CP. 03020, CDMX

VENTA E INSTALACIÓN DE ACCESORIOS AUTOMOTRICES

- BODY KITS**
Alerones, estribos, facias deportivas
- CENTROS DE ENTRETENIMIENTO**
Cabeceras DVD y pantallas de toldo
- ILUMINACIÓN**
Faros y calaveras led, focos led, xenón
- PORTAEQUIPAJE**
Barras, canastillas, porta bicicletas
- SONIDO**
Estéreos multimedia, amplificadores, bocinas, woofer
- VINIL**
Fibra de carbono, mate, glossy, cepillado
- ACCESORIOS**
Pedales, salidas de escape, emblemas, limpia parabrisas
- SEGURIDAD**
Gps localizadores, alarmas, película anti-asalto
- HOJALATERIA Y PINTURA**
- INSTALACIONES PROFESIONALES DE AUDIO Y VIDEO**

10% DESCUENTO
Mostrando o mencionando este anuncio

FASTmag

DEMUESTRA TUS CONOCIMIENTOS DE **FÓRMULA UNO**

pronosticaf1.fast-mag.com

3 DANIEL RICCIARDO



f DanielRicciardo
 @ danielricciardo
 danielricciardo



País Australia
Edad 29 años
Estatura 1.78 m
Peso 64 kg

2018 (Hasta Japón)
Posición 6 • **Puntos** 146
Victorias 2 • **PP** 1 • **VRs** 4



El australiano nacido el 1 de julio de 1989 en Perth pasó del kartismo a la F BMW asiática y su desempeño le valió el boleto para Europa, donde empezó a destacar al ganar la F3 GB en 2009. Ese mismo año probó las aguas de la FR3.5 y para 2010 peleó el campeonato de la serie, aunque terminó segundo. En 2011 iba por la corona, pero la escuadra juvenil de RB compró el segundo asiento del equipo Hispania (HRT) de F1 en la segunda mitad de la campaña y lo subió a adiestrarse antes de llevarlo a Toro Rosso en 2012.

Pese a dos campañas medianas en 2012 y 2013 en Faenza, fue promovido al equipo grande RBR en 2014 y debutó con un podio adelante del campeón reinante —su entonces coequipero— Vettel; no obstante, fue descalificado por una falta mecánica.

Fue la revelación de 2014 al ganar tres veces y batir a Vettel, pero en 2015, como líder del RBR, fue superado por Kvyat.

Para 2016 regresó a la senda del triunfo, en 2017 y 2018 ha ganado, dominando a su coequipero hasta que se anunció su salida para 2019 y su auto empezó a fallar y ya no pelea el campeonato.

HISTÓRICO **7** TRIUNFOS

146 CARRERAS **2** PPs

29 PODIOS **13** VRs

33 MAX VERSTAPPEN



f MaxVerstappen
 @ maxverstappen1
 Max33Verstappen



País Holanda
Edad 21 años
Estatura 1.75m
Peso 66 kg

2018 (Hasta Japón)
Posición 5 • **Puntos** 173
Victorias 1 • **VRs** 2



Max nació el 30 de septiembre de 1997 en Hasselt, Bélgica, pero usa pasaporte holandés como su padre el ex F1, Jos. Desde su niñez practicaba muchas horas diarias en karts supervisado por Jos. Fue campeón europeo a los 15 años y destacó en los mundiales de karts.

Eso le valió para ir directo a la F3 europea en 2014. Aunque era una campaña de aprendizaje, pronto estaba ganando y peleó el título; terminó tercero y Mercedes lo quiso hacer piloto juvenil, pero RBR ofreció subirlo a F1 para 2015 y lo firmó a los 17 años.

Hubo dudas sobre su potencial, incluso la FIA cambió las reglas para impedir que un menor de edad corra en F1 en el futuro, pero su desempeño en pista en 2015 fue bueno y en 2016 fue subido al equipo mayor, RBR, con el cual logró su primer triunfo en España con mucha suerte y mejor estrategia. Tiene casi todos los récords de precocidad en F1, aunque acabó atrás de Ricciardo en 2016 y 2017. Este año le gana, pero sólo después de que Daniel anunció su salida. Veremos si tiene madurez para liderar al equipo, pues velocidad le sobra.

HISTÓRICO **4** TRIUNFOS

74 CARRERAS **0** PPs

17 PODIOS **4** VRs



**RENAULT
SPORT**
FORMULA ONE™ TEAM



f RenaultSportFormulaOneTeam
 @renaultsportfi
 RenaultSportF1

YENDO HACIA ARRIBA



Cyril Abiteboul
Director

AUTO R.S.18
DISEÑADOR BOB BELL
MOTOR RENAULT RE18

HISTÓRICO
 358 CARRERAS
 35 TRIUNFOS
 51 PPs
 31 VRs
 100 PODIOS
 2 CAMPEONATOS (2005-2006)

El equipo que fue Benetton, luego Renault y después Lotus F1 fue recomprado por Renault para 2016 y conservando la base en Enstone, GB, aunque los motores se desarrollan en Francia, como es tradición. Sus resultados han mejorado al parejo de la inversión gala en la escuadra, y para 2019 ya no habrá distracciones tipo la Fórmula E para la firma del rombo, por lo cual se espera que peleen los podios ocasionalmente.

Han unificado su visión de la F1 con la de su cabeza, Cyril Abiteboul, quien también es punta de lanza a la hora de contestar a los clientes quejosos como RBR, que se muda a Honda para el año próximo. Tienen pilotos sólidos y han invertido en renovar y ampliar su base inglesa, por lo que el cuarto sitio debe ser una escala pasajera rumbo a la cima, que en su libreta de ruta tiene consignado 2020 como fecha de arribo a ella.

27
**NICO
 HULKENBERG**

f NicoHulkenberg.official
 @HulkHulkenberg
 HulkHulkenberg



2018 (Hasta Japón)
Posición 9 • Puntos 53

País Alemania
Edad 31 años
Estatura 1.84m
Peso 70 kg

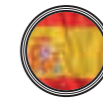


152 CARRERAS
 1 PPs
 2 VRs

El germano de Emmerich nació el 19 de agosto de 1987 y se inició coronándose en la F BMW germana en 2005. Repitió título en 2006-2007 en la AIGP mientras corría F3, en la cual fue campeón europeo en 2008. En 2009 ganó la GP2 y eso le valió para firmar con Williams en 2010. Lleva ocho años en F1, más uno de reserva, y ha pasado por Force India y Sauber sin conseguir un podio, aunque sí PP y VRs. Si no lo hace con Renault, no lo hará jamás.

55
**CARLOS
 SAINZ**

f carlossainz
 @carlossainz
 carlossainz55



2018 (Hasta Japón)
Posición 12 • Puntos 39

País España
Edad 24 años
Estatura 1.75m
Peso 66 kg



77 CARRERAS
 F3.5 CAMPEÓN 2014

El madrileño nacido el 1 de septiembre de 1994 es hijo del bicampeón del WRC. Debutó en 2010 en la F BMW europea y al año siguiente se coronó en la FR2.0 NEC y fue segundo en la europea. Corrió F3 en 2012 y un programa doble de GP3 y FR3.5 en 2013 que lo preparó para ganar esta última serie en 2014, Toro Rosso lo debutó en F1 en 2015 y no desmereció ante Verstappen. Al final de 2017 llegó a Renault y ahí pelea con Hulk antes de irse a McLaren.



f haasteamf1
 @ haasteamf1
 HaasTeamF1

SIMPLEMENTE EJEMPLAR



Guenther Steiner
 Director



AUTO VF-18
 DISEÑADOR ROB TAYLOR
 MOTOR FERRARI 062 EVO

HISTÓRICO

58
 CARRERAS

1
 VR

2016
 DEBUTÓ

5º
 MEJOR POSICIÓN
 EN CALIFICACIÓN

4º
 MEJOR POSICIÓN
 EN CARRERA

139
 CARRERAS

10
 PODIO

1
 VR

77
 CARRERAS

1
 PODIO

1
 VR

Gene Haas entró a la F1 en 2016 con un esquema estadounidense de subcontratar todo lo posible y minimizar su inversión inicial. Viene de NASCAR, pero su escuadra tiene talento de Jaguar y equipos desaparecidos de F1, además de bases en Banbury, Kannapolis y Parma. Muchos les dicen "equipo B de Ferrari" dada su cercanía con Maranello, su proveedor de motores, pero el caso es que su modelo distinto de negocio

ha sido exitoso. Son el ejemplo para debutantes en F1. Cada año que pasa han mejorado su situación en la tabla y en 2018 están en la pelea por el cuarto sitio general. Tienen dos pilotos aguerridos, desarrolladores y una escuadra sólida en lo técnico, aunque se podría decir que su auto parece un Ferrari del año anterior en ciertas áreas. Su meta a mediano plazo es tener un piloto gringo en sus filas, pero no hay candidatos.

Nacido el 17 de abril de 1986 en Ginebra, pero con doble nacionalidad, consiguió el título de la FR2.0 francesa en 2005 y Renault lo arrojó. Fue campeón de la F3 europea en 2007 y en 2008 en la GP2 asiática y reemplazó en F1 al cierre de 2009 a Nelsinho Piquet. En 2010 ganó la AutoGP y en 2011 regresó a GP2 a coronarse para tener otra oportunidad en F1 con Lotus (ex Renault) en 2012. Arriesgó al irse a Haas en 2016 y ahí permanece hoy, sólido.

El danés es hijo del ex F1 Jan y nació en Roskilde el 5 de octubre de 1992. Corrió karts hasta 2008 cuando se inició en la FR Junior y fue campeón danés de FFord. Su ascenso incluyó la F Renault 2.0, F3 y en 2012 debutó en la FR3.5, se coronó en 2013 y McLaren lo hizo su reserva. Se estrenó con un podio en Australia, pero ese fue su cénit. En 2015 fue regresado a la banca y en 2016 Renault lo tomó, pero en 2017 emigró a Haas donde ha encontrado su ritmo.

8
 ROMAIN
 GROSJAIN

f grosjeanromain
 @ grosjeanromain
 RGrosjean



2018 (Hasta Japón)
 Posición 13 • Puntos 31

País Francia
 Edad 32 años
 Estatura 1.75 m
 Peso 63 kg

20
 KEVIN
 MAGNUSSEN

f KevinMagnussen
 @ KevinMagnussen
 KevinMagnussen



País Dinamarca
 Edad 26 años
 Estatura 1.74 m
 Peso 66 kg

2018 (Hasta Japón)
 Posición 8 • Puntos 53
 VRs 1





f McLaren.Racing
 @ mclaren
 McLarenF1

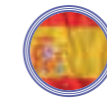


EL PROBLEMA NO ESTÁ AFUERA

14
FERNANDO ALONSO

2018 (Hasta Japón)
Posición 10 • Puntos 50

País España
Edad 37 años
Estatura 1.75 m
Peso 60 kg



f FernandoAlonsoOficial
 @ fernandoalo_oficial
 alo_oficial

2
STOFFEL VANDOORNE

2018 (Hasta Japón)
Posición 16 • Puntos 8

País Bélgica
Edad 26 años
Estatura 1.72 m
Peso 62 kg



f Stoffel-Vandoorne
 @ svandoorne
 svandoorne



Zak Brown
 Presidente

AUTO
DISEÑADOR
MOTOR

MCL33
TIM GOSS
RENAULT RE18

HISTÓRICO

| | | | | | |
|----------|----------|-----|-----|---|-------------|
| 838 | 182 | 155 | 154 | 485 | 8 |
| CARRERAS | TRIUNFOS | PPs | VRs | PODIOS | CAMPEONATOS |
| | | | | (1974, 1984, 1985, 1988, 1989, 1990, 1991 y 1998) | |

| | | |
|-------------|----------|--------|
| 2 | 32 | 97 |
| CAMPEONATOS | TRIUNFOS | PODIOS |
| 307 | 22 | 23 |
| CARRERAS | PPs | VRs |

37
 CARRERAS

GP2
 CAMPEÓN 2015

McLaren tiene desde 2013 la cabeza metida en la arena y se rehúsa a ver que el problema no está afuera. Primero cambió a su equipo técnico, luego en 2014 intentó revivir la gloriosa asociación con Honda (1998-1991) y al fallar insistió que el problema eran los motores, pero su chasis era de primera. Finalmente llegó Renault a darles motores en 2018 y el problema sigue ahí, pues si con el RB14 gana carreras con ese motor,

el MCL-33 apenas puede pelear el pase a la Q2. Ahora vino otro cese de técnicos y directivos, pero el equipo sigue en la cola y lleva ya cuatro años de haber desperdiciado el talento de Fernando Alonso, lo cual ha hecho que el español decida irse de la F1. También han perdido muchos patrocinadores y no tienen dinero para solucionar sus problemas como antes, por lo que enfrentan la extinción... por arrogantes.

El mejor piloto de F1 es, a la vez, de los peores a la hora de tomar decisiones para su carrera. En eso es similar a Jacques Villeneuve, pues ser campeón en la pista no implica tener talento al elegir equipo. Desde que regresó a Renault en 2008, luego en Ferrari y ahora en McLaren ha tenido autos mediocres, muchas veces salvados por su manejo, pero no ganadores en manos de otros. Su ciclo se ha cumplido y su retiro hace más pobre a la parrilla.

El belga de Kortrijk nació el 26 de marzo de 1992 y tras ser kartista destacado, en 2010 ganó la F4 europea. En 2012 venció en la FR2.0 europea y para 2015 se impuso en la GP2. McLaren lo firmó como piloto en desarrollo y lo mandó a la Súper Fórmula japonesa en 2016 para subirlo a la F1 al año siguiente tras el retiro de Button. Sin embargo, se sacó la rifa del tigre con Alonso de coequipero y para 2019 habrá de buscar otros horizontes lejos de la F1.



ABRIENDO EL CAMINO CON HONDA



AUTO
DISEÑADOR
MOTOR

STR13
JAMES KEY
HONDA RA618H

HISTÓRICO

243 CARRERAS

1 TRIUNFO

1 PP

1 VR

1 PODIO

La Scuderia Toro Rosso siempre ha sido el equipo secundario de la firma de bebidas energéticas. Su objetivo es dar una primera probada de F1 a los mejores pilotos juveniles patrocinados por la firma y emanados de la escalera de fórmulas menores. Además en 2018 le dio una primera evaluación al motor Honda y con base en sus resultados, el equipo mayor optó por irse con los nipones en 2019 dejando a Renault. En Gasly

encontraron un piloto muy competitivo, pero para 2019 tendrá que buscarse otro, pues lo pierden ante sus hermanos mayores, como se acostumbra. También van a perder a su director técnico James Key en el futuro cercano, ya que McLaren lo ha firmado, por lo que piensan seguir el ejemplo de Haas y comprar lo que puedan a RBR para minimizar costos y maximizar resultados. Ese es el costo de la supervivencia en la F1 moderna.

10
PIERRE
GASLY

2018 (Hasta Japón)
Posición 14 • Puntos 28

País Francia
Edad 22 años
Estatura 1.77 m
Peso 65 kg



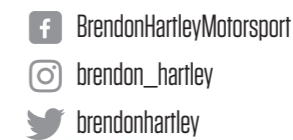
22 CARRERAS

GP2 CAMPEÓN 2016

El francés nacido en Rouen el 7 de febrero de 1996 reemplazó a Daniil Kvyat durante varias fechas en 2017 y fue firmado para 2018 de tiempo completo. Se inició en monoplazas en 2011 en la F4 francesa y se coronó en la F Renault 2.0 europea en 2013. Tras un subtítulo en la FR3.5, para 2016 fue campeón en GP2, luego RBR lo mandó a Japón a la Súper Fórmula y lo subió a F1 al final de 2017. Sus resultados han sido buenos y sube a RBR el año que entra.

28
BRENDON
HARTLEY

2018 (Hasta Japón)
Posición 19 • Puntos 2



País Nueva Zelanda
Edad 28 años
Estatura 1.84 m
Peso 69 kg



21 CARRERAS

WEC CAMPEÓN 2015 Y 2017

El neocelandés nació el 10 de noviembre de 1989 en Palmerston y tras ganar en las series locales, emigró a Europa en 2005. Fue campeón de la FR2.0 europea en 2007 y sus resultados hicieron que RBR lo firmara como probador; sin más títulos fue dejado en libertad y se enfocó a la resistencia. Porsche lo firmó en 2014 y ganó dos títulos del WEC (2015 y 2017) antes del retiro de los germanos. Toro Rosso lo tomó y lo debutó en F1 a los 27 años.



Sauber F1® Team



sauberf1team
sauberf1team
SauberF1Team

UN FUTURO BRILLANTE



AUTO C37
DISEÑADOR JORG ZANDER
MOTOR FERRARI 062 EVO

16
CHARLES
LECLERC

CharlesLeclercOfficiel
charles_leclerc7
Charles_Leclerc



2018 (Hasta Japón)
Posición 15 • Puntos 21

País Mónaco
Edad 21 años
Estatura 1.80 m
Peso 70 kg

9
MARCUS
ERICSSON

MarcusEricssonOficialF1Page
ericsson_marcus
Ericsson_Marcus



2018 (Hasta Japón)
Posición 18 • Puntos 6

País Suecia
Edad 28 años
Estatura 1.80 m
Peso 66 kg



HISTÓRICO

369
CARRERAS

3
VRs

10
PODIOS

492
PUNTOS

17
CARRERAS

GP3
CAMPEÓN 2016

F2
CAMPEÓN 2017

93
CARRERAS

F3 JAPONESA
CAMPEÓN 2009

Tras la venta obligada del equipo de Peter Sauber a Longbow Financial en 2016, la escuadra suiza ha empezado a recomponerse, y siguiendo parte del ejemplo de Haas ha fortalecido sus nexos con Ferrari para evitar redundancias y optimizar sus procesos a fin de obtener mejores resultados. La llegada de Frederic Vasseur, ex Renault, como director ha mejorado la planeación de corto y largo plazo, y los huecos en el personal

del equipo helvético se han ido llenado con gente capaz, a la altura de las instalaciones que incluyen el que se dice es el mejor túnel de viento de la F1. El camino no se anda en un día, pero si algo caracteriza a los suizos es su perseverancia ordenada y eficiente. Algo deben tener como para haber atraído de regreso a Kimi Raikkonen, el campeón que aparentemente acabará su carrera en el sitio donde la inició.

El monegasco nació el 16 de octubre de 1997 y es hijo de un ex piloto de F3. Fue campeón de kartismo y para 2014 ya estaba en monoplasas. Fue el primero en ganar la GP3 (2016) y la F2 (2017) en años consecutivos, por lo que debutó con Sauber en 2018 en F1 y Ferrari lo tiene en su Academia de Pilotos Jóvenes. Su temporada ha sido espectacular y Ferrari lo firmó para su equipo titular en 2019, el más joven desde Ricardo Rodríguez en 1961.

El sueco de Kumla nació el 2 de septiembre de 1990 y corre desde 2007, cuando se coronó en la F BMW británica. Corrió en la F3GB y migró a Japón donde ganó la F3 local en 2009. Regresó a Europa, pero en cuatro años en GP2 no pasó de sexto general, aunque firmó para debutar en F1 con Caterham en 2014. Pasó a Sauber para 2015 y lleva cuatro campañas gracias a su patrocinio. Kimi llega para 2019 y Marcus se va a la banca.



WILLIAMS F1 TEAM



WilliamsF1Team
williamsmartiniracing
WilliamsRacing

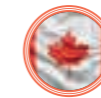
SIN SALIR DEL BACHE

18
LANCE
STROLL

2018 (Hasta Japón)
Posición 17 • Puntos 6

País Canadá
Edad 19 años
Estatura 1.82 m
Peso 70 kg

stroll.lance
lance_stroll
lance_stroll



35
SERGEY
SIROTKIN

2018 (Hasta Japón)
Posición 20 • Puntos 1

OfficialSergeySirotkin
sergeisirotkin_official
sirotkin_sergey



País Rusia
Edad 23 años
Estatura 1.84 m
Peso 66 kg



Claire Williams
Directora

AUTO FW41
DISEÑADOR PADDY LOWE
MOTOR MERCEDES AMG F1 09

HISTÓRICO
707 CARRERAS
114 TRIUNFOS
128 PPs
133 VRs
312 PODIOS
9 CAMPEONATOS
(1980, 1981, 1986, 1987, 1992, 1993, 1994, 1996 y 1997)

37 CARRERAS
1 PODIO
F3 EURO CAMPEÓN 2016
17 CARRERAS
GP2 TERCERO 2016

En 2014 Williams subió seis peldaños respecto a 2013 para quedar tercero en el campeonato de constructores tras una campaña pésima el año anterior, pero en 2015 cayó un sitio con la recuperación de Ferrari. En 2016 perdió otra posición frente a Force India y tras caer más en 2017, para 2018 ya es el colero claro y absoluto de la F1. El ex DT de Mercedes, Paddy Lowe, llegó como socio en 2017, pero no logra levantar a un equipo

que está en picada y cuya necesidad de dinero le hizo firmar a un par de jóvenes con talento inversamente proporcional a sus carteras amplias. Esto simplemente ha agudizado los problemas, pues la retroalimentación para los ingenieros es poca y mala dada la inexperiencia de sus volantes. La maquinaria de Grove solía ser compacta y funcional pero, como todo en la vida, necesita dinero y tiempo para retomar ritmo.

El nacido en Montreal el 29 de octubre de 1998 es de madre belga. Su padre, textilero judío, quiso hacerlo piloto desde temprana edad y le dio maestros y cursos, volviéndolo un discípulo aventajado en series menores de monoplazas. Tras su título de 2016 en la F3 europea obtuvo superlicencia y asiento en Williams para 2017. Las cosas han ido de mal en peor, pues para 2019 su papá compró Force India y lo mandará para allá a ver si mejora resultados.

Nacido el 27 de agosto de 1995 en Moscú, es miembro de la generación rusa que invadió Europa hace una década. Se inició en la F. Abarth en 2010 y se coronó en la versión europea en 2011. Corrió en FR3.5 y GP2, ganando carreras en ambas y fue probador de Sauber como adolescente, pero su patrocinio no cuajó y no debutó en F1. También probó en Renault y finalmente en 2018 Williams tomó sus apoyos monetarios amplios. No ha desmerecido junto a Stroll.

LO MEJOR DE



“Me han ofrecido asientos en otros equipos, pero siempre he decidido quedarme en Force India. Me siento parte de la familia”

TEXTO: Matt Youson
FOTOS: Adrian Myers

SERGIO PÉREZ

A los 28 años Sergio ya no es uno de los “talentos jóvenes”; no obstante, este volante mexicano tiene como misión dar “todo lo mejor” e insiste en que se vienen muchas cosas buenas tanto por parte suya, como del equipo al que describe como su “familia”.

Si miras a Sergio Pérez podrás ver todo lo que actualmente está mal en la F1. Esto no es, y nos apresuramos a agregar, demeritar al tapatío; pues él es, justo como lo dice más adelante, un piloto que hace todo lo que puede con las herramientas que tiene a su alcance, pero a sus 28 años y en la cima de su carrera, éstas están un poco melladas. En una encarnación anterior de la F1 habría un asiento disponible en algún equipo ganador para un piloto de su destreza; sin embargo, hoy no lo hay.

Es el primer mexicano en la categoría máxima desde Héctor Alonso Rebaque y lleva ocho podios, pero nunca ha corrido para una escudería que haya acabado arriba del cuarto lugar entre los constructores. Su gran oportunidad vino el año que McLaren perdió el piso. Ahora, a pesar de ser uno de los pilotos más confiables en F1, Pérez no se menciona como los nombres que quitan el aliento, esos son los de la generación nueva como Leclerc, Gasly y Ocon. Aunque como dice él: “En este negocio nunca se sabe. Las cosas cambian rápidamente”.

Lo cual es bastante cierto, pues Force India corrió en Hungría mientras operaba bajo administración y en



SALPICADO DE ROSA:

al principio no estaba seguro si lo había soñado, pero Pérez está encantado con el diseño rosa de su patrocinador BWT

Bélgica los dueños nuevos tuvieron que empezar a competir bajo un nombre diferente y con cero puntos. Ahora el cuarto lugar largamente anhelado en el Campeonato de Constructores se ve muy lejano...

Varias veces has estado cerca de ganar. ¿En qué carrera sentiste que tuviste tu mejor oportunidad de triunfo?

Kieran Vince-Clark, GB

Sergio Pérez: Creo que en Malasia 2012... o en Montreal 2014 donde tuve el problema de frenos al final. Esa estuvo cerca. Estaba segundo justo detrás de Rosberg cuando él tuvo problemas. Esas dos han sido las más cercanas. **F1R:** ¿Qué pensaste del mensaje de Peter Sauber al decirte: “Ten cuidado Checo, necesitamos esta posición”? Lo hemos debatido por años...

SP: Definitivamente esa radiocomunicación me quitó. La recibí justo antes de llegar a la curva, estaba bastante mojado y las condiciones eran algo complicadas. Siendo honesto no fue el mejor mensaje que pude haber recibido en ese momento.

¿Qué fue lo primero que pensaste cuando te enteraste de que tu equipo competiría con un diseño color rosa?

Piotr Atwik, Polonia

SP: ¡Buena esa! Recibí la llamada de Otmar [Szfnauer, entonces COO de Force India] y me dijo que tenía que pintar mi casco de rosa. En ese momento me estaban dando un masaje y me sentía un poco somnoliento. Una hora después le regresé la llamada y le pregunte: “¿Era en serio?”. Ahora me parece completamente normal, nos hemos convertido en el equipo rosa. ¡Es bueno!



¿Cuál es tu circuito favorito del calendario actual y qué pista o país te gustaría que añadieran en el futuro?

Lindsay McCallum, GB

SP: Definitivamente Miami, me encantaría correr ahí. Entre los circuitos actuales... me gusta bastante Bakú. Siempre ha dado carreras buenas, es un trazado adecuado para correr y además es una gran ciudad.

F1R: Obtuviste dos de tus ochos podios ahí.

¿Por qué eres tan bueno en ese circuito?

SP: Es un trazado que ofrece oportunidades para todos. Hemos sido buenos aprovechándolas.

F1R: No tiene mucha adherencia y hay algunas curvas que favorecen a los que frenan tarde. ¿Da miedo en algunos sectores?

SP: ¡Me va bien! Sí da un poco de miedo, pero disfruto ir al límite. Si cometes un error, te estrellas con el muro.

En retrospectiva, ¿opinas que el hecho de que McLaren te haya corrido fue una bendición disfrazada?

Anna Hunt, GB

SP: Cuando ves los problemas que está teniendo en estos momentos, probablemente. Sí, fue lo mejor.

F1R: Hablar a toro pasado es maravilloso, pero los meses siguientes debieron haber sido muy difíciles para ti.

SP: Fue bastante duro. Ellos siempre dijeron que las cosas iban a cambiar. Me llevó tiempo adaptarme, pero al final del año estaba batiendo a Button. Casi en el cierre de la temporada me dijeron que hasta ahí. Era joven y habría tenido oportunidades con otros equipos grandes. Sí... no mostraron lealtad hacia mí.

¿Estás satisfecho con lo que has logrado hasta ahora en la F1?

Szymon Tomala, Polonia

SP: Mmm... No estoy satisfecho. No es que ya sea campeón mundial o que ya haya ganado carreras, pero también siento que hasta ahora mi carrera ha sido bastante buena con las herramientas a mi disposición. Nunca he tenido un auto capaz de acabar en el podio, y tengo ocho podios en mi cuenta. He visto a varios pilotos que llegan a la F1 y al año siguiente se van,

PÉREZ Y OCON
han tenido una relación frágil en la pista, pero Sergio concede que "es bueno tener un coequipero fuerte que te presione"



por lo que estar aquí trabajando con los mejores ingenieros en el mundo y estar dando resultados al nivel más alto, definitivamente es algo que me siento privilegiado de poder hacer. Sé lo difícil que es llegar a la F1, pero quedarte es aún más difícil. No me puedo quejar de lo que he logrado hasta ahora.

¿Crees que si estuvieras en un Ferrari o Mercedes podrías ser campeón mundial?

Clair Henderson, Canadá

SP: Sí.

Con pilotos jóvenes como Charles Leclerc y Esteban Ocon como opciones, ¿consideras que ya perdiste el tren para correr en Ferrari o Mercedes?

Kunai Shah, India

SP: En este negocio nunca se sabe. La experiencia siempre cuenta. No me daré por vencido hasta que termine el viaje.

¿En qué tienes ventaja sobre tu coequipero Esteban Ocon? ¿En qué te saca ventaja él?

Craig Harper, Sudáfrica

SP: Soy bueno entregando resultados los domingos y saliendo de una posición mala. En eso soy bueno. Creo que la ventaja que él tiene es... que en este momento el auto se adapta mejor a su estilo de manejo. Estoy batallando por sacarle el máximo [al auto] en la calificación.

¿Hubieras ganado el año pasado en Bakú si no hubieras chocado con tu coequipero?

Jonathan Simon, Australia

SP: Definitivamente era una oportunidad masiva, pero nunca podremos saberlo.

¿Te llevas bien con Esteban? Parece que no se quieren dejar pasar en la pista, incluso cuando se los ordenan...

Przemek Iwaniec, Canadá

SP: Mmm... creo que ambos somos muy profesionales, siempre aceptamos las órdenes del equipo y trabajamos para el beneficio de la escuadra.

F1R: Sin embargo, no son mejores amigos. ¿Acaso los coequipereros necesitan un poco de fricción en su relación? ¿Es bueno para el equipo tener una dupla y que luchen entre ellos?

SP: Siempre es bueno tener un coequipero fuerte que te presione y viceversa. Definitivamente es la mejor manera para desarrollar el auto y obtener el mejor resultado en un fin de semana de carrera.

¿Quién ha sido tu coequipero más fuerte y por qué?

Chris Walker, GB

SP: Nico Hulkenberg ha sido el más fuerte. Él es muy completo en términos de consistencia y resultados. Es muy bueno conjuntando un fin de semana total para maximizar el potencial del auto.

F1R: No había mucha diferencia entre ustedes en los resultados. ¿Te gusta o te preocupa cuando las cosas se ponen reñidas?

SP: Si yo no tenía un fin de semana perfecto, él estaba ahí. Siempre. Sacando el máximo. Inclusive si su calificación fue pobre o si tuvo una primera vuelta mala, siempre se recuperaba y estaba ahí. Vivimos de los resultados y no importa si hiciste una vuelta tremenda en la práctica o en la calificación si no maximizaste los puntos. Es importante optimizar el resultado y él siempre ha sido bueno en eso. ¡Aunque logré batirlo!

Has sido muy leal con tu equipo.

¿Consideras que puedes lograr tus metas con ellos?

Robert Wood, EUA

SP: Creo que desde que llegué hemos desarrollado una relación fuerte. Recuerdo que cada año o par de años me ofrecieron asientos en otros equipos, pero al final siempre decidí quedarme en Force India. Siento que soy parte de la familia. Hemos recorrido mucho juntos y ahora con los dueños nuevos del equipo, la escuadra tiene un futuro más estable para los años venideros. Siento que todavía no he alcanzado todas mis metas con la escudería. Considero que hay más potencial en el equipo y estoy disfrutando trabajar con la gente, todos están muy motivados a pesar de que los últimos meses han sido bastante difíciles. Tengo amigos buenos en el equipo, por lo que me siento como en casa, no he experimentado eso en ninguna otra escuadra.

¿Sigues igual de apasionado por la F1 que cuando debutaste?

Yusuf Faqih, Barhein

SP: Definitivamente, si no me apasionara el deporte no estaría aquí. La F1 te da mucho, pero también te quita mucho. He vivido esta

vida desde los seis años. Si no lo disfrutara, no valdría la pena, pero me encanta.

F1R: ¿Cuándo experimentas esa sensación?

SP: Cuando obtengo un gran resultado. Quiero experimentarlo cada fin de semana. La competitividad es una forma de vida, te despiertas cada día con un propósito y no puedo imaginarme sin esa motivación. Me empuja, la necesito.

Esta temporada Force India se ha retrasado por la falta de dinero. ¿Cambiará eso ahora que tienen dueños nuevos?

Pauline White, GB

SP: Eso creo.

Estamos viendo que las actualizaciones planeadas ya pueden hacerse, pues hay una estructura diferente, y en la fábrica hay mucho entusiasmo y positividad. Eso se traducirá en el rendimiento en pista.

“Casi en el cierre de la temporada me dijeron que hasta ahí... No mostraron lealtad hacia mí.”



Aun cuando sabes que la única oportunidad de éxito depende de que los tres equipos grandes tengan incidentes, ¿cómo te mantienes motivado?

Tony Flower, GB

SP: Entregando mi mejor resultado posible. Estamos trabajando a un nivel muy alto en el deporte motor. Existe un grado de perfección que puedes alcanzar en la F1 que considero sorprendería a la gente. Incluso cuando calificas décimo, esa pudo haber sido una gran vuelta; pudo haber sido tan cercana a la perfección como sea posible y eso es lo que estás buscando: tu mejor resultado absoluto. Me encanta ganar, pero sé que un fin de semana en el que dé absolutamente lo mejor de mí me motivará. No necesito terminar en podio para sentirme feliz por mi rendimiento.

Eres conocido por ser un sujeto que es gentil con sus neumáticos. ¿Dónde obtuviste esta habilidad o simplemente así es tu estilo de manejo?

Cian McLeod, Irlanda

SP: Es del kartismo. Mi papá no tenía dinero para llantas nuevas, así que corríamos con usadas y tenía que ser igual de rápido que los que tenían nuevas. En la F1 no se trata de sólo cuidar los neumáticos, pues si vas muy lento los cuidarás más que los demás. La clave es manejar rápido y al mismo tiempo cuidarlos.

Si pudieras intercambiar cabello con algún piloto de la parrilla actual, ¿con quien sería?

Paddy Bates, GB

SP: Mmm... no me he fijado en el cabello de los demás porque usamos mucho las gorras y los cascos. Definitivamente no con Valtteri Bottas, ¡pues no tiene mucho!

Ahora que ya eres papá, ¿el retiro cruza por tu mente o sigues dando tan duro como siempre?

Claudio Petrobelli, Canadá

SP: Sigo dándole tan duro como siempre. Cuando estoy en la pista no pienso: "Soy padre". Sólo quiero lo mejor para mí y mi futuro. Deseo que mi hijo me vea correr en un nivel bueno. Creo que es una motivación.

¿Qué vas a hacer en 2019? ¿Te quedas o te vas de Force india?

Ernesto Mendieta, México

SP: Ya sé que voy a hacer el año que entra, pero no puedo decirlo todavía. Creo que no tardará en anunciarse, aunque pienso que no hay prisa.

Pérez recibe el trofeo por el tercer lugar en Bakú. Es una pista que le gusta porque lo lleva al límite



RESUMEN FÓRMULA UNO 2018

ESTE AÑO LA F1 EMPEZÓ CON UNA BATALLA MUY PAREJA HASTA MEDIA TEMPORADA, PERO EL ERROR DE SEBASTIAN VETTEL EN EL GP DE ALEMANIA, IMPLICÓ UN CAMBIO DE 35 PUNTOS EN LA TABLA DESEQUILIBRÓ LA BALANZA EN FAVOR DE LEWIS HAMILTON. **NUESTRO EDITOR DE F1** NOS RECUERDA CÓMO SE DESENVOLVIÓ LA CAMPAÑA HASTA JAPÓN



1º Sebastian **Vettel** (Ferrari)
 2º Lewis **Hamilton** (Mercedes)
 3º Kimi **Raikkonen** (Ferrari)
 PP Lewis **Hamilton** (Mercedes)
 VR Daniel **Ricciardo** (RBR)

- Lewis Hamilton inicia el año con la PP y Kimi Raikkonen lo acompaña en primera fila.
- Sebastian Vettel pasa a Kimi y circula cerca de Lewis hasta las detenciones a cambiar llantas.
- El alemán se detiene con auto de seguridad virtual y brinca a Lewis por error de cálculo de Mercedes.
- Raikkonen presiona a Hamilton al final, pero no le quita el segundo sitio. Ricciardo es cuarto.



1º Daniel **Ricciardo** (RBR)
 2º Valtteri **Bottas** (Mercedes)
 3º Kimi **Raikkonen** (Ferrari)
 PP Sebastian **Vettel** (Ferrari)
 VR Daniel **Ricciardo** (RBR)



- PP para Vettel, la primera de un Ferrari en China en 14 años.
- Bottas pelea con los Ferrari adelante y los RBR cambian llantas al salir un auto de seguridad en la 30.
- Los RB14 atacan hacia el final, Max se toca con Lewis y luego le pega a Vettel, siendo penalizado.
 - Ricciardo rebasa a todos para ganar y es contendiente en la batalla por el título.



FECHA 1 • GP DE AUSTRALIA
 25 de marzo

FECHA 2 • GP DE BAHREIN
 8 de abril

FECHA 3 • GP DE CHINA
 15 de abril

FECHA 4 • GP DE AZERBAIYÁN
 29 de abril



- Vettel y Kimi califican en primera fila, Lewis es penalizado por cambio de caja.
- Seb domina, pero Kimi atropella a un mecánico en su segunda parada y el alemán ya no se detiene.
- Los Mercedes acechan al Ferrari, al tener llantas mejores llantas, pero Vettel defiende el triunfo.
- Gasly es cuarto con el Toro Rosso, mejor resultado para Honda en dos GPs y que McLaren en tres años.

1º Sebastian **Vettel** (Ferrari)
 2º Valtteri **Bottas** (Mercedes)
 3º Lewis **Hamilton** (Mercedes)
 PP Sebastian **Vettel** (Ferrari)
 VR Valtteri **Bottas** (Mercedes)



FOTOS: AUTOSPORT/MERCEDES/FERRARI/FORCE INDIA/RED BULL/WILLIAMS/TORO ROSSO

- La carrera es cambiada de su fecha veraniega.
- Vettel sorprende con la PP cortándose el aire con Kimi.
- Como es usual, hay muchos incidentes, Max se le mueve a Daniel en una curva y ambos quedan fuera.
- Vettel se pasa en un intento de rebase, Bottas

- sufre un pinchazo y Lewis hereda el triunfo
- Kimi y Pérez pasan a Vettel tras su error, lo dejan sin podio y cuatro puntos detrás de Lewis.



1º Lewis **Hamilton** (Mercedes)
 2º Kimi **Raikkonen** (Ferrari)
 3º Sergio **Pérez** (Force India)
 PP Sebastian **Vettel** (Ferrari)
 VR Valtteri **Bottas** (Mercedes)





1º Lewis **Hamilton** (Mercedes)
 2º Valtteri **Bottas** (Mercedes)
 3º Max **Verstappen** (RBR)
 PP Lewis **Hamilton** (Mercedes)
 VR Daniel **Ricciardo** (RBR)

- La mayoría de los equipos presentan actualizaciones al inicio de la campaña europea.
- Lewis saca la PP y Bottas lo acompaña en primera fila, los Ferrari en segunda y los RBR en tercera.
- La carrera no tiene mucha emoción y Lewis domina desde el frente.
- Bottas completa el 1-2, mientras Max Verstappen contiene a Vettel por el tercer sitio.



1º Sebastian **Vettel** (Ferrari)
 2º Valtteri **Bottas** (Mercedes)
 3º Max **Verstappen** (RBR)
 PP Sebastian **Vettel** (Ferrari)
 VR Max **Verstappen** (RBR)

- Lewis no se halla en Canadá y califica cuarto atrás de Vettel, Bottas y Max.
- Stroll choca en la arrancada llevándose a Hartley y provoca un auto de seguridad.
- Los RB14 animan la carrera, pero Vettel es dominante y sólo Bottas se mantiene cerca.
- La modelo elegida da antes el banderazo a cuadros; sólo cuentan 68 vueltas y Ricciardo pierde la VR.



FECHA 5 • GP DE ESPAÑA
 13 de mayo

FECHA 6 • GP DE MÓNACO
 27 de mayo

FECHA 7 • GP DE CANADÁ
 10 de junio

FECHA 8 • GP DE FRANCIA
 24 de junio



- Daniel Ricciardo dominó las prácticas y se puso en la PP con récord nuevo.
- Ricciardo lideró desde el inicio, pero perdió el recuperador de energía cinética y aún así ganó.
- Vettel y Hamilton completaron el podio en la procesión atrás del RB14 mientras cuidaban sus llantas.
- No hubo auto de seguridad por primera vez desde 2009.

1º Daniel **Ricciardo** (RBR)
 2º Sebastian **Vettel** (Ferrari)
 3º Lewis **Hamilton** (Mercedes)
 PP Daniel **Ricciardo** (RBR)
 VR Max **Verstappen** (RBR)



- Francia regresa al calendario por primera vez desde 2008, en Paul Ricard, que no es usado desde 1990 en F1.
- Lewis obtiene la PP y domina en las rectas largas del trazado galo.
- Vettel se toca con Bottas y ambos remontan desde la cola hasta el quinto y séptimo, respectivamente.
- Max logra el segundo sitio y Kimi pasa a Ricciardo al final para lograr el podio.



1º Lewis **Hamilton** (Mercedes)
 2º Max **Verstappen** (RBR)
 3º Kimi **Raikkonen** (Ferrari)
 PP Lewis **Hamilton** (Mercedes)
 VR Valtteri **Bottas** (Mercedes)



FOTOS: AUTOSPORT/MERCEDES/FERRARI/FORCE INDIA/RED BULL/WILLIAMS/TORO ROSSO



1º Max **Verstappen** (RBR)
 2º Kimi **Raikkonen** (Ferrari)
 3º Sebastian **Vettel** (Ferrari)
 PP Valtteri **Bottas** (Mercedes)
 VR Sebastian **Vettel** (Ferrari)



- Bottas obtiene la PP, como en 2017, con Lewis al lado y Vettel es penalizado.
- Bottas es lento y pierde la punta en la salida ante Lewis, Max y Kimi, aunque luego se repone.
- Hay auto de seguridad virtual al fallar la caja de Bottas y los Ferrari y RB paran. Lewis abandona.
- Max contiene a los Ferrari para ganar, pero Vettel sube a la punta del campeonato.



1º Lewis **Hamilton** (Mercedes)
 2º Valtteri **Bottas** (Mercedes)
 3º Kimi **Raikkonen** (Ferrari)
 PP Lewis **Hamilton** (Mercedes)
 VR Sebastian **Vettel** (Ferrari)



- Lewis queda en la Q2 por un despiste, mientras Vettel saca la PP en casa.
- Sebastian domina la carrera, Kimi es alertado para dejarlo pasar y Ferrari se encamina a un 1-2.
- Vettel se equivoca en la horquilla del Estadio y termina en la barda cuando cae un poco de lluvia.
- Lewis y Bottas pasan a Kimi para ganar y el inglés se va a la punta, igual que Mercedes.

FECHA 9 • GP DE AUSTRIA
 1 de julio

FECHA 10 • GP DE GRAN BRETAÑA
 8 de julio

FECHA 11 • GP DE ALEMANIA
 22 de julio

FECHA 12 • GP DE HUNGRÍA
 29 de julio



- En casa, Lewis obtiene otra PP, su sexta en Silverstone.
- En la arrancada Vettel y Bottas pasan a Hamilton y luego Kimi lo toca, lo trompea y es penalizado.
- Vettel domina, pero Ericsson provoca un auto de seguridad al despistarse y Seb para por llantas nuevas.
- En la corrida final Vettel caza a Bottas para ganar y Lewis y Kimi lo sacan del podio.

1º Sebastian **Vettel** (Ferrari)
 2º Lewis **Hamilton** (Mercedes)
 3º Kimi **Raikkonen** (Ferrari)
 PP Lewis **Hamilton** (Mercedes)
 VR Sebastian **Vettel** (Ferrari)



FOTOS: AUTOSPORT/MERCEDES/FERRARI/FORCE INDIA/RED BULL/WILLIAMS/TORO ROSSO



- PP para Lewis cuando llueve y los Ferrari que mandaban en seco se pierden en mojado.
- Lewis se escapa mientras Bottas juega a detener al resto con gran eficiencia.
- Los Ferrari extienden su corrida para atacar a Bottas al final y aunque éste le choca a Vettel y luego también a Ricciardo, el finlandés no puede evitar ser desplazado al quinto sitio.
- Lewis encara el receso con 24 puntos de ventaja sobre Vettel y Mercedes con 10 sobre Ferrari.

1º Lewis **Hamilton** (Mercedes)
 2º Sebastian **Vettel** (Ferrari)
 3º Kimi **Raikkonen** (Ferrari)
 PP Lewis **Hamilton** (Mercedes)
 VR Daniel **Ricciardo** (RBR)





1º Sebastian **Vettel** (Ferrari)
 2º Lewis **Hamilton** (Mercedes)
 3º Max **Verstappen** (RBR)
 PP Lewis **Hamilton** (Mercedes)
 VR Valtteri **Bottas** (Mercedes)

- Hamilton obtiene la PP, pero Vettel lo pasa y se mantiene al frente para igualarlo en triunfos.
- Force India llega como un equipo nuevo, Racing Point Force India, sin puntos.
- Sus pilotos Pérez y Ocon quedan quinto y sexto para aportar 18 tantos a la escuadra nueva.
- Ricciardo y Raikkonen se retiran por daños de una colisión temprana.



1º Lewis **Hamilton** (Mercedes)
 2º Max **Verstappen** (RBR)
 3º Sebastian **Vettel** (Ferrari)
 PP Lewis **Hamilton** (Mercedes)
 VR Kevin **Magnussen** (Haas)

- Lewis sorprende a los Ferrari al conquistar la PP.
- De inicio Vettel pasa a Max para ponerse segundo, pero el holandés lo brincará tras parar en fosos.
- Pérez elimina a Ocon, estorba a Vettel, luego pelea con Sirotkin y es penalizado por darle un laminazo.
- Alonso es el mejor del resto en el McLaren falto de potencia al acabar séptimo



FECHA 13 • GP DE **BÉLGICA**
 26 de agosto

FECHA 14 • GP DE **ITALIA**
 2 de septiembre

FECHA 15 • GP DE **SINGAPUR**
 16 de septiembre

FECHA 16 • GP DE **RUSIA**
 29 de septiembre



- En Monza Kimi logra la PP sobre Vettel dejando atrás a los Mercedes.
- Vettel le abre la puerta a Hamilton, se tocan y el alemán trompea, por lo que se va a la cola.
- Ferrari manda a Kimi temprano a fosos y Lewis para ocho giros después y lo caza a ocho giros del final.
- Bottas completa el podio mientras Vettel remonta al cuarto sitio.

1º Lewis **Hamilton** (Mercedes)
 2º Kimi **Raikkonen** (Ferrari)
 3º Valtteri **Bottas** (Mercedes)
 PP Kimi **Raikkonen** (Ferrari)
 VR Lewis **Hamilton** (Mercedes)



FOTOS: AUTOSPORT/MERCEDES/FERRARI/FORCE INDIA/RED BULL/WILLIAMS/TORO ROSSO



- Bottas obtiene la PP, Mercedes tiene la primera fila completa.
- Valtteri gana la corrida a la Curva 2 y Vettel no puede pasar a los Mercedes.
- En los fosos Vettel brinca a Lewis, pero éste lo rebasa poco después por el segundo sitio.
- Bottas es ordenado dejar pasar a Lewis y le regala el triunfo en el 1-2 de Mercedes.

1º Lewis **Hamilton** (Mercedes)
 2º Valtteri **Bottas** (Mercedes)
 3º Sebastian **Vettel** (Ferrari)
 PP Valtteri **Bottas** (Mercedes)
 VR Valtteri **Bottas** (Mercedes)





- 1º Lewis **Hamilton** (Mercedes)
- 2º Valtteri **Bottas** (Mercedes)
- 3º Max **Verstappen** (RBR)
- PP Lewis **Hamilton** (Mercedes)
- VR Sebastian **Vettel** (Ferrari)



- Lewis obtiene su PP 80, mientras Ferrari se equivoca al usar llantas verdes al inicio de la Q3.
- Max choca con Kimi y es penalizado, luego se toca con Vettel y es incidente de carrera; arruina la carrera de ambos autos rojos.
- Lewis domina desde el frente y Bottas lo cubre para terminar 1-2.
- Vettel le quita el *grand slam* a Lewis con una VR al final, aunque es sexto y va a 67 puntos del inglés.

| Pos. | Constructor | Nº | AUS | BHR | CHN | AZE | ESP | MON | CAN | FRA | AUT | GB | ALE | HUN | BEL | ITA | SIN | RUS | JPN | USA | MEX | BRA | ABU | Ptos. |
|------|--------------------------|----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|---------|
| 1 | Mercedes | 44 | 2 | 3 | 4 | 1 | 1 | 3 | 5 | 1 | Ret | 2 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | | | | | 538 |
| | | 77 | 8 | 2 | 2 | 14† | 2 | 5 | 2 | 7 | Ret | 4 | 2 | 5 | 4 | 3 | 4 | 2 | 2 | | | | | |
| 2 | Ferrari | 5 | 1 | 1 | 8 | 4 | 4 | 2 | 1 | 5 | 3 | 1 | Ret | 2 | 1 | 4 | 3 | 3 | 6 | | | | | 460 |
| | | 7 | 3 | Ret | 3 | 2 | Ret | 4 | 6 | 3 | 2 | 3 | 3 | 3 | Ret | 2 | 5 | 4 | 5 | | | | | |
| 3 | Red Bull | 3 | 4 | Ret | 1 | Ret | 5 | 1 | 4 | 4 | Ret | 5 | Ret | 4 | Ret | Ret | 6 | 6 | 4 | | | | | 319 |
| | | 33 | 6 | Ret | 5 | Ret | 3 | 9 | 3 | 2 | 1 | 15† | 4 | Ret | 3 | 5 | 2 | 5 | 3 | | | | | |
| 4 | Renault | 27 | 7 | 6 | 6 | Ret | Ret | 8 | 7 | 9 | Ret | 6 | 5 | 12 | Ret | 13 | 10 | 12 | Ret | | | | | 92 |
| | | 55 | 10 | 11 | 9 | 5 | 7 | 10 | 8 | 8 | 12 | Ret | 12 | 9 | 11 | 8 | 8 | 17 | 10 | | | | | |
| 5 | Haas | 8 | Ret | 13 | 17 | Ret | Ret | 15 | 12 | 11 | 4 | Ret | 6 | 10 | 7 | DSQ | 13 | 11 | 8 | | | | | 84 |
| | | 20 | Ret | 5 | 10 | 13 | 6 | 13 | 13 | 6 | 5 | 9 | 11 | 7 | 8 | 16 | 18 | 8 | Ret | | | | | |
| 6 | McLaren | 2 | 9 | 8 | 13 | 9 | Ret | 14 | 16 | 12 | 15† | 11 | 13 | Ret | 15 | 12 | 12 | 16 | 15 | | | | | 58 |
| | | 14 | 5 | 7 | 7 | 7 | 8 | Ret | Ret | 16† | 8 | 8 | 16† | 8 | Ret | Ret | 7 | 14 | 14 | | | | | |
| 7 | Racing Point Force India | 11 | | | | | | | | | | | | | 5 | 7 | 16 | 10 | 7 | | | | | 43 |
| | | 31 | | | | | | | | | | | | | 6 | 6 | Ret | 9 | 9 | | | | | |
| 8 | Toro Rosso | 10 | Ret | 4 | 18 | 12 | Ret | 7 | 11 | Ret | 11 | 13 | 14 | 6 | 9 | 14 | 14 | Ret | 11 | | | | | 30 |
| | | 28 | 15 | 17 | 20† | 10 | 12 | 19† | Ret | 14 | Ret | Ret | 10 | 11 | 14 | Ret | 17 | Ret | 13 | | | | | |
| 9 | Sauber | 9 | Ret | 9 | 16 | 11 | 13 | 11 | 15 | 13 | 10 | Ret | 9 | 15 | 10 | 15 | 11 | 13 | 12 | | | | | 27 |
| | | 16 | 13 | 12 | 19 | 6 | 10 | 18† | 10 | 10 | 9 | Ret | 15 | Ret | Ret | 11 | 9 | 7 | Ret | | | | | |
| 10 | Williams | 18 | 14 | 14 | 14 | 8 | 11 | 17 | Ret | 17† | 14 | 12 | Ret | 17 | 13 | 9 | 15 | 15 | 17 | | | | | 7 |
| | | 35 | Ret | 15 | 15 | Ret | 14 | 16 | 17 | 15 | 13 | 14 | Ret | 16 | 12 | 10 | 19 | 18 | 16 | | | | | |
| EX | Force India | 11 | 11 | 16 | 12 | 3 | 9 | 12 | 14 | Ret | 7 | 10 | 7 | 14 | | | | | | | | | | 0* (59) |
| | | 31 | 12 | 10 | 11 | Ret | Ret | 6 | 9 | Ret | 6 | 7 | 8 | 13 | | | | | | | | | | |

El número en la columna del país indica la posición en que terminó el piloto - (Ret) Retiro - † Abandona, pero clasifica al completar el porcentaje requerido de vueltas

FECHA 17 · GP DE JAPÓN
7 de octubre

ESTADÍSTICAS 2018

ESTADO DEL CAMPEONATO

| Pos. | Nº | Piloto | AUS | BHR | CHN | AZE | ESP | MON | CAN | FRA | AUT | GB | ALE | HUN | BEL | ITA | SIN | RUS | JPN | USA | MEX | BRA | ABU | Ptos. |
|------|----|-------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-------|
| 1 | 44 | Lewis Hamilton | 2 | 3 | 4 | 1 | 1 | 3 | 5 | 1 | Ret | 2 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | | | | | 331 |
| 2 | 5 | Sebastian Vettel | 1 | 1 | 8 | 4 | 4 | 2 | 1 | 5 | 3 | 1 | Ret | 2 | 1 | 4 | 3 | 3 | 6 | | | | | 264 |
| 3 | 77 | Valtteri Bottas | 8 | 2 | 2 | 14 | 2 | 5 | 2 | 7 | Ret | 4 | 2 | 5 | 4 | 3 | 4 | 2 | 2 | | | | | 207 |
| 4 | 7 | Kimi Raikkonen | 3 | Ret | 3 | 2 | Ret | 4 | 6 | 3 | 2 | 3 | 3 | 3 | Ret | 2 | 5 | 4 | 5 | | | | | 196 |
| 5 | 33 | Max Verstappen | 6 | Ret | 5 | Ret | 3 | 9 | 3 | 2 | 1 | 15† | 4 | Ret | 3 | 5 | 2 | 5 | 3 | | | | | 173 |
| 6 | 3 | Daniel Ricciardo | 4 | Ret | 1 | Ret | 5 | 1 | 4 | 4 | Ret | 5 | Ret | 4 | Ret | Ret | 6 | 6 | 4 | | | | | 146 |
| 7 | 11 | Sergio Pérez | 11 | 16 | 12 | 3 | 9 | 12 | 14 | Ret | 7 | 10 | 7 | 14 | 5 | 7 | 17 | 10 | 7 | | | | | 53 |
| 8 | 20 | Kevin Magnussen | Ret | 5 | 10 | 13 | 6 | 13 | 13 | 6 | 5 | 9 | 11 | 7 | 8 | 16 | 18 | 8 | Ret | | | | | 53 |
| 9 | 27 | Nico Hulkenberg | 7 | 6 | 6 | Ret | Ret | 8 | 7 | 9 | Ret | 6 | 5 | 12 | Ret | 13 | 10 | 12 | Ret | | | | | 53 |
| 10 | 14 | Fernando Alonso | 5 | 7 | 7 | 7 | 8 | Ret | Ret | 16† | 8 | 8 | 16† | 8 | Ret | Ret | 7 | 14 | 14 | | | | | 50 |
| 11 | 31 | Esteban Ocon | 12 | 10 | 11 | Ret | Ret | 6 | 9 | Ret | 6 | 7 | 8 | 13 | 6 | 6 | Ret | 9 | 9 | | | | | 49 |
| 12 | 55 | Carlos Sainz II | 10 | 11 | 9 | 5 | 7 | 10 | 8 | 8 | 12 | Ret | 12 | 9 | 11 | 8 | 8 | 17 | 10 | | | | | 39 |
| 13 | 8 | Romain Grosjean | Ret | 13 | 17 | Ret | Ret | 15 | 12 | 11 | 4 | Ret | 6 | 10 | 7 | DSQ | 13 | 11 | 8 | | | | | 31 |
| 14 | 10 | Pierre Gasly | Ret | 4 | 18 | 12 | Ret | 7 | 11 | Ret | 11 | 13 | 14 | 6 | 9 | 14 | 14 | Ret | 11 | | | | | 28 |
| 15 | 16 | Charles Leclerc | 13 | 12 | 19 | 6 | 10 | 18† | 10 | 10 | 9 | Ret | 15 | Ret | Ret | 11 | 9 | 7 | Ret | | | | | 21 |
| 16 | 2 | Stoffel Vandoorne | 9 | 8 | 13 | 9 | Ret | 14 | 16 | 12 | 15† | 11 | 13 | Ret | 15 | 12 | 12 | 16 | 15 | | | | | 8 |
| 17 | 18 | Lance Stroll | 14 | 14 | 14 | 8 | 11 | 17 | Ret | 17† | 13 | 12 | Ret | 17 | 13 | 9 | 15 | 15 | 17 | | | | | 6 |
| 18 | 9 | Marcus Ericsson | Ret | 9 | 16 | 11 | 13 | 11 | 15 | 13 | 10 | Ret | 9 | 15 | 10 | 15 | 11 | 13 | 12 | | | | | 6 |
| 19 | 28 | Brendon Hartley | 15 | 17 | 20† | 10 | 12 | 19† | Ret | 14 | Ret | Ret | 10 | 11 | 14 | Ret | 16 | Ret | 13 | | | | | 2 |
| 20 | 35 | Sergey Sirotkin | Ret | 15 | 15 | Ret | 14 | 16 | 17 | 15 | 14 | 14 | Ret | 16 | 12 | 10 | 19 | 18 | 16 | | | | | 1 |

El número en la columna del país indica la posición en que terminó el piloto - (Ret) Retiro - DSQ Descalificado - † Abandona, pero clasifica al completar el porcentaje requerido de vueltas

FOTOS: AUTOSPORT/MERCEDES/FERRARI/INDIA/RED BULL/WILLIAMS/TORO ROSSO


| TRIUNFOS | | |
|----------|------------|---|
| PILOTOS | | |
| 1 | Hamilton | 9 |
| 2 | Vettel | 5 |
| 3 | Ricciardo | 2 |
| 4 | Verstappen | 1 |
| EQUIPOS | | |
| 1 | Mercedes | 9 |
| 2 | Ferrari | 5 |
| 3 | RBR | 3 |

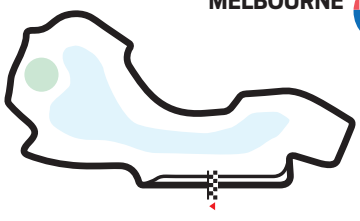
| PODIOS | | |
|---------|-------------|----|
| PILOTOS | | |
| 1 | Hamilton | 14 |
| 2 | Vettel | 10 |
| 3 | Raikkonen | 9 |
| 4 | Bottas | 8 |
| 5 | Verstappen | 7 |
| 6 | Ricciardo | 2 |
| 7 | PÉREZ | 1 |
| EQUIPOS | | |
| 1 | Mercedes | 22 |
| 2 | Ferrari | 19 |
| 3 | RBR | 9 |
| 4 | Force India | 1 |

| POSICIONES DE PRIVILEGIO (PP) | | |
|-------------------------------|-----------|----|
| PILOTOS | | |
| 1 | Hamilton | 8 |
| 2 | Vettel | 5 |
| 3 | Bottas | 2 |
| 4 | Raikkonen | 1 |
| 5 | Ricciardo | 1 |
| EQUIPOS | | |
| 1 | Mercedes | 10 |
| 2 | Ferrari | 6 |
| 3 | RBR | 1 |

| VUELTAS RÁPIDAS (VR) | | |
|----------------------|------------|---|
| PILOTOS | | |
| 1 | Bottas | 5 |
| 2 | Ricciardo | 4 |
| 3 | Hamilton | 2 |
| 4 | Vettel | 2 |
| 5 | Verstappen | 2 |
| 6 | Raikkonen | 1 |
| 7 | Magnussen | 1 |
| EQUIPOS | | |
| 1 | Mercedes | 7 |
| 2 | RBR | 6 |
| 3 | Ferrari | 3 |
| 4 | Haas | 1 |




MELBOURNE 

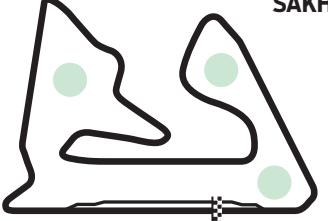


1996 PRIMER GP
307.574 Km DISTANCIA TOTAL

5.303 Km DISTANCIA DEL CIRCUITO
1m.24.125s RÉCORD DE VUELTA, MICHAEL SCHUMACHER (2004)

58 VUELTAS


SAKHIR 




2004 PRIMER GP
308.238 Km DISTANCIA TOTAL

5.412 Km DISTANCIA DEL CIRCUITO
1m.31.447s RÉCORD DE VUELTA, PEDRO DE LA ROSA (2005)

57 VUELTAS


SHANGHÁI 




2004 PRIMER GP
305.066 Km DISTANCIA TOTAL

5.451 Km DISTANCIA DEL CIRCUITO
1m.32.238s RÉCORD DE VUELTA, MICHAEL SCHUMACHER (2004)

56 VUELTAS


HUNGARORING 




1986 PRIMER GP
306.63 Km DISTANCIA TOTAL

4.381 Km DISTANCIA DEL CIRCUITO
1m.19.071s RÉCORD DE VUELTA, MICHAEL SCHUMACHER (2004)

70 VUELTAS


SPA FRANCORCHAMPS 

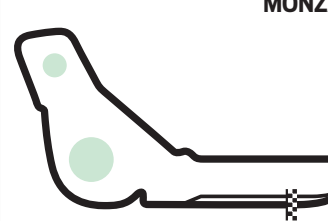


1950 PRIMER GP
308.052 Km DISTANCIA TOTAL

7.004 Km DISTANCIA DEL CIRCUITO
1m.46.286s RÉCORD DE VUELTA, VALTTERI BOTTAS (2018)

44 VUELTAS


MONZA 




1950 PRIMER GP
306.72 Km DISTANCIA TOTAL

5.793 Km DISTANCIA DEL CIRCUITO
1m.21.046s RÉCORD DE VUELTA, RUBENS BARRICHELLO (2004)

53 VUELTAS


Calles de BAKÚ 

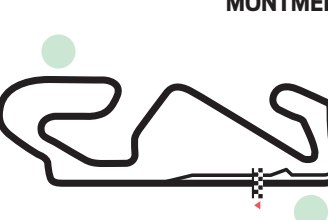


2016 PRIMER GP
306.049 Km DISTANCIA TOTAL

6.003 Km DISTANCIA DEL CIRCUITO
1m.43.441s RÉCORD DE VUELTA, SEBASTIAN VETTEL (2017)

51 VUELTAS

MONTMELÓ 




1991 PRIMER GP
307.104 Km DISTANCIA TOTAL


4.655 Km DISTANCIA DEL CIRCUITO
1m.18.441s RÉCORD DE VUELTA, DANIEL RICCARDIO (2018)

66 VUELTAS

PISTAS AS 2018

FÓRMULA UNO


Calles de MARINA BAY 




2008 PRIMER GP
308.706 Km DISTANCIA TOTAL

5.063 Km DISTANCIA DEL CIRCUITO
1m.41.905s RÉCORD DE VUELTA, KEVIN MAGNUSSEN (2018)

61 VUELTAS


Calles de MONTECARLO 




1950 PRIMER GP
260.286 Km DISTANCIA TOTAL

3.337 Km DISTANCIA DEL CIRCUITO
1m.14.260s RÉCORD DE VUELTA, MAX VERSTAPPEN (2018)

78 VUELTAS


MONTREAL - GILLES VILLENEUVE 

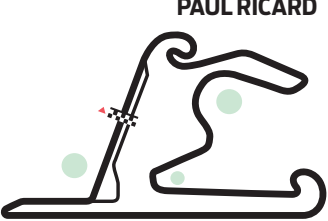


1978 PRIMER GP
305.27 Km DISTANCIA TOTAL

4.361 Km DISTANCIA DEL CIRCUITO
1m.13.622s RÉCORD DE VUELTA, RUBENS BARRICHELLO (2004)

70 VUELTAS


PAUL RICARD 




1971 PRIMER GP
309.69 Km DISTANCIA TOTAL

5.842 Km DISTANCIA DEL CIRCUITO
1m.34.225s RÉCORD DE VUELTA, VALTTERI BOTTAS (2018)

53 VUELTAS


Calles de SOCHI 

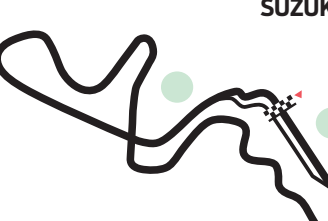


2014 PRIMER GP
309.745 Km DISTANCIA TOTAL

5.848 Km DISTANCIA DEL CIRCUITO
1m.35.861s RÉCORD DE VUELTA, VALTTERI BOTTAS (2018)

53 VUELTAS


SUZUKA 

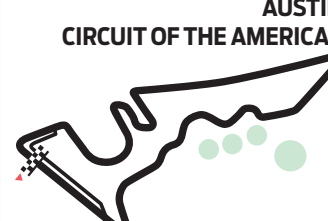


1987 PRIMER GP
307.471 Km DISTANCIA TOTAL

5.807 Km DISTANCIA DEL CIRCUITO
1m.31.540s RÉCORD DE VUELTA, KIMI RAIKKONEN (2005)

53 VUELTAS


AUSTIN CIRCUIT OF THE AMERICAS 

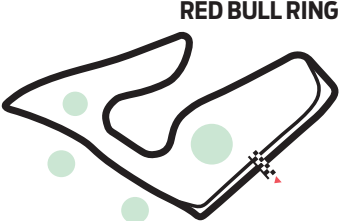


2012 PRIMER GP
308.405 Km DISTANCIA TOTAL

5.513 Km DISTANCIA DEL CIRCUITO
1m.37.766s RÉCORD DE VUELTA, SEBASTIAN VETTEL (2017)

56 VUELTAS


RED BULL RING 

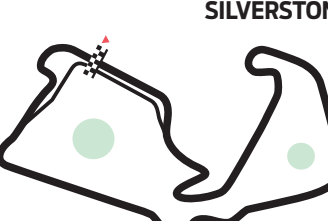


1970 PRIMER GP
306.452 Km DISTANCIA TOTAL

4.318 Km DISTANCIA DEL CIRCUITO
1m.06.957s RÉCORD DE VUELTA, KIMI RAIKKONEN (2018)

71 VUELTAS


SILVERSTONE 




1950 PRIMER GP
306.198 Km DISTANCIA TOTAL

5.891 Km DISTANCIA DEL CIRCUITO
1m.30.621s RÉCORD DE VUELTA, LEWIS HAMILTON (2017)

52 VUELTAS


HOCKENHEIMRING 




1970 PRIMER GP
306.458 Km DISTANCIA TOTAL

4.574 Km DISTANCIA DEL CIRCUITO
1m.13.780s RÉCORD DE VUELTA, KIMI RAIKKONEN (2004)

67 VUELTAS


AUTÓDROMO HERMANOS RODRÍGUEZ 




1962 PRIMER GP
305.354 Km DISTANCIA TOTAL

4.304 Km DISTANCIA DEL CIRCUITO
1m.18.785s RÉCORD DE VUELTA, SEBASTIAN VETTEL (2017)

71 VUELTAS


INTERLAGOS JOSÉ CARLOS PACE 




1972 PRIMER GP
305.909 Km DISTANCIA TOTAL

4.309 Km DISTANCIA DEL CIRCUITO
1m.11.044s RÉCORD DE VUELTA, MAX VERSTAPPEN (2017)

71 VUELTAS

Calles de YAS MARINA 



2009 PRIMER GP
305.355 Km DISTANCIA TOTAL

5.554 Km DISTANCIA DEL CIRCUITO
1m.40.279s RÉCORD DE VUELTA, SEBASTIAN VETTEL (2009)

55 VUELTAS

Como es usual en la semana después de cada GP, OMAR E. JALIFE RUZ (eldesmanianado@gmail.com y [@ojalife](https://twitter.com/ojalife)) presenta en nuestro sitio www.fast-mag.com la visión de las batallas entre coequiperos. Se separan tal como la triple corona en Calificación (Q), Carrera (GP) y Vuelta Rápida (VR) y sumadas dan un global que es el resultado de la batalla interna de la campaña, aquí incluido hasta el GP de Japón

ALONSO

DOMINA A SU COEQUIPERO Y ENCABEZA LAS GUERRAS A CUATRO FECHAS DEL FINAL



GUERRAS (no tan)

Al momento de irnos al cierre, faltan cuatro GPs y algunos pilotos tratan de mantener vivas sus esperanzas de vencer a su coequipero. Otros ya revisan la arrastrada que les dieron en el año y qué harán con su vida en 2019, como Vandoorne, quien no le ha ganado una sola Q a Alonso y no puede vencer al español en categoría alguna. Por algo Alonso es uno de los grandes históricos en estas Guerras (no tan) Fraternales.

Vettel ya vio escapar el título en la F1 y casi también su posibilidad de ser campeón de las G(nt)F, pues perdió con Kimi 2-1 en Japón y marcha cuarto general con 34 victorias por 39 de Alonso; en medio están Hamilton (36), el novato Gasly (35) y un poco más atrás Verstappen (33). Entre estos cinco debe quedar el campeón 2018. Veamos equipo por equipo y piloto por piloto:



El dominio del "penta" Lewis es de más de 2 a 1 (36-15), lo que confirma la diferencia abismal entre ser campeón y no serlo. Lástima que Lewis afloja cuando se corona y no pelea el absoluto.

| HAMILTON | MERCEDES | BOTTAS |
|------------|------------------|-----------|
| 11* | Calificaciones | 6 |
| 14* | Grandes Premios | 3 |
| 11* | Vueltas Rápidas | 6 |
| 36* | TEMPORADA | 15 |



En Maranello Kimi le da un poco más de oposición a Vettel, pero la diferencia es justo de 2 a 1 para el germano, siendo éste abrumador en la Calificación.

| VETTEL | FERRARI | RAIKKONEN |
|------------|------------------|-----------|
| 13 | Calificaciones | 4* |
| 10 | Grandes Premios | 7* |
| 11* | Vueltas Rápidas | 6 |
| 34* | TEMPORADA | 17 |



Ricciardo ha flaqueado en la calificación, aunque es mejor en VRs. Desde que firmó con Renault ha sufrido una racha de problemas y Max casi lo duplica. Lo consuela saber que tiene el doble de triunfos.

| RICCIARDO | RED BULL RACING | VERSTAPPEN |
|-----------|------------------|------------|
| 3 | Calificaciones | 14* |
| 5 | Grandes Premios | 12* |
| 9* | Vueltas Rápidas | 7 |
| 17 | TEMPORADA | 33* |



Grosjean blanqueó a Magnussen por primera vez desde Australia y sigue con vida en la guerra anual con una diferencia manejable si se aplica.

| GROSJEAN | HAAS | MAGNUSSEN |
|------------|------------------|------------|
| 7* | Calificaciones | 10 |
| 7* | Grandes Premios | 10 |
| 8* | Vueltas Rápidas | 9 |
| 22* | TEMPORADA | 29* |



Los Renault están muy parejos y vimos a Sainz blanquear a Hulkenberg para retomar el control 26 a 25. No hay forma de pronosticar quién será el vencedor aquí.

| HULKENBERG | RENAULT | SAINZ |
|------------|------------------|------------|
| 9 | Calificaciones | 8* |
| 8 | Grandes Premios | 9* |
| 8 | Vueltas Rápidas | 9* |
| 25 | TEMPORADA | 26* |



Entre los indios de Silverstone también se impone el que no se supone líder del equipo, ni por experiencia ni por palmarés. En Calificación Ocon ha barrido a Sergio, aunque éste se la regresa en VRs. Es de pronóstico reservado el marcador final.

| PÉREZ | FORCE INDIA | OCON |
|-----------|------------------|-----------|
| 4 | Calificaciones | 13* |
| 8* | Grandes Premios | 9 |
| 12* | Vueltas Rápidas | 5 |
| 24 | TEMPORADA | 27 |

FRATERNALES



McLaren tiene al líder absoluto, Alonso. Aunque Stoffel no es malo, sino que el español es brutal con sus coequiperos (la excepción fue Lewis en 2007).

| VANDOORNE | McLAREN | ALONSO |
|-----------|------------------|------------|
| 0 | Calificaciones | 17* |
| 6 | Grandes Premios | 11* |
| 6 | Vueltas Rápidas | 11* |
| 12 | TEMPORADA | 39* |



En Faenza también tienen al novato Gasly arriba de su coequipero mucho más experimentado, especialmente en la Calificación. Que lo disfrute el gallo porque en 2019 va contra Max.

| GASLY | TORO ROSSO | HARTLEY |
|------------|------------------|-----------|
| 13 | Calificaciones | 4* |
| 12* | Grandes Premios | 5 |
| 10* | Vueltas Rápidas | 7 |
| 35* | TEMPORADA | 16 |



Mismo caso, un novato que supera a un rival más experimentado y lo deja sin asiento para 2019. Leclerc roba en la Q como Ocon y Gasly, por algo son tan cotizados los tres.

| ERICSSON | SAUBER | LECLERC |
|-----------|------------------|-----------|
| 4 | Calificaciones | 13* |
| 8* | Grandes Premios | 9 |
| 10 | Vueltas Rápidas | 7* |
| 22 | TEMPORADA | 29 |



En las huestes de Sir Frank, el novato ruso va gana en la Q, pero pierde por poco en GPs y VRs y va tres puntos detrás de Stroll, quien podría ser el peor de la parrilla.

| STROLL | WILLIAMS | SIROTKIN |
|------------|------------------|-----------|
| 7* | Calificaciones | 10 |
| 10 | Grandes Premios | 7* |
| 10* | Vueltas Rápidas | 7 |
| 27* | TEMPORADA | 24 |



EL INICIO

Fernando nació el 29 de julio de 1981, fue multicampeón de kartismo de España y a fines de 1998 probó un monoplaça por primera vez. Fue contratado en el equipo Campos Motorsport, del ex F1 Adrián Campos, y en su temporada debut ganó el Euro Open by Nissan (similar a una F3) con seis triunfos en 15 fechas, incluyendo la última en la cual se coronó.

Para 2000 probó la F3000 (equivalente a la F2 actual) y ahí corrió con la escuadra belga Astromeha. Ganó la carrera final y obtuvo otro podio en la penúltima, por lo que quedó cuarto al final del año, luego probó para el equipo Minardi de F1 y fue firmado en parte porque el patrocinador español quería un piloto de esa nacionalidad.

Corrió 17 GPs en 2001 con Tarso Marques como coequipero y en general calificó adelante del brasileño, aunque éste acabó un par de veces en noveno y para Fernando su mejor resultado fue undécimo en Japón, la carrera final. Sin embargo, andar peleando en los sitios cercanos a los 10 mejores hizo que otros equipos tomaran nota y Benetton lo firmó como probador y reserva para 2002, año en que no compitió en F1, y probó para Jaguar y Renault (nombre nuevo de Benetton) en esa campaña.

La puerta se había abierto y Fernando había mostrado merecimientos para estar en la categoría máxima, por lo que ahora restaba concretar con resultados la atención llamada.



“Desde la primera vez que se subió a un fórmula se veía que Fernando iba a llegar muy lejos”

Adrián Campos

FERNANDO EN NÚMEROS

1999 | CAMPEÓN OPEN BY NISSAN
6 TRIUNFOS EN 15 CARRERAS

2000 | CUARTO EN F3000
1 TRIUNFO EN 9 CARRERAS

2001 | PILOTO TITULAR
EN EQUIPO MINARDI F1

2002 | PROBADOR
DE BENETTON



FERNANDO EN SUS INICIOS 2001-2002

16 | **0**
CARRERAS | PUNTOS



SE VA EL “NANO”

CONSIDERADO EL MEJOR PILOTO EN LA PARRILLA ACTUAL, UNO DE LOS GRANDES DE LA HISTORIA Y EL MEJOR ESPAÑOL DE TODOS LOS TIEMPOS, NUESTRO HISTORIADOR EN JEFE RECUERDA LOS PASOS DE FERNANDO ALONSO POR EL DEPORTE MOTOR AHORA QUE EL FINAL EN LA F1 SE ACERCA PARA EL VERDADERO PRÍNCIPE DE ASTURIAS



CON LOS FRANCESES

Tras su año banqueando, Fernando fue subido al equipo titular de Renault reemplazando a Jenson Button y haciendo pareja con Jarno Trulli. En un auto competitivo de inmediato mostró su calidad al quedar en el podio en la segunda fecha del año y luego consiguió cuatro de los cinco podios de Renault en el año, además de ganar en Hungría, siendo en ese momento el más joven en lograrlo en la historia.

Para 2004 subió del sexto al cuarto sitio en el campeonato y se consolidó como líder, pues Trulli no acabó la campaña y su reemplazo temporal fue Jacques Villeneuve.

En 2005, con el RS25, el equipo galo inició ganando las cuatro primeras fechas, una con Giancarlo Fisichella y las tres siguientes con Alonso, quien encabezó el mundial desde ahí y acabó con 15 podios, siete triunfos

y el título, destronando a Michael Schumacher, único campeón que conocía este siglo.

Llegó 2006 y Alonso inició ganando con el RS26, tuvo nueve podios seguidos, seis de ellos triunfos, para repetir como campeón y, en cierta forma, retirar a Schumacher.

Tras un año en McLaren, Fernando retornó a las

huestes de Viry-Chatillon en 2008 y el año no fue bueno, hasta que en Singapur su coequipero, Nelson Piquet, chocó a propósito para darle ventaja y Fernando ganó, repitió en Japón y cerró con podio en Brasil para ser cuarto global. No obstante, en 2009 el año fue peor, se destapó la cloaca de Singapur y Fernando tuvo un solo podio en el año, acabó octavo y dejó a los franceses por última vez.

CON LOS ITALIANOS

Alonso emigró con un contrato de largo plazo a Ferrari y desde su llegada en 2010 los augurios fueron buenos, pues conquistó su primer GP con los rojos. Ganó cinco GPs y lideraba el campeonato al llegar a Abu Dabi en el cierre. Ahí el equipo perdió a táctica, cubrió a Webber y dejó a Vettel irse al frente y Fernando se embotelló atrás de Petrov para acabar séptimo y subcampeón.

En 2011, con Massa todavía como coequipero, el Ferrari tuvo un rendimiento malo y aunque hubo 10 podios, sólo uno fue de ganador y el español cayó al cuarto sitio.

Vino una mejora notable en 2012 y el de Asturias volvió a ser protagonista, 12 podios y tres triunfos lo llevaron a Brasil con posibilidades, pero Button ganó, Fernando lo escoltó y se quedó corto por tres puntos, otra vez, ante Vettel. Interesante que en Spa un accidente lo

eliminó en la arrancada y con haber llegado octavo ahí hubiera sido campeón mundial ese año.

Para 2013 ya era obvio que Alonso aportaba más que los monoplasas escarlatas y aunque ganó dos veces y fue subcampeón, Vettel cerró con nueve triunfos al hilo y lo superó por más de 150 puntos. Había descontento en Ferrari y en 2014 con los motores turbo híbridos V6, en Maranello no encontraron el camino y Fernando penó todo el año peleando por el escalón bajo del podio, aunque hizo pedazos a su coequipero, otro campeón Kimi Raikkonen. Terminó sexto el año y emigró atraído por el canto de las sirenas angloniponas que prometían la gloria y más títulos.

FERNANDO CON LOS ITALIANOS 2010-2014

96
CARRERAS

11
11.46%
TRIUNFOS

4
4.17%
PPs

8
8.33%
VRs

44
45.83%
PODIOS

1190
PUNTOS

FERNANDO CON LOS GALOS 2003-2006+2008-2009

| | | | | | |
|----------|--------------------|---------------|--------------|------------------|--------|
| 105 | 17 | 16 | 10 | 41 | 468 |
| CARRERAS | 16.19% TRIUNFOS | 15.24% PPs | 9.52% VRs | 39.05% PODIOS | PUNTOS |



FERNANDO CON LOS INGLESES 2007+2015-2018*

CON LOS INGLESES

Fernando corrió originalmente en McLaren en 2007, haciendo pareja con el novato Lewis Hamilton. El equipo, como sucede a menudo con los ingleses, no lo apoyó en su totalidad y aunque ganó más veces, terminaron empatados en 109 puntos y uno detrás del campeón Kimi, quien aprovechó la batalla interna para superarlos.

Fernando regresó a McLaren en 2016, atraído por las promesas de una era nueva de dominio de la alianza McLaren-Honda. Sin embargo, las promesas fueron eso, aire.

Entre 2015 y 2017 Fernando no pasó más allá del quinto sitio y quedó 17, 10 y 15 en las tablas generales. McLaren se deshizo de Honda y firmó con Renault como proveedor, pero en 2018 las cosas no mejoraron mucho; ciertamente hay más confiabilidad y potencia, pero el chasis británico es malo y eso terminó por quitarle la alegría de competir a Fernando, quien anunció que no regresa a la F1 en 2019.

La pérdida es mayor para la categoría que para él, pues se va el piloto más completo, pero a quien ningún tetracampeón (Vettel y Hamilton) quiere de coequipero porque los haría sufrir; los asientos de RBR son para pilotos desarrollados internamente y las escuadras restantes no tienen autos ganadores, por lo que no le interesan al español, ya que sería repetir la situación actual con McLaren.

90 CARRERAS

4 TRIUNFOS

2 PPs

5 VRs

12 PODIOS

241 PUNTOS

*hasta Japón 2018

FERNANDO ALONSO TOTAL F1 2001-2018*

| | | | | | |
|--------------|-------------|--------|--------|-----------|-------------|
| 307 CARRERAS | 32 TRIUNFOS | 22 PPs | 23 VRs | 97 PODIOS | 1899 PUNTOS |
| | 16.19% | 15.24% | 9.52% | 39.05% | |

*Hasta Japón 2018

OTRAS AVENTURAS

Sin embargo, la F1 no es todo para el "Nano". Ganador del GP de Mónaco en 2006 (Renault) y 2007 (McLaren), decidió ir por las otras dos joyas de la Triple Corona del deporte motor para igualar a Graham Hill, único que ha logrado ceñírsela.



INDYCAR

En 2017 no corrió el GP de Mónaco para ir a la Indy 500 con un equipo McLaren-Andretti. Lideró la prueba varias veces, pero se retiró cuando su motor Honda expiró en el giro 179 con el español en el grupo puntero. Para 2019 se espera otro intento en las 500 Millas de Indianápolis, quizás la temporada completa de IndyCar si llega a un acuerdo favorable.



MUNDIAL DE RESISTENCIA

Fernando también decidió intentar conquistar las 24 Horas de Le Mans y firmó para la súper temporada 2018-19 del Mundial de Resistencia con el equipo Toyota, cuyos prototipos son los más rápidos de la serie. Haciendo tercia con Sebastien Buemi y Kazuki Nakajima, Fernando ganó la apertura en Spa y luego se impuso en Le Mans, siendo definitivo un turno cuádruple que tomó en la noche y puso en la punta a su TS050 híbrido sobre el de sus coequiperos y así acabaron la carrera tras un día de competencia. Con esto conseguía su segunda joya de la Triple Corona. Además Fernando lidera el mundial y podría obtener el título, cosa que pocos pilotos han logrado en F1 y Resistencia.

Se acerca ya a los 40 años de edad, pero no descarta otros retos en el futuro, quizás NASCAR, quizás el Rally Dakar y aunque ya no en F1, queda todavía mucho "Nano" por delante.

WEC



CASCOS



SERGIO PÉREZ



ESTEBAN OCON



LEWIS HAMILTON



VALTTERI BOTTAS



BRENDON HARTLEY



PIERRE GASLY



ROMAIN GROSJEAN



KEVIN MAGNUSSEN



SEBASTIAN VETTEL



KIMI RAIKKONEN



DANIEL RICCIARDO



MAX VERSTAPPEN



CARLOS SAINZ



NICO HULKENBERG



FERNANDO ALONSO



STOFFEL VANDOORNE



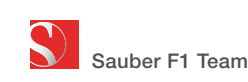
LANCE STROLL



SERGEY SIROTKIN



CHARLES LECLERC



MARCUS ERICSSON





1962 | JIM CLARK / TREVOR TAYLOR
I GPMX

LOTUS 25 - CLIMAX

Coequiperos de Lotus, Jim tomó el auto de Trevor en la vuelta 10, ocupó la punta y la mantuvo hasta el final para llevarse el primer triunfo a Escocia.

1963 | JIM CLARK
II GPMX

Clark dominó de punta a punta desde la posición de privilegio y marcó la vuelta rápida para también ganar la primera vez que México contó en el Mundial de F1.



LOTUS 25 - CLIMAX



1966 | JOHN SURTEES
V GPMX

COOPER T81 - MASERATI

Tras ganar en Spa y dejar Ferrari a medio año, Surtees se fue a Cooper y ganó la primera vez que los autos de motores de tres litros corrieron en México.

1967 | JIM CLARK
VI GPMX

LOTUS 49 - FORD



Jim usó el motor Ford-Cosworth de nueva manufactura para lograr su triunfo 24 y empatar la marca de Fangio, mientras Denny Hulme se coronaba al lograr el podio.

LOS GANADORES DEL

GPMX

Son 20 ganadores, aunque solamente se han corrido 19 ediciones, y en realidad son 16 pilotos distintos los que se han alzado con los laureles del triunfo en el autódromo de la capital mexicana, tal como nos cuenta **NUUESTRO HISTORIADOR EN JEFE**



BRABHAM BT7 - CLIMAX

1964 | DAN GURNEY
III GPMX

Clark abandonó en la última vuelta cuando lideraba y le dejó el triunfo al estadounidense y el título a John Surtees, quien arribó segundo en un Ferrari albiazul.

1965 | RICHIE GINTHER
IV GPMX

HONDA RA272

En la última carrera de la era de motores de 1.5 litros se impuso por primera vez la firma nipona gracias a otro estadounidense, Ginther, ganador por única vez.



1968 | GRAHAM HILL
VII GPMX

A la muerte de Clark, Graham tomó el mando en Lotus logró el título en México con su tercer triunfo del año; Pedro Rodríguez fue cuarto y mejor mexicano en México.



LOTUS 49B - FORD

McLAREN M7 - FORD



1969 | DENNY HULME
VIII GPMX

Denny cerró la campaña con una victoria sobre un McLaren de su jefe Bruce y lo superó en puntos, también lo hizo con su jefe Jack Brabham sobre un Brabham en 1967.

1970 | JACKY ICKX
IX GPMX



FERRARI 312B

Con el título *postmortem* decidido para Jochen Rindt, Ickx logró el subcampeonato con un triunfo en la carrera final de la primera era pese a la invasión de la pista.



1986 | GERHARD BERGER
X GPMX

BENETTON B186 - BMW

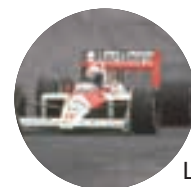
El austriaco hizo una corrida larga con sus Pirelli –nunca paró a cambiarlas– y sus rivales se confiaron; cuando reaccionaron Benetton ya tenía su primer triunfo.

1987 | NIGEL MANSELL
XI GPMX



WILLIAMS FW11B - HONDA

En una carrera en dos partes por una bandera roja, Nigel ganó la primera parte, su coequipero Piquet venció en la segunda y Williams hizo el 1-2 en el agregado.



McLAREN MP4/4 - HONDA

1988 | ALAIN PROST
XII GPMX

La batalla interna en McLaren fue para Prost sobre Senna en México en el año final de los motores turbo, pero al cierre del año Senna se coronó al ganar 8-7 en GPs.

1989 | AYRTON SENNA
XIII GPMX



McLAREN MP4/5 - HONDA

Ayrton usó las llantas de compuesto duro para imponerse en la batalla táctica contra Alain, y leapeó a su coequipero, aunque al final le permitió recuperar su giro.



FERRARI 641

1990 | ALAIN PROST
XIV GPMX

Prost en Ferrari cazó a Senna, quien eligió no cambiar llantas y a unos giros del final perdió la punta y una llanta trasera le explotó, por lo que quedó muy atrás.

1991 | RICCARDO PATRESE
XV GPMX



WILLIAMS FW14 - RENAULT

Esta edición tuvo tres arrancadas y en la batalla interna en Williams, Patrese se impuso a un Mansell cauto al inicio por miedo –infundado– a sobrecalentar su motor.



1992 | NIGEL MANSELL
XVI GPMX

WILLIAMS FW14B - RENAULT

Otro 1-2 de Williams, pero ahora con el león británico delante de su coequipero italiano en lo que fue la séptima y última carrera de la segunda era del GP mexicano.

2015 | NICO ROSBERG
XVII GPMX



MERCEDES W06 H

En el inicio de la tercera era Nico Rosberg se adjudicó el primer GP en el trazado nuevo, con el título definido para su coequipero Hamilton, quien concretó el 1-2.



MERCEDES W07 H

2016 | LEWIS HAMILTON
XVIII GPMX

Lewis necesitaba ganar las carreras finales del año, pero Nico sólo necesitaba quedar segundo para coronarse y eso fue lo que sucedió en otro 1-2 de Mercedes.

2017 | XIX GPMX

MAX VERSTAPPEN



Tras un choque inicial de Vettel y Hamilton, que los retrasó a ambos mientras Max escapaba, el inglés remontó al noveno y con eso se coronó por cuarta ocasión.

RED BULL RB13 - RENAULT

EL GRAN PREMIO OLÍMPICO

1968



UN MOMENTO
EN EL TIEMPO

50
AÑOS



Oliver batió a Pedro por el podio en el giro final

México tiene la distinción de haber sido sede del único GP "olímpico", tal como recuerda NUESTRO EDITOR, quien tuvo la fortuna de presenciar ese hecho

En 1968 México estaba en plena efervescencia deportiva, pues su capital sería sede de los XIX Juegos Olímpicos de la era moderna del 12 al 27 de octubre. Aparte de los atletas que destacaban rumbo a la justa cuatrienal, México tenía a Pedro Rodríguez y Moisés Solana como pilotos internacionales de gran nivel.

- Pedro había ganado su primer GP en 1967 y acabado sexto en el campeonato de F1 con Cooper.
- En 1968 Pedro, en BRM, estaba entre los ocho mejores de F1 otra vez.
- Moisés había ganado la carrera de apertura del Campeonato Norteamericano de Carreras de Circuito (NARRC, por sus siglas en inglés) para autos de Grupo 7, en marzo en México.
- Solana tenía también siete participaciones en F1, siendo undécimo sitio su mejor resultado.

Justo antes de los Juegos, Pedro corrió y ganó las 24 Horas de Le Mans el 28-29 de septiembre, lo cual hizo crecer la euforia deportiva en el país y se auguraba un resultado extraordinario en México 68.

En ese entonces los organizadores del GP de México, Carlos Braniff y Javier Velázquez ambos pilotos y destacados veleristas, habían sido seleccionados para representar a México en los Olímpicos en yatismo.

El Gran Premio, pactado para el 20 de octubre, había sido atrasado dos semanas, al primer domingo de noviembre, para permitir que los Juegos se desarrollaran sin traslapes, pues la Ciudad Deportiva de la Magdalena

Mixiuhca era sede olímpica de varias disciplinas, además de albergar el autódromo.

En una plática meses antes, Velázquez esbozó la posibilidad con el presidente del Comité Organizador de los J.O., el Arq. Pedro Ramírez Vázquez, de llamar al GP mexicano como "GP Olímpico" y tenerlo como evento de exhibición en el programa. La carta olímpica no admitía deportes de motor, pero en materia de exhibición el país sede podía hacer casi cualquier cosa y hubo algunas juntas en las que estuvo el director técnico de los Juegos, el Prof. Carlos Jalife Elías.

Al final no se llegó a un acuerdo, pues la Federación Internacional de Automovilismo ni siquiera era miembro

Moisés, ya sin alerón trasero, persiguiendo a Siffert

del Comité Olímpico Internacional y había muchos obstáculos legales, por lo que sólo los deportes de raqueta fueron considerados como de exhibición. Sin embargo, Pedro fue invitado tanto a la inauguración como a la clausura de los Juegos y ahí estuvo, aunque en el intermedio fue a Albi, Francia, a correr F2.

Tras el cierre de la olimpiada el autódromo fue preparado para el VII Gran Premio de México y parte de la prensa siguió llamando el GP Olímpico a la justa, y esperaban que Pedro se llevara una "medalla" al quedar en el podio. Además el presidente Díaz Ordaz dio un juego de recuerdos olímpicos a todos los pilotos participantes.

La carrera definiría el título mundial entre Graham Hill (Lotus) y Jackie Stewart (Matra) y fue muy disputada:

- Siffert obtuvo la PP en un Lotus 49B privado de Rob Walker Racing; Hill fue tercero y Stewart séptimo.
- Moisés calificó en el lugar 11, compartiendo la sexta fila con Pedro, quien fue 13 centésimas más lento.
- En la carrera Hill lideró al inicio, luego Stewart lo pasó unos giros hasta que el inglés volvió a la punta.
- Siffert tomó el mando para la vuelta 22, pero pronto tuvo un problema que lo retrasó igual que Stewart.
- Hill recobró la punta en la vuelta 25 y se fue alejando, seguido de lejos por Bruce McLaren.

FOTOS LAT, Archivo Scuderia y Chris van de Wiele



- Moisés se retiró con el alerón trasero roto en su Lotus 49B, el tercer auto oficial.
- Pedro peleó con su BRM P133 por el tercer puesto frente al otro Lotus 49B oficial de Jackie Oliver.
- Hill iba a lapear a Oliver y Pedro, pero como el mexicano iba adelante en el giro final, los dejó ir.
- Así Oliver tuvo una oportunidad más, se chupó el aire y pudo rebasar al mexicano para dejarlo cuarto.
- De todos modos el cuarto sitio –sin medalla– de Pedro es el mejor resultado de un mexicano en México.
- Hill ganó la carrera y su segundo título de F1 para acompañar el obtenido en 1962.

Así se cumplió en México el único GP considerado realmente "olímpico".

LA FÓRMULA UNO Y LOS JUEGOS OLÍMPICOS

SÓLO SE HAN CORRIDO DOS GRANDES PREMIOS EN CIUDADES SEDE DE LOS J.O. EN EL AÑO DE SU CELEBRACIÓN

EL PRIMERO FUE EL VII GP DE MÉXICO EN 1968, JUSTO UNA SEMANA DESPUÉS DE LA CLAUSURA DE MÉXICO 68

EL OTRO FUE EN BARCELONA 1992, AUNQUE EL GP SE CORRIÓ EN MAYO Y LOS JUEGOS FUERON EN JULIO-AGOSTO

Pedro participó en una charreada de bienvenida a los deportistas y dirigentes olímpicos

Stewart en la parrilla preocupado por estar atrás de Hill

Hill perseguido por el Brabham de doble alerón alto

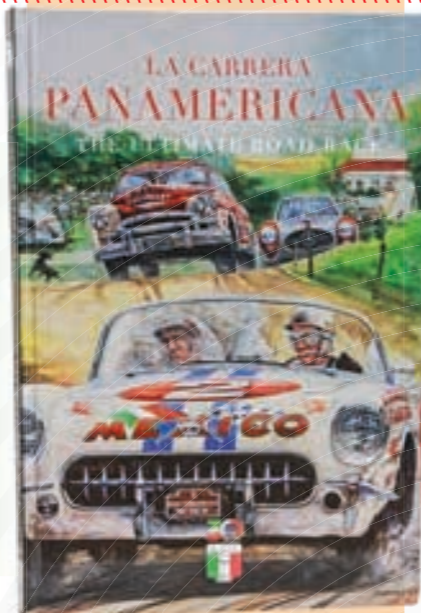
Algunos de los recuerdos olímpicos para los pilotos del GP "olímpico"



Jo Ramírez
Mi Vida en la F1

El jefe de equipo legendario narra su historia de 40 años en la F1 en esta segunda edición aumentada, que incluye capítulos adicionales de su vida post-F1. Es una historia bien escrita y amena, comprensible aún para el aficionado casual, mucho más para el conocedor del deporte motor que encontrará retratados en ella a los protagonistas destacados del deporte y compañeros de este baluarte mexicano.

Precio **\$249.00**
Disponible en Sanborns



Eduardo León/Rodolfo Rayón
La Carrera Panamericana - The Ultimate Road Race

El libro bilingüe conmemorativo del trigésimo aniversario de la resurrección de la "Pana", por Eduardo León en 1988, habla mayormente de esta carrera *vintage*, aunque hay algunos capítulos dedicados a la Pana original (1950-54) y a algunas otras reflexiones. Contó con el apoyo de cantidad de fotografías que la han cubierto en su historia de cinco décadas diferentes y es un primer repaso a lo que ha sido la Panamericana hasta hoy.

Precio: **\$1,500.00**
Se consigue en el sitio <https://www.lacarrerapanamericana.com>

Chacho Medina
Fuera de lo Común

El coordinador del equipo Rebaque en prototipos y F1 –además de arquitecto, piloto y muchas cosas más– cuenta anécdotas seleccionadas de su paso por la vida y la huella dejada en ella. Es un libro entretenido de 240 páginas de lectura fácil que nos marca la punta del iceberg de un hombre de autos muy fuera de lo común.

Precio **\$369.00**
Disponible en Sanborns



MATERIAL DE LECTURA
Y DE COLECCIÓN

CON EL GP DE MÉXICO EN SU TERCERA ERA Y PARA LOS QUE QUIEREN PROFUNDIZAR EN EL TEMA, **FASTmag** RECOMIENDA:

Carlos Jalife
Los Hermanos Rodríguez

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

Precio **\$775.00**
Disponible en Sanborns



Emisión Postal Conmemorativa del 50 Aniversario del Triunfo de Pedro Rodríguez en Le Mans

La Scuderia Rodríguez –fundada por Pedro y Ricardo en 1959 y convertida en Asociación Civil por su hermano menor Alejandro, también piloto, y nuestro editor Carlos Jalife en 1997– convenció al Servicio Postal Mexicano de conmemorar la única victoria mexicana en una joya de la Triple Corona del automovilismo, 50 años después de que sucediera el 29 de septiembre de 1968. En el timbre aparece Pedro con su copiloto belga Lucien Bianchi, y la hojilla filatélica tiene un texto inédito del propio Jalife.
Precio **\$13.50**
Disponible en las oficinas de correos hasta agotarse

Billete de Lotería Conmemorativo del 50 Aniversario del Triunfo de Pedro Rodríguez en Le Mans

La Scuderia Rodríguez, presidida por el Mtro. Alejandro Naimé, también logró que la Lotería nacional emitiera un billete conmemorativo al triunfo de Pedro en Le Mans en 1968. Será para el 4 de noviembre próximo, en el sorteo Zodiaco 1414 y el premio mayor es de millones en una serie. Al igual que el timbre, tiene el Ford GT40 ganador con las caras de los pilotos Pedro y Lucien, sus nombres y la leyenda conmemorativa.

Precio **\$15.00** (vigésimo) o **\$300.00** (serie)
Disponible en los puestos y con los billetteros de la LN



GRAND PRIX

John Frankenheimer (1968)
Esta cinta definió el género por su uso de cámaras y pantallas múltiples. Es realista, con actores reputados (Garner, Mifune, Montand, etc.) y considerada la mejor película de deporte motor. Fue filmada en la F1 de 1966 antes de los alerones. En las carreras el auto cámara lo manejaba Phil Hill, campeón en 1961, y algunos extras eran pilotos como Graham Hill y Jochen Rindt.



McLAREN

Roger Donaldson (2017)
Cuenta la historia de cómo Bruce McLaren pasa de ser un niño enfermo en NZ, a uno de los mejores pilotos de F1; uno de los dos que han ganado un GP en un auto que lleva su nombre. Sólo llega a la muerte de Bruce en 1970. Es el triunfo sobre la adversidad... y el precio pagado por manejar.

SENNA

Asif Kapadia (2010)
Es el mejor documental de F1, con una trama bien construida en la que Alain Prost es presentado como el antagonista, un poco excesivo. Las escenas reales son memorables, y el acceso a la vida privada de Ayrton más; aunque el final no cambia...

SCOTT DIXON: BORN RACER

Bryn Evans (2018)
Este es un documental que narra la historia del piloto neocelandés, tetracampeón de IndyCar —cuando fue filmada en la campaña 2017— y recién coronado por quinta vez. No es sólo una sucesión de carreras, sino también un vistazo al hombre detrás del casco.



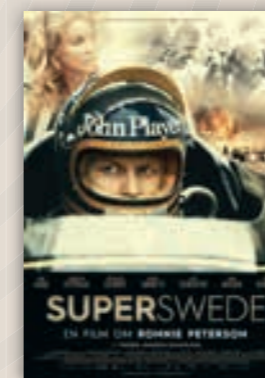
24 HOUR WAR

Nate Adams y Adam Carolla (2016)
Ésta documenta en forma muy completa y didáctica la batalla épica por las 24 Horas de Le Mans entre Ford y Ferrari en los 60. Pedro Rodríguez aparece con Ferrari, pero lamentablemente 1967 y 1968 son una mera nota, pues fue cuando el mexicano ganó hace 50 años.



FERRARI 312B

Andrea Marini (2017)
Es un documental sobre uno de los mejores autos que ha producido Maranello y su motor bóxer que dominó los años 70. Hay entrevistas de contexto con los de casa (Ickx, Lauda y Forghieri), sus rivales (Stewart) y los que vinieron después (Berger y Damon Hill). No se excede en lo técnico.



SUPERSWEDE

Henrik Jansson-Schweizer (2017)
El documental de uno de los grandes pilotos que nunca fueron campeones, el sueco Ronnie Peterson, con apariciones extensas de su hija Nina y sus contemporáneos Stewart, Fittipaldi, Scheckter, Andretti, Lauda y Watson. A Ronnie el documental le hace justicia desde el título.

THE GREEN HELL

Hannes M. Schalle (2017)
Es quien cuenta en casi dos horas la historia de la pista mítica enclavada en el oeste de Alemania. Hablan algunos de los pilotos que se volvieron protagonistas ahí como Stewart, Moss y Stuck y dan idea de por qué se volvió legendario, demandante y mortal. Muy entretenido.



1
Paul Crowder (2013)
Un documental que narra el cambio en el deporte motor, desde los pioneros que cambiaron la idea de que los pilotos eran "desechables" y pugnaron por la

seguridad para llegar a lo existente hoy en día. Tiene accidentes, entrevistas intercaladas —una con Jo Ramírez— y un enfoque en el descenso de la tasa mortal del deporte motor

ENZO FERRARI

Carlo Carlei (2003)
Es una entrevista ficticia de un periodista con Enzo Ferrari en la que narra su vida y se enfoca mucho en sus triunfos y pérdidas, como la de su hijo Dino. Originalmente fue una miniserie, tan exitosa que se editó para el cine.



CARS 3

Brian Fee (2017)
Ésta cuenta el retiro del Rayo McQueen y el entrenamiento de su reemplazo —una corredora latina llamada Cruz Ramírez—, que bajo su tutela vence al mejor piloto de la generación, Jackson Storm. Una película incluyente, muy entretenida y muestra cómo siempre hay alternativas al final del camino.



EN PANTALLA

NUESTRO CRÍTICO DE CINE EN JEFE RESEÑA ALGUNAS DE LAS PELÍCULAS Y DOCUMENTALES DE CARRERAS MEJOR HECHAS, CRONOLÓGICAMENTE SEGÚN EL PERÍODO DEL QUE TRATAN

RUSH

Ron Howard (2013)
La cinta de acción que retrata la campaña 1976 de F1, o sea, la batalla de Lauda vs. Hunt por el título. La recreación tiene pocas licencias. El uso de CGI se da casi sin costuras en las escenas de época. En español la voz del cronista principal es la de nuestro editor en jefe.



LE MANS

Lee Katzin (1971)
Es en realidad una película de Steve McQueen, filmada en 1970 en la batalla eterna de Ferrari vs. Porsche. Hay muchas escenas de acción de las 24 Horas y otras grabadas ex profeso posteriormente. No tiene un argumento per se, pero a nadie le importa, pues los autos son los protagonistas.



FERRARI



Inició como auto de calle al terminar la II Guerra Mundial, pero el aura triunfadora en las pistas lo volvió uno de los símbolos del automovilismo mundial en sus ediciones limitadas de autos de diario que, a su vez, aportan el dinero para el equipo de carreras.

Es el único equipo que ha corrido todas las temporadas de la F1, además de ser el mayor ganador absoluto y también en PPs, VRs y podios. Su color rojo es el de Italia en las competencias automotrices y su sede en Maranello es la meca del deporte automotor.

BMW



Otra marca germana del segmento premier, la Bayerische Motoren Werke es una compañía semiprivada de la familia Quandt que posee el 50% de las acciones y por ellos tiene un enfoque y toma caminos muy diversos en su estrategia comercial.

La firma de Munich ha sido proveedora de motores en diversas etapas de la F1, pero en el periodo 2006-2009 compró al equipo suizo y obtuvo una victoria en 2008 antes de que el consejo directivo decidiera que el gasto era demasiado y los obligara a dejar la F1.

MARCAS

Hay marcas que han empezado en las pistas y de ahí han derivado a fabricar modelos de calle para el uso diario, y hay otras que de la calle han pasado a las pistas para vender sus autos ya con el pedigrí de la competencia deportiva detrás. **NUESTRO EDITOR** examina ambos casos con profusión de detalles

DE CALLE F1

QUE HAN CORRIDO EN

MERCEDES



Una marca de lujo que se fue expandiendo a todos los estratos sociales y que gracias a sus triunfos en la Fórmula Uno en el siglo XXI, ha disminuido la edad promedio de sus compradores en 15 años, alimentando la viabilidad de la marca globalmente.

Con una historia de éxito en 1954-55 y posteriormente como proveedor de motores, regresó a la F1 de tiempo completo en esta década y ha sido por mucho la más exitosa en la era de los turbos híbridos V6, logrando todos los títulos desde 2014.

TOYOTA



Es la compañía automotriz más grande del mundo por producción y también la primera en materia de eléctricos e híbridos, siendo parte del conglomerado Toyota que tiene múltiples divisiones y es dueño parcial de otras automotrices como Subaru e Isuzu.

Su incursión en la F1 duró de 2000 a 2009, aunque el debut formal se dio en 2002. Sólo obtuvo el segundo sitio en cinco ocasiones y el gasto fue inmenso, por lo que ante la falta de triunfos dejaron la F1 a fines de 2009 para enfocarse en otras categorías.

JAGUAR



Firma de lujo inglesa que tras tiempos difíciles había sido adquirida por Ford como parte de su grupo automotor premier (con Volvo y Rover) y que terminó por ser vendida en paquete con Land Rover (JLR) a un consorcio indio, su actual propietario.

Fue elegida para representar al grupo Ford en la F1, pese a no tener historia en monoplazas. Se formó de la compra del equipo Stewart en 1999, pero no tuvo éxito en cinco años de correr (2000-2004) y fue vendida a Red Bull que la transformó en un equipo ganador.

HONDA



Es el productor de motocicletas más grande del mundo y el segundo mayor fabricante japonés de autos. Se ha expandido a la aviación y a la robótica, sin dejar de ser pionero en dos y cuatro ruedas. Fue el primero en abrir una marca de lujo subsidiaria (Acura).

Ha tenido periodos de equipo oficial y de proveedor de motores en F1 con triunfos en la F1 de 1.5, 2.4, 3.0 y 3.5 litros, de motores turbo y de aspiración normal, V6, V10 y V12. Ahora son proveedores de Toro Rosso y en 2019 serán del grupo RBR completo.

LOTUS



Fábrica inglesa de autos deportivos y pionera en la transferencia tecnológica de la pista a la calle. Tras la muerte de su creador Colin Chapman en 1982 fue comprada y vendida a diferentes grupos y actualmente es propiedad del fabricante chino Geely.

Gran equipo que compitió de 1958 a 1994; fue el primero en conseguir 50 triunfos y 6 títulos de constructores. Pionero en muchos avances tecnológicos (monocasco y efecto suelo), murió por falta de patrocinios en 1994. La resurrección de 2010 fue una broma mala.

MASERATI



Firma boloñesa de autos de lujo, rival de Ferrari, casi cayó en liquidación tras una sociedad infructuosa con Citroën y fue rescatada por Alejandro de Tomaso, quien la vendió en 1993 a FIAT y desde entonces ha renacido como hermana de Ferrari y Alfa Romeo.

Participante original de la F1 en 1950, obtuvo el título de 1957 de la mano de Juan Manuel Fangio, pero poco después la firma cerró su equipo de competencia, aunque luego fue proveedor de Cooper al inicio de la era de los motores de tres litros (1966-1968).

PORSCHE



Fundada por el inventor del escarabajo de VW, Ferdinand Porsche, se convirtió en un fabricante de autos deportivos de excelencia, pero aseguró su supervivencia con la invención de la SUV deportiva, la Cayenne. Fue absorbida por VW en 2012.

Tuvo un equipo de F1 brevemente entre 1960 y 1962, logrando un triunfo, y en los últimos años del siglo XX fue proveedor de McLaren (motores TAG) y de Arrows (Footwork), pero la firma siempre ha preferido correr en resistencia que en monoplazas.

RENAULT



Establecida en 1899 por los hermanos Renault, fue expropiada tras la II Guerra Mundial y con el paso de los años se convirtió en una multinacional formando una alianza, que dirige, con Nissan y Mitsubishi para formar una de las empresas más grandes del mundo.

Es el equipo que llevó los motores turbo en 1977 a la F1 y desde entonces ha competido casi ininterrumpidamente como constructor de autos o proveedor de motores con éxito constante. Recompró un equipo en 2016 y regresó a la F1 donde espera pelear la punta en 2019.

McLAREN



Fundada por el neocelandés Bruce McLaren, quien diseñó un auto de calle que usaba como transporte, pero no fue hasta que Ron Dennis decidió aprovechar su éxito en las pistas que sacaron hiperautos de calle que compiten con Ferrari en prestaciones y precio.

Equipo de competencia que debutó en F1 en 1966 con su creador epónimo al volante. Aunque de origen neocelandés, se convirtió en el equipo inglés por excelencia y es el más cercano a Ferrari en triunfos totales, pero tiene más de un lustro sin ganar.

ALFA ROMEO



La firma de Milán fue productora de autos deportivos y de lujo en la primera mitad del siglo XX, pero se transformó tras la guerra dejando el lujo de lado. Perdedora en las guerras interitalianas de autos y se fusionó con FIAT al igual que Lancia, Maserati y Ferrari.

Primer campeón mundial en 1950, pero dejó la F1 en 1952 y regresó como proveedor de Brabham con sus V12 en 1976. Para 1979 tenía un equipo oficial, aunque tras siete años sin triunfos dejó la F1. Regresó en 2018 nombrando los motores Ferrari del equipo Sauber.



LG OLED 55" C8PUA

La calidad de imagen de la TV LG C8PUA es completamente clara, con detalles exquisitos y colores brillantes y muy profundos. Resolución de 3,840 x 2,160 píxeles. Integra el procesador Inteligente a9 (Alpha 9) el cual crea imágenes más nítidas y limpias, ayudando a reducir el ruido dos veces más que las pantallas convencionales. Vive una experiencia de audio envolvente de 360° gracias a su tecnología Dolby Atmos®. Su diseño es la perfecta decoración para ofrecer un toque de estilo a tu hogar.

Precio aproximado
\$39,999 MXN



LG SJ3 BARRA DE SONIDO

Despreocúpate de los cables, la barra de sonido SJ3 de LG incluye un subwoofer inalámbrico con graves increíbles que te harán vibrar. Su Procesador Automático de Sonido optimiza el audio en cada nivel de volumen, ofreciendo un balance de sonido correcto sin importar el volumen. Cuando la barra de sonido está en modo reposo, al enviar música vía bluetooth desde el celular, la barra de sonido SJ3 se enciende y comenzará a reproducir la música automáticamente.

Precio aproximado
\$4,159 MXN



GOPRO HERO 7 BLACK

Toma increíbles fotos y vídeos, transfírelos a la aplicación de GoPro y disfruta en cómo se transforman en un vídeo increíble automáticamente. Con sus 12MP y GPS podrás transmitir en vivo en una definición 4K a 60fps. Sumergible en agua hasta 10 metros y una velocidad de 8x en cámara lenta.

Precio aproximado
\$8,999 MXN



LENOVO IDEAPAD 330S-15IKB

La nueva IdeaPad 330s de Lenovo tiene un diseño más delgado y elegante. Integra un disco duro de 2TB, memoria RAM de 4GB y la 8va generación de procesadores Intel® Core™ i5, lo cual mejora un 40% en el rendimiento de tus tareas. La IdeaPad 330s no sólo ofrece una batería de hasta 7 horas (la duración de la batería depende del uso), sino que también ofrece el sistema Rapid Charge: 15 minutos de carga te darán hasta 2 horas de autonomía de la batería*. Carga rápidamente y vuelve a tu día.

Precio aproximado
\$20,999 MXN



BLACKBERRY KEYONE BBB100-1

Los 12 megapíxeles de la cámara principal del BlackBerry KEYone te permiten grabar videos en 4K a 30 fps. Su cámara frontal de 8 megapíxeles cuenta con un amplio ángulo de 80° y 1080p HD para la grabación de videos. Integra 3GB RAM, 32GB de memoria interna y una pantalla de 4,5" con una resolución de 1,620 x 1,080p. Tiene un puerto USB Tipo-C y tiene la opción de escribir con el teclado físico o en la pantalla.

Precio aproximado
\$12,999 MXN



GALAXY TAB A 10.5"

Conoce la nueva tablet Galaxy Tab A 10.5" la cual tiene biselados más delgados para que tengas una experiencia de visualización cinematográfica con una proporción de 16:10. Te asombrarás con su sonido cuadrofónico, el cual se basa en 4 bocinas integradas que se ajustan automáticamente a sonido estéreo con base a la orientación de la pantalla. Disfruta de maratones de tus series favoritas hasta por 14 horas seguidas gracias a su batería de 7,300mAh y de la función de carga completa en tan sólo 3.5 horas para que puedas usarla más y esperar menos.

Precio aproximado
\$7,999 MXN

ABS

El primer sistema ABS (Antilock Brake System) fue probado por Bosch y Porsche en los prototipos 917 en 1970 y entró en operación en sus autos de calle antes del final de la década. Hoy, su uso es virtualmente universal.



CASI DESDE EL PRIMER DÍA QUE EXISTE EL AUTOMÓVIL, GRAN PARTE DE SUS SISTEMAS Y COMPONENTES FUERON DESARROLLADOS PRIMERAMENTE PARA LA INDUSTRIA AERONÁUTICA O EL DEPORTE MOTOR, TODOS SIENDO PROBADOS EN ESTE ÚLTIMO. VEAMOS ALGUNOS DE LOS DE MAYOR RELEVANCIA NACIDOS EN LAS PISTAS Y QUE HOY EN DÍA ESTÁN EN LOS AUTOS DE CALLE

DE LA PISTA A LA CALLE

TRANSFIRIENDO LA TECNOLOGÍA
Por Víctor Ortiz

Turbos

La tendencia actual de tener motores pequeños, pero sobrealimentados, no es reciente. Desde hace casi 40 años, a principios de la década de los 80, la escudería Brabham presentó el BT50 cuyo motor BMW rendía la cifra astronómica de casi 1,500 caballos, provenientes de un cuatro cilindros turbocargado de apenas 1.5 litros, es decir, una potencia específica de 1,000 caballos/litro. Cuatro décadas después la mayoría de los autos y SUVs, pequeños y medianos, tienen motores turbo de 3 y 4 cilindros, con desplazamientos de 1.0 a 1.6 litros y con potencias de los 110 a los 200 caballos.



Fibra de carbono

El uso de materiales ultraligeros es obligatorio en los superdeportivos actuales y decorativo en autos menos veloces. Además de ahorrar mucho peso, la fibra de carbono tiene más resistencia y rigidez estructural que la mayoría de los metales. El primer auto con monocasco de carbono fue el McLaren MP4/1 que debutó en 1981. Durante el GP de Italia su piloto John Watson se vio involucrado en un accidente fortísimo del cual, asegura, salió ileso gracias a la resistencia del material. Se convirtió sin querer en el *crash test dummy* del primer auto de fibra de carbono en la historia. Sus sucesores ganaron múltiples campeonatos de F1 desde 1984.



Frenos de disco

Presentes en la mayoría de los autos actuales –aunque algunos autos económicos siguen usando tambores atrás–, los frenos de disco aparecieron en la F1 en 1951 en el BRM Type 15, escuadra fundada por el piloto Raymond Mays. Este sistema aparecería después en el Jaguar Tipo C de 1953, mismo que ganaría las 24 Horas de Le Mans. Ese mismo año el Austin-Healey 100S –fabricado en aluminio y del cual se produjeron sólo 50 ejemplares– fue el primer auto vendido al público con frenos de disco en las cuatro ruedas. Dos años después, en 1955, el Citroën DS se convertiría en el primer coche de producción masiva con este sistema.





Paleta de cambio

Después de muchas dificultades en las pruebas, Ferrari obtuvo la victoria en Río de Janeiro en 1989 con la caja de cambios semiautomática diseñada por John Barnard. El sistema electrohidráulico permitió a sus pilotos Nigel Mansell y Gerhard Berger cambiar de marcha apretando dos paletas detrás del volante. En 1997 el Ferrari 355 fue el primer automóvil de producción equipado con la caja "F1", desarrollada por la división de competición de la marca de Maranello. Le siguieron BMW y Alfa Romeo, quienes desarrollaron sistemas similares reduciendo los retrasos de cambio para cada modelo nuevo. Hoy en día muchos autos tienen esas paletas, incluyendo compactos como el Mitsubishi Lancer, pionero en ofrecer este sistema, y en autos con un precio en torno a los 200 mil pesos.

Sistema de recuperación de energía cinética (KERS en inglés)

Tras años de pruebas, el uso del sistema KERS de 60 kW (80 caballos) se implementó en 2009 en las reglas de la F1. Los equipos usaron sistemas en los que podían almacenar energía, ya fuera como energía mecánica (a través de un volante motor o *flywheel*) o como energía eléctrica (en una batería o supercondensador aprovechando el calor generado en las frenadas). Sólo cuatro equipos lo usaron en la temporada 2009: Ferrari, Renault, BMW y McLaren, siendo este último el primero en ganar un GP de F1 en un auto con KERS (GP de Hungría, 26 de julio de 2009). Ahora el sistema es empleado en muchos autos de producción, sean o no híbridos, tras su desarrollo en las carreras de F1 y resistencia en las que cada marca participante escogió caminos distintos, pero igual de exitosos para recuperar la energía.



Llantas

El desarrollo de las llantas en la F1 ha sido más pausado, pues desde finales de los 60 se vio que el mejor agarre lo da el no tener dibujo. Las llantas tienen tanta historia como la categoría y su avance tecnológico se da en las llantas para lluvia, cuyo diseño es el que se asemeja al de los neumáticos de calle. Los compuestos han sido experimentados hasta la saciedad en las pistas, y las firmas han desarrollado gamas amplias de llantas para cualquier tipo de superficie y clima, basados en las mezclas probadas en la F1.



Aerodinámica

Después del motor –y la habilidad del piloto, obviamente– el factor más relevante para ganar carreras es la aerodinámica, ya que asegura, entre otras cosas, un paso por curva muy veloz gracias a la fuerza de arrastre que generan los alerones, mejorando notablemente la tracción. Aunque su primer uso data de 1955, no fue hasta 1968 que se popularizaron en las pistas. Ejemplo claro de este factor fue el Lotus 72 diseñado por Colin Chapman, con una nariz puntiaguda, una trompa en forma de cuña y con los radiadores instalados en los costados, lo que también movió el centro de gravedad del auto hacia atrás. Con esto Lotus ganó tanto el Campeonato Mundial de Pilotos como el de Constructores, pues por su aerodinámica revolucionaria pudo ir 15 kph más rápido en las rectas que su predecesor con la misma potencia del motor. Los deportivos de calle actuales utilizan alerones para obtener ese mismo agarre no mecánico. En casos extremos, el alerón es activo y se ajusta en inclinación de acuerdo al modo de conducción e incluso se usa como freno aerodinámico.



EN 280 CARACTERES

RECOMENDADOS

Apps



Formula 1

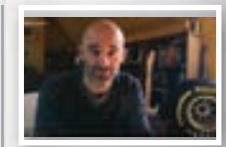


Hamoji - Lewis Hamilton Emoji

Videos



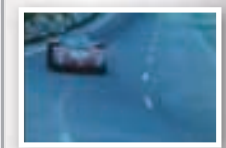
Historia del Gran Premio de México



¿Culpa de Vettel o de Verstappen? | El Garaje de Lobato

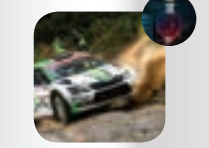


Formula 1 GP MEXICO 2017 Carrera Completa

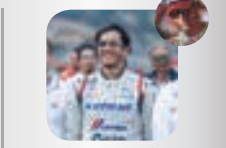


Victoria de Pedro Rodríguez en Le Mans 1968

Instagram

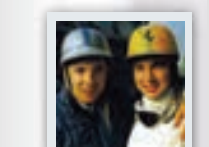


Kallero vanpera Handmade in Finland

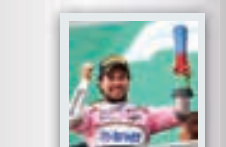


Irwinvences Piloto profesional

facebook



Pedro y Ricardo Rodríguez



Sergio Pérez

Mexico Grand Prix
@mexicogp
Alebrjes estarán presentes durante ceremonia de inauguración del #MexicoGP Artesanos mexicanos crearon estas personalizadas y coloridas piezas para cada uno de los 20 pilotos de #F1. Checa la galería completa <http://bit.ly/2zAqWQ2>

Formula Money
@FormulaMoney
Also, I don't know what 'Hire A Princess' is or why an #F1 team would need it but Force India owed them £175...

Sergio Pérez
@SChecoPerez
Increíble llegar a mis primeros 150 GPs! Hoy rescatamos un punto y nos vamos a Japón con más ganas que nunca! ••• It's and incredible feeling to have reached 150 GPs! Today I managed to score one point and I'm more motivated than ever! #Checo11 #nevergiveup #RussianGP

Formula 1
@f1
@MercedesAMGF1 WOLFF: "Valtteri, this is Toto. It was a difficult day for you and a difficult day for us. Let's discuss it after the race" #RussianGP #F1

Mercedes-AMG F1
@MercedesAMG F1
Lewis: "Valtteri did a fantastic job all weekend and was a real gentleman to let me by. Obviously, he's now not fighting for the Championship. Usually we'd be elated but I can understand how difficult it was for Valtteri. He did a fantastic job and deserved to win." #RussianGP

DSORacing
@DSORacing
BOT se asoma a ver la parte trasera del auto de HAM para ver si está por ahí su dignidad. Algunos diran que fue a ver el blister de la llanta.

WTF1
@WTF1oficial
DC: "You wouldn't want to get in the way of the championship battle would you?" Verstappen: "Is it still a battle? I'm not sure!"

AndB11
@AndB111
-Era igual de obvio y lógico q Bottas dejase pasar a Hamilton como q Massa le dejase a Fernando en 2010. Lo incoherente es criticar una y justificar otra. -Raikkonen ganó el título de 2007 con órdenes encubiertas y nadie se escandaliza

Sean Kelly
@virtualstatman
I wonder what this championship would look like if Nico Rosberg was in that Mercedes right now rather than Bottas. How might today have played out differently? #RussianGP

Alerta Racing
@AlertaRacing
El mensaje autocrítico de Vettel al cruzar la línea de meta: "...no tengo mucho que decir, si no iba a buscar al espacio que estaba ahí (al intentar rebasar a Verstappen) quizás debí haberme quedado en casa entonces. Una disculpa por el resultado".

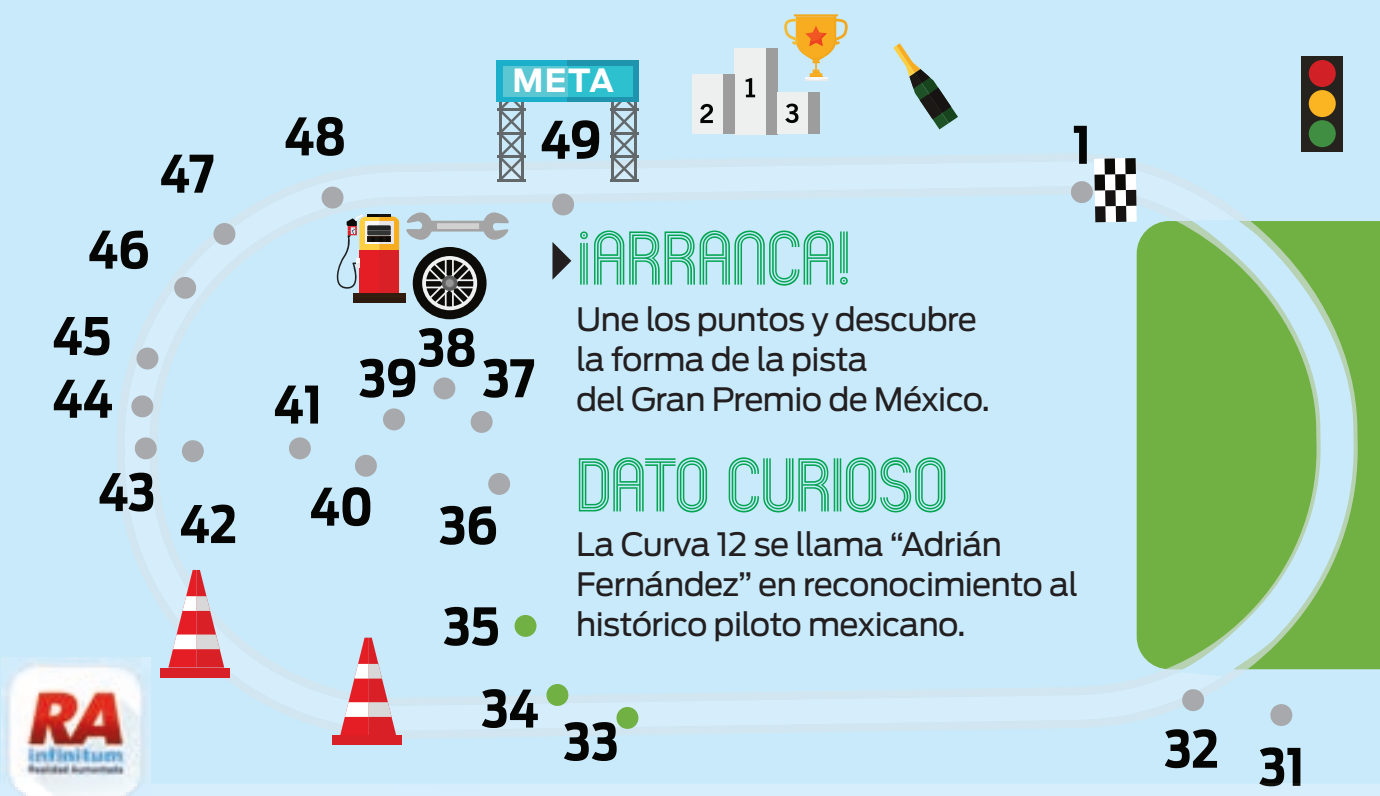
Lewis Hamilton
@LewisHamilton
The fans here in Japan are amazing. So patient and polite. Thank you for all the love. Today's a special 80th pole with you guys. Arigato

Checo Pérez
@ChecoPerezNewz
Vaya susto pasó @SChecoPerez cuando intentaba la maniobra sobre Leclerc y Grosjean salía de los pits Grandes manos y concentración para evitar un problema #ForceCheco #japaneseGP

Robert Wickens
@robertwickens
ATTENTION ANY @FIAFormulaE TEAMS OR STAFF How can I make my electric wheel chair faster without the hospital knowing? Thanks, RW

Adrián Mancebo
@AdriMancebo
Ya que, por el bien del espectáculo, tenemos una parada obligatoria en boxes para cambiar de neumáticos pero éstos duran toda una carrera sin problemas... ¿por qué no ponemos dos o tres obligatorias? Al final se han convertido en el único momento "emocionante".





¡ARRANCA!
 Une los puntos y descubre la forma de la pista del Gran Premio de México.

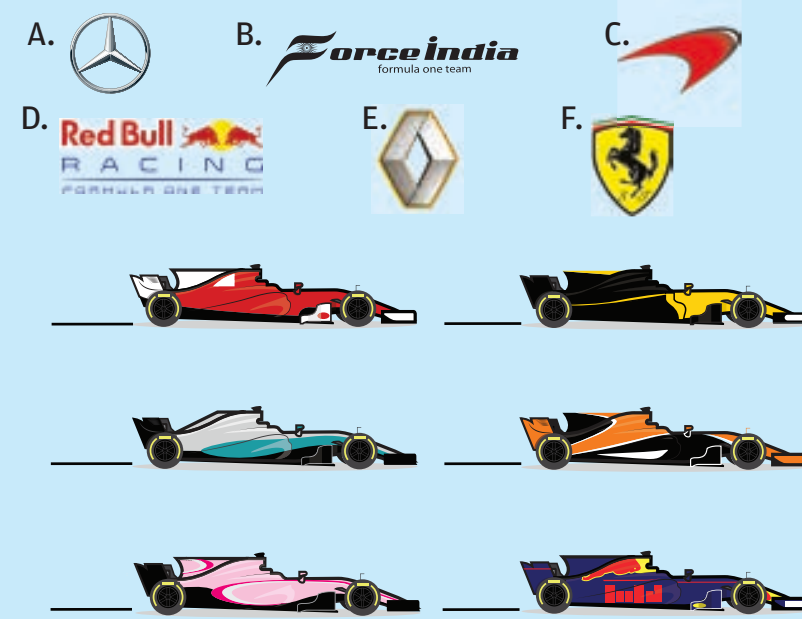
DATO CURIOSO
 La Curva 12 se llama "Adrián Fernández" en reconocimiento al histórico piloto mexicano.



LA PANDILLA



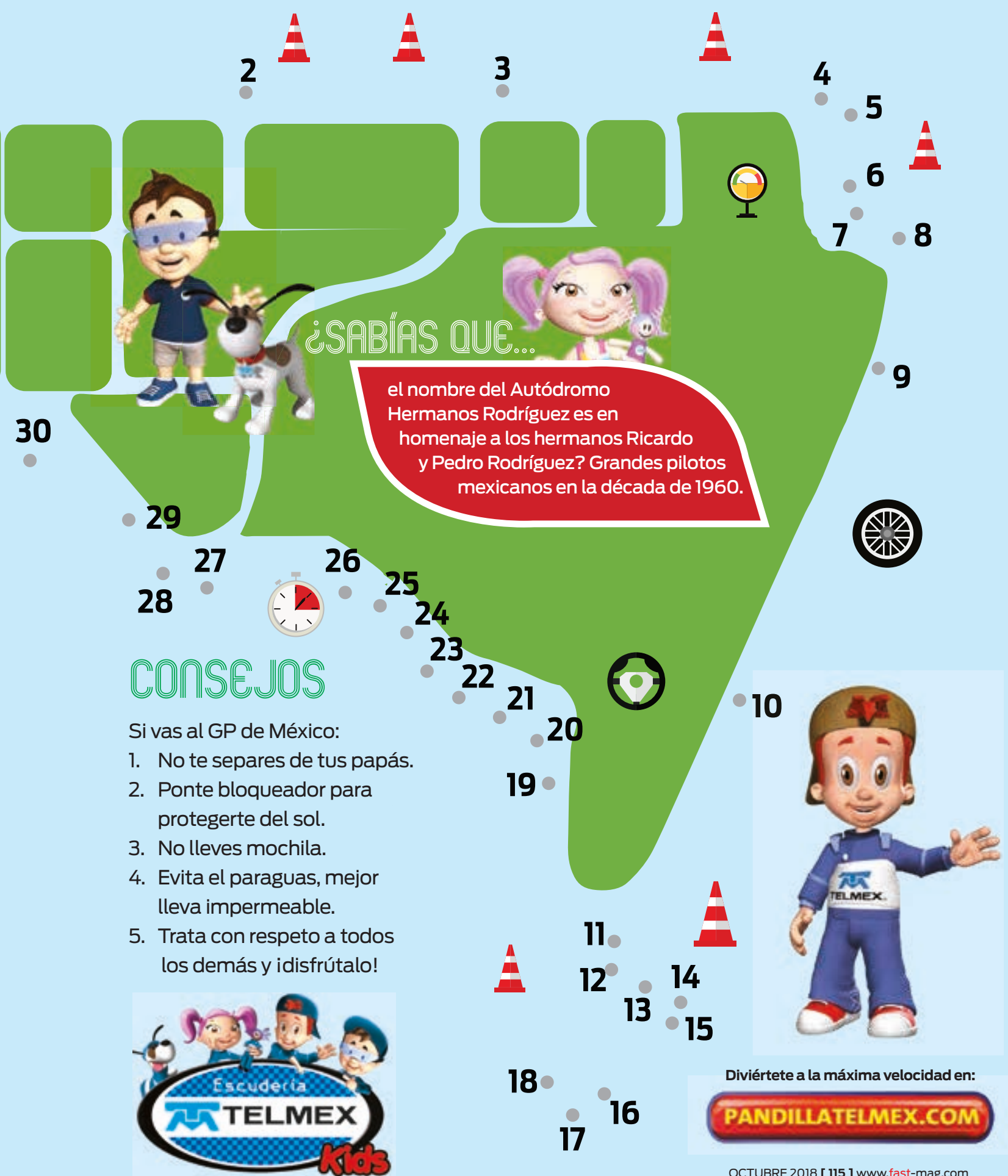
Relaciona cada auto con el logo de la escudería que le corresponde.



A. Mercedes B. Sahara Force India C. Sahara Force India D. McLaren E. Renault F. Ferrari



RESPUESTA: 3



¿SABÍAS QUE...
 el nombre del Autódromo Hermanos Rodríguez es en homenaje a los hermanos Ricardo y Pedro Rodríguez? Grandes pilotos mexicanos en la década de 1960.

CONSEJOS

- Si vas al GP de México:
1. No te separes de tus papás.
 2. Ponte bloqueador para protegerte del sol.
 3. No laves mochila.
 4. Evita el paraguas, mejor lleva impermeable.
 5. Trata con respeto a todos los demás y disfrútalo!



Diviértete a la máxima velocidad en:
PANDILLATELMEX.COM

Disponible en

Saks Fifth Avenue

C.C. Santa Fe • Plaza Carso



GUCCI



Lentes
SUPER BY
RETROSUPERFUTURE



Lentes
SUPER BY
RETROSUPERFUTURE



Zapato
GIUSEPPE
ZANOTTI



Cinturón
MOSCHINO



Sneaker
GIUSEPPE
ZANOTTI



Sneakers
GUCCI

Disponible en

Saks Fifth Avenue

C.C. Santa Fe • Plaza Carso



GUCCI

Bolsa
BALENCIAGA



Bolsa
BALMAIN



Saco
DOLCE &
GABBANA



Sneaker
BALMAIN

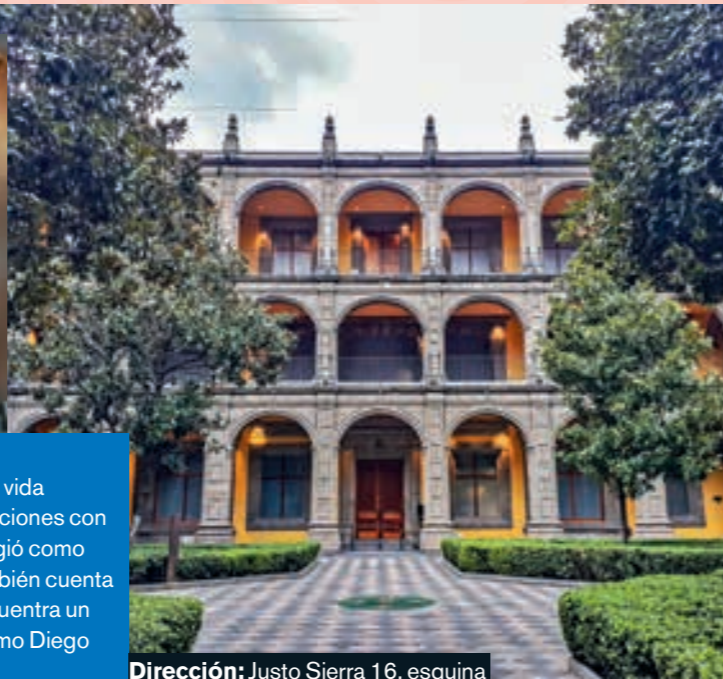




Antiguo Colegio de San Idelfonso

Considerado uno de los espacios culturales más importantes de la vida nacional, El Antiguo Colegio de San Idelfonso es una de las edificaciones con mayor importancia de la Ciudad de México, misma que no sólo fungió como sede de la importante Escuela Nacional Preparatoria, sino que también cuenta con un extenso acervo propio, además que entre su riqueza se encuentra un destacado conjunto de murales realizados por grandes artistas como Diego Rivera, David Alfaro Siqueiros, José Clemente Orozco, entre otros.

Dirección: Justo Sierra 16, esquina con República de Argentina, Col. Centro.



Museo Soumaya

Treinta siglos de arte americano y europeo son los que alberga la Fundación Carlos Slim a través de una colección sorprendente que el Museo Soumaya abre al mundo con la finalidad de motivar la reflexión y el diálogo en el panorama cultural latinoamericano. Esculturas de Auguste Rodin, pinturas de artistas de la talla de Dalí, Siqueiros, Rivera, Picasso y Tamayo; entre otras grandes obras de arte, son las que te llevarán por un recorrido que da cuenta de la gran riqueza cultural que alberga la exhibición.

Dirección: Blvd. Miguel de Cervantes Saavedra 303, Granada.



Museo Tamayo

Considerado uno de los mayores ejemplos de la arquitectura contemporánea en México, el museo Tamayo tiene como objetivo acercar al espectador a selectas exposiciones de arte contemporáneo internacional y a su propia colección de arte moderno. Importantes obras de grandes artistas como Pablo Picasso, Joan Miró, Salvador Dalí, Roy Lichtenstein, René Magritte, Andy Warhol, entre otros renombrados nombres, son los que podrás contemplar a través de su colección.

Dirección: Primera sección del Bosque de Chapultepec

UNA VUELTA DE 360° POR LA CIUDAD por Actual

Desde los más sorprendentes museos que dan cuenta del legado artístico y la riqueza cultural que posee México, hasta los lugares en tendencia que hacen oda a la diversión y a la exquisitez culinaria, hacemos un recorrido que te llevará entre las mejores recomendaciones de nuestra ciudad para disfrutar durante este mes del **#GPMX**



Museo Franz Mayer

Este importante museo alberga el breviario principal de artes decorativas de México, misma que se fundó con la colección privada del empresario alemán Franz Mayer. La exhibición se encuentra compuesta por impresionantes piezas de platería, cerámica, mobiliario, textiles, esculturas y pinturas de distintas procedencias; principalmente de México, Europa y Oriente que datan del siglo XVI al XIX.

Dirección: Hidalgo 45, Centro Histórico.



Museo Frida Kahlo

Ubicada en Coyoacán, uno de los puntos más bellos y antiguos de la Ciudad de México, la Casa Azul de Frida Kahlo es un espacio que profundiza en la vida y obra de la famosa artista reconocida a nivel mundial y nos adentra en su universo íntimo y creativo a través de los vestigios de sus objetos personales, pinturas y de la casa per se. Actualmente es uno de los museos más concurridos en la capital mexicana, lo que la convierte en una parada obligada.

Dirección: Londres 247, Del Carmen, Coyoacán.



Palacio de Bellas Artes

Sin duda, una de las construcciones más emblemáticas de la Ciudad de México al considerarse el recinto más importante en la manifestación de las artes en México y una de las casas de ópera más renombradas del mundo, misma que actualmente se encuentra declarada por la Unesco como un monumento patrimonio de la humanidad. Su escenario ha sido testigo de los más grandes talentos e incluso ha presenciado los más impactantes acontecimientos sociales y políticos del país. Dentro de este recinto se alojan el Museo Palacio de Bellas Artes y el Museo Nacional de Arquitectura, además de fungir como sede de la Orquesta Sinfónica Nacional, la Compañía Nacional de Ópera (Ópera de Bellas Artes), la Compañía Nacional de Danza y del Ballet Folklórico de México de Amalia Hernández.

Dirección: Av. Juárez, esq. Eje Central, Centro Histórico.



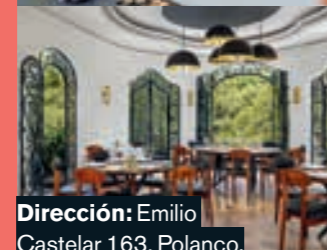
Barra de Fran

Tradición e innovación son los conceptos que se fusionan para dar vida a Barra de Fran, un espacio culinario que ha logrado consolidarse como la taberna española contemporánea de Polanco, en donde sus platillos reflejan el sabor tradicional madrileño con una chispa completamente original. Sus amplias terrazas *pet friendly* con interesante vista al Parque del Reloj, salón del jardín y piano bar hacen de este lugar el ambiente ideal para disfrutar durante el fin de semana.

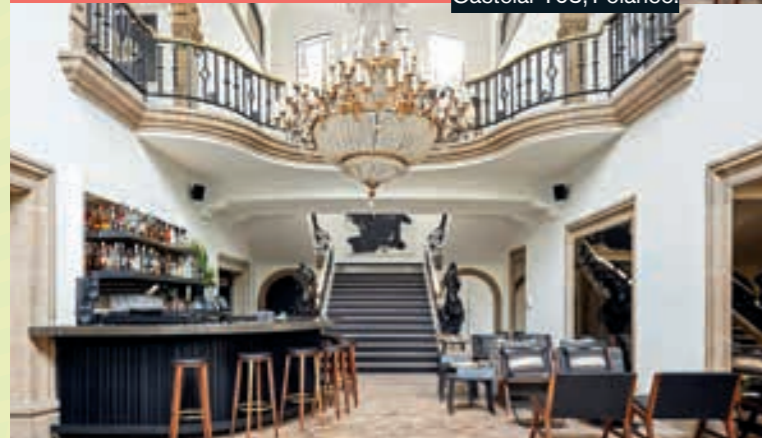
Dirección: Emilio Castelar 185, Col. Polanco.

Blanco Castelar

Casa Domit, una construcción impresionante con estilo californiano diseñada por el arquitecto Shafick Kaim entre 1939 y 1940, es el espacio que alberga Blanco Castelar, en donde el irresistible sabor y calidad de sus platillos a cargo del chef César Parra, prometen brindarte una gran experiencia culinaria a través de propuestas originales que reivindican los platillos tradicionales de la gastronomía internacional.



Dirección: Emilio Castelar 163, Polanco.



Contramar

Mariscos y frutos de mar de temporada son la oferta especial de Contramar, un lugar cuya cocina tradicional completamente apegada al estilo costero se convierte en un espacio obligado a visitar si lo que buscas es una razón que te haga viajar hasta la orilla del mar sin tener que salir de la ciudad.

Dirección: Durango 200 Col. Roma Norte.



La Docena

Exquisitos productos del mar, tanto al natural como con creativas intervenciones, son la especialidad de La Docena, un concepto que bajo la mirada de Alejandro de la Peña, Claudio Javelly y el chef Tomás Bermúdez ha logrado convertirse en uno de los más grandes éxitos gastronómicos de la ciudad en los últimos años y que seguramente te cautivará bajo un ambiente que te acerca lo mejor del mar a la ciudad.

Dirección: Sudermann 156 esq. Homero.



Pubbelly Sushi

Es aquí en donde la palabra originalidad cobra vida, pues bajo el concepto cosmopolita y vanguardista traído desde Miami por el reconocido chef José Mendin, que se hace notar no solo a través de su cuidada arquitectura con estilo urbano, sino también de sus platillos basados en sabores asiáticos que se entre mezclan con tintes latinos, vivirás una experiencia culinaria muy diferente a la que estás acostumbrado y que en definitiva no encontrarás en otro lugar.

Dirección: Av. Pdte. Masaryk 275, Col. Polanco.



Dinsmoor

Este antro es uno de los más exclusivos del país, ya que sólo podrás entrar con invitación por parte de alguno de los socios. Si lo que tú quieres es escuchar al mejor DJ de Coachella o a los talentos nacionales más famosos, este es el espacio ideal para ti.

Dirección: Horacio 400 Col. Polanco.



La Santa

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

Dirección: Av. Pdte. Masaryk 336, Polanco, Polanco IV Secc, 11550 Ciudad de México, CDMX
Tel. 5989 0427



Gin Gin

Es uno de los espacios más recurrentes para los amantes de la coctelería preparada con ginebra. La elaboración de sus bebidas consta en la producción en casa de jugos, jarabes y garnituras 100% naturales que garantizan la calidad y delicioso sabor de cada una de sus mezclas. De miércoles a sábado a partir de las 9 pm, Gin Gin se convierte en el escenario de prestigiosos DJ's cuyos himnos navegan entre olas de ritmos House, Deep house, Nu disc, Funk, R&B y Slo-mo.

Dirección: Avenida Oaxaca 87, Roma Norte.



República del Distrito

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

Dirección: Av. Pdte. Masaryk 407, Polanco, Polanco III Secc, 11550 Ciudad de México, CDMX
Tel. 5662 9479





Terraza Blanco Castelar

Ubicada dentro del restaurante Blanco Castelar, en el tercer piso, esta terraza minimalista se hace notar por ofrecer las mejores vistas de la noche gracias a su techo retráctil, mientras disfrutas de la amplia oferta de su cava que alberga más de 200 etiquetas, mismas que podrás maridar con una exquisita selección de quesos y alimentos bajo la creación del chef César Parra.

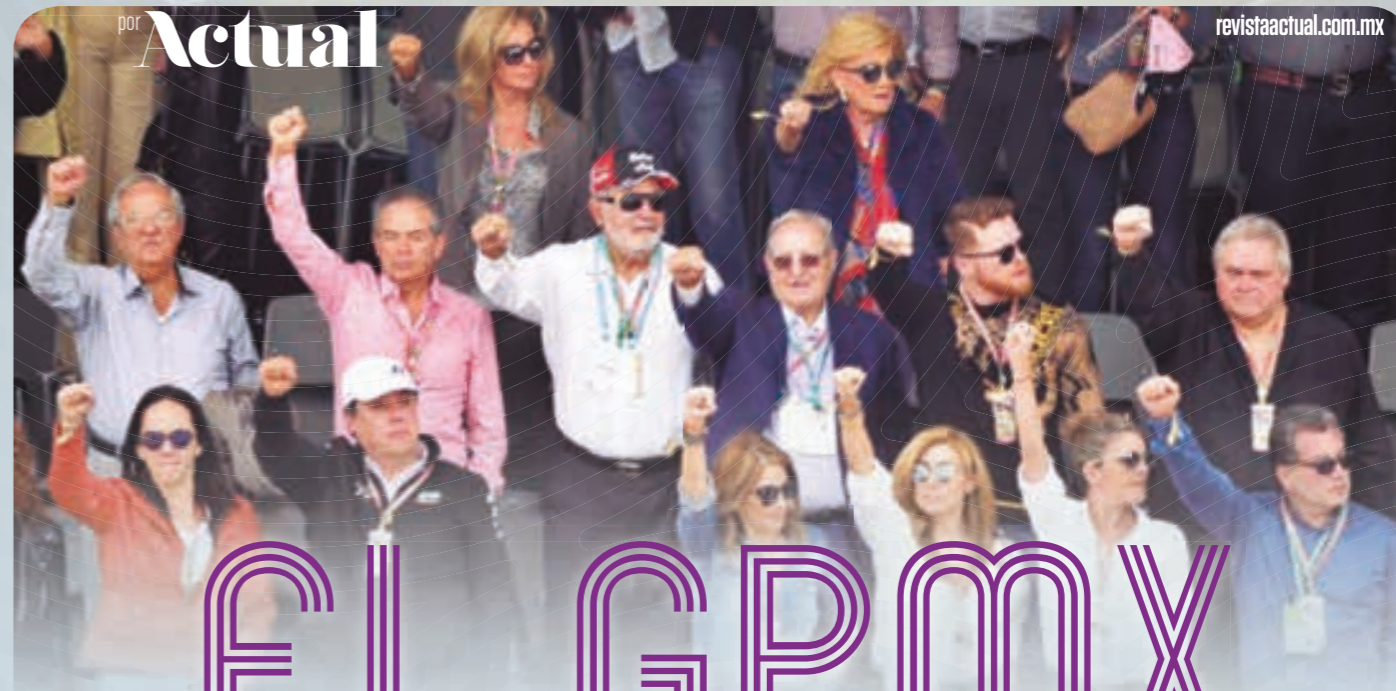
Dirección: Emilio Castelar 163, Polanco.



Toledo Rooftop

Si buscas un lugar para pasar la tarde al aire libre mientras disfrutas de buena música, Toledo Rooftop es tu lugar. Este sitio promete brindarte una experiencia completamente única a través de su hipnotizante coctelería a cargo de *Diageo* compañía líder mundial en el segmento de bebidas alcohólicas premium, sus deliciosos platillos con influencia asiática bajo la autoría del Chef Oswald Flores y su cautivante vista al Castillo de Chapultepec y Paseo de la Reforma.

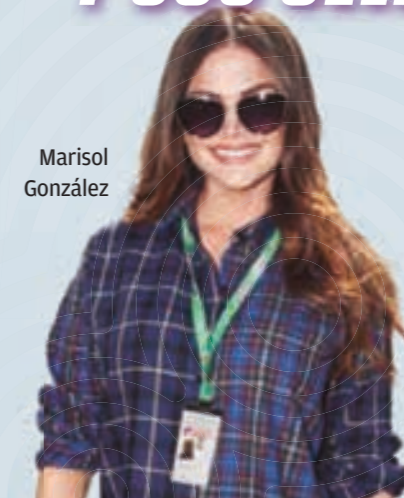
Dirección: Toledo 39, Piso 6, Col. Juárez
Tel. 5662 9479



EL GPMX Y SUS CELEBRIDADES



Jo Ramírez



Marisol González



Michael Johnson



Lennox Lewis



María Rojo y Alexander Acha



Petra
Nemcova



Martha Debayle y su esposo, Juan Garibay



Altair Jarabo



Carles Puyol



Sergio Pérez



Maurizio Arrivabene



Alfredo Tena y Paulina Peña



Adrián Fernández
y Priscila Perales



Diego Luna



Inés Sainz



Oribe Peralta



Esteban Gutiérrez, Mónica Casan,
Mariana Burelli y Roberto Aguirre

FOTOS: MANUEL AGÜERO/IDS

ROMPE TODOS LOS LÍMITES
CON EL NUEVO LANIX ALPHA 9

GigaRed
telcel

ILIUM α⁹

Pantalla "NOTCH"
6,2" FHD
SUPER WIDE VISION

Procesador
Octa-Core
2.0 Ghz
Helio P60

Reconocimiento Facial
Lector De Huella Digital

Cámara Trasera
16+5Mpx AF
FLASH LED

Cámara Selfie
16Mpx FF
FLASH LED

Con cargador inalámbrico incluido
VoLTE/VILTE/VoWiFi

Telcel la mejor Red con la mayor Cobertura

Descarga la aplicación gratuita

Escanea esta página y descubre la realidad aumentada

GPMX

PROGRAMA DE ACTIVIDADES 2018

JUEVES 26 DE OCTUBRE

11:00

Fórmula Uno

Conferencia de Prensa Pilotos

Sala de Prensa

Consulta los horarios en tiempo real con:



VIERNES 27 DE OCTUBRE

10:00 - 11:30

Fórmula Uno

Práctica 1

11:55 - 12:20

F4 Mexicana

Sesión de Práctica

12:00 - 13:00

Fórmula Uno

Conferencia de Prensa

Directivos

Sala de Prensa

14:00 - 15:30

Fórmula Uno

Práctica 2

16:00 - 16:45

Porsche Supercup

Sesión de Práctica

17:10 - 17:35

Panamericanos

Sesión de Práctica

18:00 - 18:25

F4 Mexicana

Sesión de Calificación

SÁBADO 28 DE OCTUBRE

08:00 - 08:45

Fórmula Uno

Práctica de Paradas en los Fosos

10:00 - 11:00

Fórmula Uno

Práctica 3

11:25 - 11:55

Porsche Supercup

Sesión de Calificación

13:00 - 14:00

Fórmula Uno

Calificación

15:00 - 15:35

Porsche Supercup

Carretera 1

16:00 - 16:30

F4 Mexicana

Carretera 1

17:00 - 17:25

Panamericanos

Calificación

DOMINGO 29 DE OCTUBRE

08:25 - 08:55

Panamericanos

Carretera

09:20 - 09:50

F4 Mexicana

Carretera 2

10:15 - 10:50

Porsche Supercup

Carretera 2

11:30 - 12:00

Fórmula Uno

Desfile de Pilotos

12:00 - 12:15

Fórmula Uno

Presentación de Parrilla

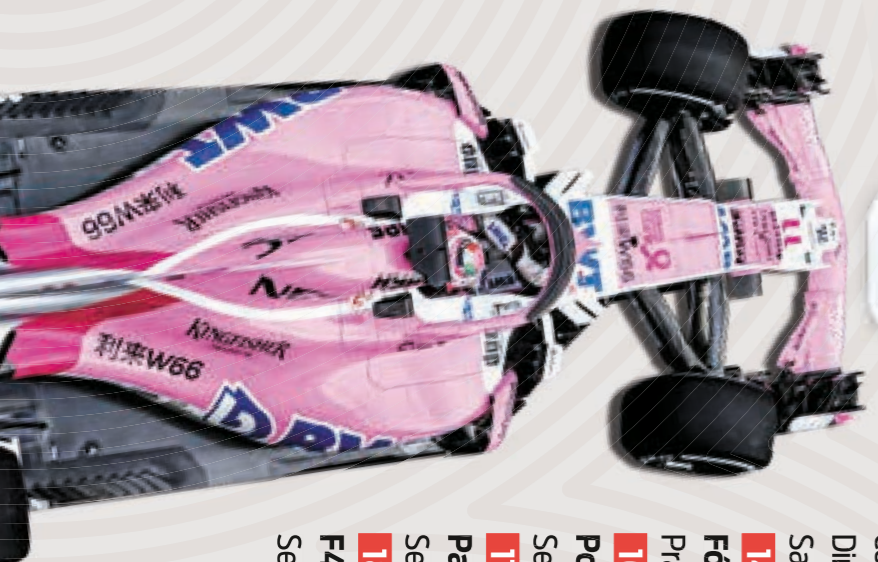
12:54 - 12:56

Fórmula Uno

Himno Nacional

13:10 - 15:10

Fórmula Uno



XX Gran Premio de México

(71 vueltas o 120 minutos)

Nota: Horarios en tiempo local de la Ciudad de México, sujeto a cambio sin previo aviso.



La última vuelta acelera a fondo.

Caliente[®]

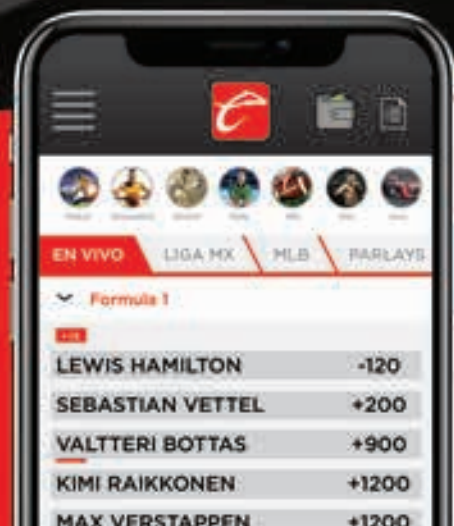
 caliente.mx

MÁS ACCIÓN. MÁS DIVERSIÓN.

Recibe de regalo*
\$300



BAJA LA
APP EN
caliente.mx



*VÁLIDO SÓLO PARA NUEVOS USUARIOS. PERMISO SEGOR DGG-SP/40497 DIVIERTETE RESPONSABLEMENTE.
LOS JUEGOS CON APUESTA ESTÁN PROHIBIDOS PARA MENORES DE EDAD. CONSULTA TÉRMINOS Y CONDICIONES EN CALIENTE.MX