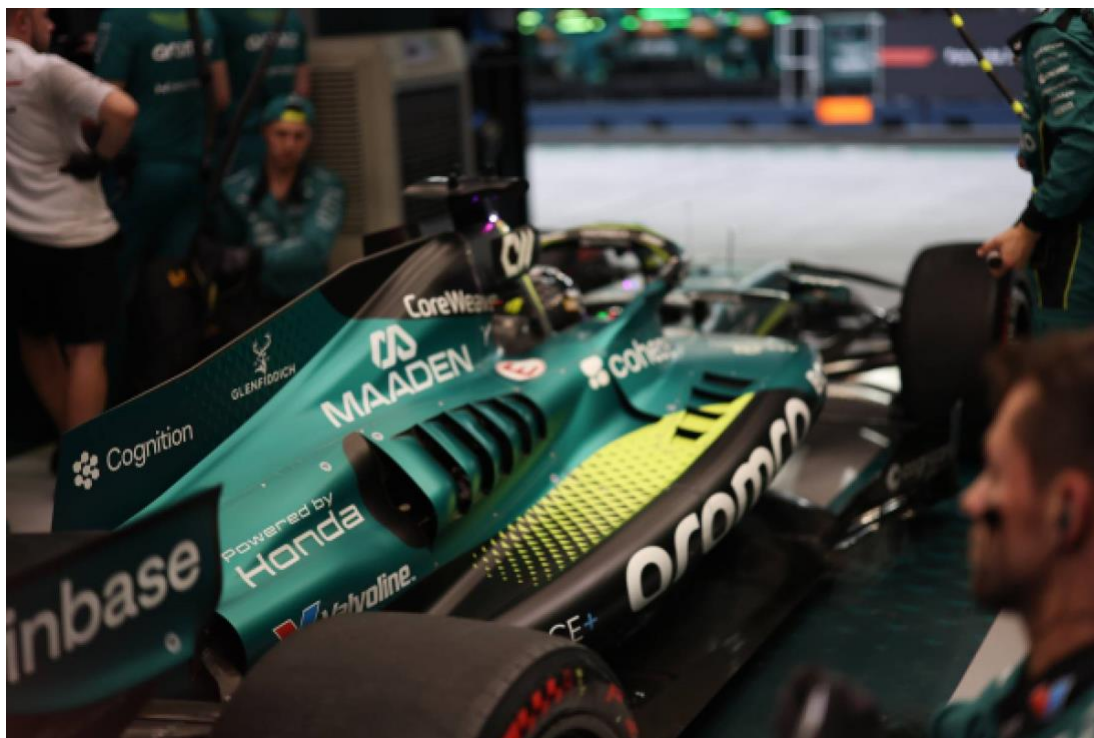




COMUNICADO DE PRENSA

Alonso termina en la posición 16 y Stroll se retira

Marina Bay, Singapur. 12 de octubre de 2026.- Se disputó el Gran Premio de Fórmula 1 de Singapur de 2026 (prueba 17) a lo largo de 62 vueltas en el Circuito Urbano de Marina Bay, en condiciones de pista seca, con una temperatura del aire de aproximadamente 30 °C y temperaturas de pista que oscilaron entre los 41 °C y los 44 °C.



El equipo Aston Martin Aramco Formula One Team™ realizó ajustes en la configuración de la suspensión de ambos monoplazas bajo el régimen de parque cerrado (parc fermé) e instaló el sexto turbocompresor de la temporada en el monoplaza número 14 de Fernando Alonso.

De acuerdo con el reglamento, estas modificaciones en la suspensión obligaron tanto a Alonso como a Lance Stroll a tomar la salida desde el pit lane.

La parrilla de salida definitiva, publicada por la Federación Internacional del Automóvil (FIA), establecía que los tres pilotos que debían iniciar la carrera desde el pit lane lo harían en el siguiente orden: Fernando Alonso, Lance Stroll e Isack Hadjar (Red Bull). Sin embargo, los monoplazas se colocaron a la salida del carril de boxes en un orden diferente: Hadjar, Alonso y Stroll.

La carrera comenzó a las 8:03 p.m., hora local, con ambos pilotos iniciando su remontada desde el pit lane sin mayores inconvenientes. Alonso completó la primera vuelta en la posición 21 y, en la segunda vuelta, adelantó a Isack Hadjar en la curva 1 para ascender al puesto 20. Posteriormente, superó a Valtteri Bottas por el interior de la curva 13 para colocarse en la posición 19. Por su parte, Stroll finalizó la primera vuelta en el puesto 22 y ascendió a la posición 21 tras adelantar a Bottas por el interior de la curva 14 durante la tercera vuelta.

En la vuelta 7, Alonso adelantó por el exterior a Gabriel Bortoleto, quien había reducido la velocidad en la última curva (curva 19), para avanzar a la posición 18. En la siguiente vuelta, Stroll también superó a Bortoleto en la recta principal y ascendió al puesto 20. Poco después, Bortoleto detuvo su monoplace cerca de la salida del pit lane, lo que provocó la activación del periodo de Auto de Seguridad Virtual (Virtual Safety Car, VSC), que finalizó en la vuelta 9.

Durante la parte intermedia de la carrera, las paradas en boxes de Sergio Pérez, en la vuelta 21, y Alexander Albon, en la vuelta 22, permitieron a Alonso avanzar hasta la posición 17. Mientras tanto, Stroll realizó su parada en boxes en la vuelta 26 para cambiar de neumáticos blandos a medios. Se reincorporó a la pista en la posición 20, con una vuelta de desventaja.

A partir de la vuelta 30, Alonso continuó ganando posiciones conforme otros pilotos realizaban sus paradas en boxes, hasta alcanzar el puesto 13 al finalizar la vuelta 34. En la vuelta 35, ingresó a boxes para cambiar de neumáticos blandos a medios y regresó a la pista en la posición 17. Dos vueltas después, registró su mejor tiempo personal de carrera, con 1:38.032.

Durante la segunda mitad de la competencia, mientras el líder completaba la vuelta 39, Stroll frenó demasiado tarde al aproximarse a la curva 14 y siguió de frente hacia la zona de escape. Aunque logró dar marcha atrás y reincorporarse a la pista, continuó a velocidad reducida antes de detener su monoplace en la curva 15. El equipo le indicó por radio que detuviera el vehículo y le informó que presentaba un problema en el embrague.

Los oficiales de pista trabajaron para retirar el monoplace de Stroll cerca de la curva 15, lo que provocó un nuevo periodo de Virtual Safety Car (VSC). De acuerdo con la clasificación oficial de la FIA, Stroll abandonó la carrera tras completar 36 vueltas.

Posteriormente, Alonso ascendió a la posición 16 tras la parada en boxes de Albon y mantuvo ese puesto durante las últimas vueltas, finalizando la carrera en el lugar 16, a una vuelta del ganador.

Fernando Alonso 14 - Aston Martin Aramco Formula One Team

“Fue un fin de semana complicado, no solo por la carrera. Sabíamos que salir desde el pit lane nos complicaría las cosas, sobre todo en un circuito en el que adelantar no es fácil. Hice lo que pude, pero no teníamos el ritmo necesario para luchar por mucho más. Tuvimos problemas con la manejabilidad durante todo el fin de semana; esperemos solucionar estos problemas antes de la próxima triple jornada”.

Lance Stroll 18 - Aston Martin Aramco Formula One Team

“Realizamos algunos ajustes en la configuración del monoplace, por lo que tuvimos que iniciar la carrera desde el pit lane. Durante la competencia experimentamos problemas en el comportamiento del vehículo y, posteriormente, el embrague se sobrecalentó, lo que nos obligó a abandonar la carrera en la vuelta 39. Tendremos que analizar lo sucedido y trabajar para mejorar de cara a la próxima carrera”.

Mike Krack- Aston Martin Aramco Formula One Team

“Si sales desde el pit lane en un circuito como el de Singapur, estaba claro que nos esperaba una tarde muy complicada. Ambos pilotos lo dieron todo y sacaron todo el partido posible al vehículo. Fernando remontó hasta la P16, mientras que Lance, por desgracia, tuvo que abandonar por un problema con el embrague. Nos reorganizaremos, seguiremos esforzándonos y estaremos listos para competir de nuevo en Austin. A todo el equipo, pero especialmente a los miembros de los boxes y del área de hospitalidad, gracias por el arduo trabajo y el compromiso durante las últimas tres semanas”.

Shintaro Orihara - Honda

“Llegamos a esta carrera con ciertas expectativas, después de haber sumado puntos en el Gran Premio de Baréin en Malasia. Sin embargo, el resultado final estuvo por debajo de lo que esperábamos. Al evaluar el rendimiento general de nuestro monoplaza, considero que este resultado refleja nuestro nivel actual de competitividad frente a nuestros rivales. Tras la sustitución de componentes de la unidad de potencia bajo el régimen de parque cerrado (parc fermé), ambos monoplazas tuvieron que iniciar la carrera desde el pit lane. Dadas las características del circuito de Singapur, donde los adelantamientos son complicados, sabíamos que sería una carrera difícil. A pesar de ello, logramos recopilar una cantidad importante de datos durante el fin de semana y nuestro objetivo es aprovechar la información obtenida para impulsar el desarrollo del monoplaza y fortalecer nuestra preparación de cara a las próximas carreras”.

#

Acerca de Honda de México

Honda comenzó operaciones en México en 1985. Hoy, cuenta con más de 6,600 asociados en territorio nacional, comprometidos con el desarrollo, producción, ventas y servicio de los automóviles Honda y Acura, así como de las Motocicletas y Productos de Fuerza. Cuenta con dos plantas de producción, la primera de ellas ubicada en El Salto, Jalisco, enfocada en la producción de motocicletas, productos de fuerza y refacciones. Actualmente, se producen 10 modelos de motocicletas: CB190R, CBF160, Cargo, CBF125, Tool, Dio110, Honda Wave, XR190L, Dio 125, NAVi (para mercado local y de exportación) y XR150L que se exporta a Estados Unidos y Canadá. La segunda planta de producción se ubica en Celaya, Guanajuato, donde se concentra la producción de automóviles (Acura ADX y Honda HR-V) y transmisiones CVT, ambos para mercado local y exportación.

Honda de México cuenta con una extensa red de distribuidores, con más de 110 para automóviles Honda, 10 para automóviles Acura, 200 para motocicletas y más de 115 para productos de fuerza. Honda de México asegura calidad y satisfacción al cliente, consolidándose como una marca confiable y respetada en el mercado mexicano. Visita nuestro sitio para más información: <https://www.honda.mx/>

Contacto para medios:

Communica
Daniela Sánchez
dsanchez@communica.com.mx