

# TRABAJO FIN DE GRADO

Grado en Periodismo. Facultad de Comunicación, Universidad de Sevilla



## *MOTOGP EN DAZN. ANÁLISIS DEL CONTENIDO Y DEL TRABAJO PERIODÍSTICO*

**AUTOR:** Onrubia Triano, Ángel

**TUTOR:** Díaz León, Enrique

SEVILLA, JUNIO DE 2021

# ÍNDICE

<b>1. RESUMEN .....</b>	<b>2</b>
<b>2. ANTECEDENTES.....</b>	<b>3</b>
<b>2.1. OBJETIVOS E HIPÓTESIS.....</b>	<b>6</b>
<b>2.2. METODOLOGÍA .....</b>	<b>7</b>
<b>3. ESTUDIO .....</b>	<b>8</b>
<b>3.1. INTRODUCCIÓN .....</b>	<b>8</b>
<b>3.2. ANÁLISIS DE CONTENIDOS.....</b>	<b>10</b>
<b>3.2. RESULTADOS .....</b>	<b>57</b>
<b>4. CONCLUSIONES .....</b>	<b>74</b>
<b>5. BIBLIGOFRAFÍA .....</b>	<b>76</b>

## **1. RESUMEN**

Este trabajo está enfocado al análisis de los contenidos de MotoGP en DAZN, además de conocer el trabajo que supone cubrir el Campeonato Mundial de MotoGP a nivel mediático y la gestión que hace el equipo de periodistas de los contenidos. Tras la entrada de DAZN en España a través de MotoGP, la elaboración de contenidos bajo demanda ha sido uno de los principales objetivos de la plataforma, consiguiendo así crear contenido de calidad que complementa al mundial y que ha conseguido subir los niveles de audiencia.

### **Palabras clave:**

- DAZN
- MotoGP
- Motociclismo
- Bajo demanda
- Pilotos

## 2. ANTECEDENTES

El motociclismo es uno de los deportes más seguidos a nivel nacional. España se encuentra entre los países con más influencia por parte de este deporte, en el que cuenta con pilotos que son verdaderos referentes para aquellos apasionados de la velocidad sobre dos ruedas.

A pesar de que las primeras carreras comenzaron a disputarse en el año 1894, no es hasta el año 1949 cuando se funda la Federación Internacional de Motociclismo. En España, el auge del motociclismo surge en el año 1970, con la figura de Ángel Nieto. El piloto zamorano, que falleció en el año 2017, es considerado el padre del deporte de motor sobre dos ruedas en el país, donde ha sido y sigue siendo un gran ejemplo para muchos de los pilotos españoles que van pasando por las diferentes categorías del Mundial de Motociclismo. Es el piloto español más laureado de la historia<sup>1</sup> con 13 títulos en su haber, 12 + 1, como él decía; y el segundo piloto de la historia con más títulos mundiales, justo por detrás del italiano Giacomo Agostini, con 2 más a su favor. Después del auge de Ángel Nieto, llegaron pilotos como Alex Crivillé, Carlos Cheva o Sete Gibernau, y hasta ahora, donde la mayor expectación la crea el ocho veces campeón del mundo, Marc Márquez. Su reciente lesión hizo que hubiese muchas incertidumbres acerca del mundial ya que se encontraba un escalón por encima de sus contrincantes. Sin embargo, con su ausencia en el año 2020 debido a su operación en el hombro, el mundial se convirtió en una verdadera batalla dónde nadie se atrevía a hacer un pronóstico. Tanto es así que ha sido uno de los mundiales donde ha habido más cambios a la hora de subir al podio, por lo que se ha convertido en un mundial muy disputado. De hecho, el ganador se decidió en la penúltima carrera, convirtiéndose el español Joan Mir en el campeón mundial con la marca Suzuki, la cual no conseguía el título desde hace 20 años.

Los primeros campeonatos que se celebraron eran de 125cc, 250cc, 350cc y 500cc<sup>1</sup>. Actualmente, el Campeonato Mundial de Motociclismo comprende tres categorías: Moto3, Moto2, y MotoGP. Dichas categorías cuentan con numerosos pilotos procedentes de España, lo que conlleva, como ya se ha mencionado, que el público español muestre mayor interés por la competición.

Además de lo anterior, a lo largo de los años, la competición ha experimentado diversos cambios con el fin de lograr una serie de objetivos. El primero, hacer más seguro este deporte de riesgo en el cual han sido bastantes los pilotos que han perdido la vida. Debido

---

<sup>1</sup> CC: Centímetros cúbicos.

a ello, siempre se trabaja para conseguir las mejores prestaciones y la mayor seguridad para aquellos que se suben encima de la moto y son capaces de alcanzar en la actualidad velocidades de hasta 350 kilómetros por hora. El segundo objetivo es hacer la competición más competitiva y que todas las marcas que desean participar lo hagan en igualdad de condiciones, promoviendo así un campeonato en el que se vea más emoción y destaquen las cualidades de los pilotos por encima de las diferencias que haya entre las motos de una fábrica u otra.

Estos cambios han hecho posible, además, la creación de varias escuelas de motociclismo donde el “producto nacional” destaca por encima del resto, lo cual, sumado a la cultura motera del país y a la gran implicación de los medios de comunicación para con el motociclismo, hacen que este deporte sea uno de los más seguidos en España.

Al igual que pasa con los cambios técnicos, las retransmisiones en los diferentes medios también han sufrido una clara evolución a lo largo de los años. El primer medio que apostó fuerte por las retransmisiones de los grandes premios fue Radio Televisión Española (RTVE). El 24 de marzo del año 1984 se transmitió el Gran Premio de Sudáfrica, siendo este el primero de muchos para la cadena. RTVE ha ofrecido 28 temporadas del Mundial de motos, emitiendo alrededor de 425 grandes premios. El ente público decidió apostar por este gran acontecimiento deportivo en el cual, como dijo Javier Grima, director ejecutivo de RTVE en el año 2010, ha tenido un “exhaustivo seguimiento basado en el rigor, la espectacularidad y la modernidad”. A lo largo de todas las temporadas en las que RTVE ha estado presente han sido muchos los avances realizados a la hora de contar a los espectadores este deporte. Los medios para poder apostar por el motociclismo eran cada vez mejores y se notaba en la retransmisión de las carreras, que ya por el año 2008 dedicaban más de diez horas de programación cada fin de semana de carreras, además, estrenaron un magazín semanal para las noches de los jueves en La 2, *Paddock GP*, donde se ofrecía información previa al gran premio que se disputaba ese fin de semana, se hacía un balance de la última carrera disputada y se hablaba de la actualidad del campeonato. Y cabe destacar el equipo de profesionales que hacían esto posible. Un equipo encabezado por Ernest Rivera y Marc Martín, y que contaba, además, con los expilotos Ángel Nieto y Alex Crivillé. Fue en el año 2009 cuando, adaptándose a los tiempos que se avecinaban, crearon una página web en la que se podrían ver, a la carta, los programas que se televisaban en La 2 y ver los vídeos más espectaculares que la cadena iría colgando.

El 6 de noviembre de 2011 RTVE emitía su último gran premio tras 28 temporadas y daba el relevo a Mediaset para la temporada de 2012. Tres fueron los canales que usó Mediaset (Telecinco, Cuatro y Energy) para retransmitir el mundial. No solo retransmitían en directo los entrenamientos, las sesiones clasificatorias y las carreras, sino que también usaban los canales antes mencionados para las redifusiones de los grandes premios. Además, trabajaron para hacer contenidos adicionales, reportajes y entrevistas. Mediaset también empezó a usar su página web para poner contenidos a la carta. Contaban con periodistas como JJ Santos, Lara Álvarez o Mela Chércoles. Mediaset quería lograr popularizar el Mundial de Motociclismo como ya hizo con el de Fórmula 1, y para ello se plantearon retransmitir todo lo que rodease a los grandes premios. En este caso no contarían con Alex Crivillé, pero se uniría el expiloto Dennis Noyes, que junto a Ángel Nieto pondrían el punto de vista más técnico del pilotaje. A pesar de todo el esfuerzo que hizo Mediaset, la audiencia perdió cerca de 300.000 espectadores con respecto al año anterior, que se retransmitió en RTVE. En el año 2013 repetiría Mediaset en la emisión del mundial, con la cara nueva de Nico Abad como narrador.

Ya en el año 2014 los derechos de MotoGP pasaban a la plataforma de pago de Movistar TV. Empieza aquí un nuevo período en el que Movistar crea un canal exclusivamente sobre el Mundial de Motociclismo, un canal 24 horas donde se retransmiten todo tipo de programas, de grandes premios en redifusión y por supuesto, se emiten en directo todas las carreras del mundial. Aunque Mediaset seguía emitiendo en directo algunas carreras en abierto, pero no tenía los derechos para retransmitir el mundial al completo. En el año 2016, solo serían cuatro las carreras que emitiría Mediaset, siendo Movistar el principal operador con el que ver las motos. Además, Movistar recuperó al equipo que trabajó en RTVE, encabezado por Ernest Riveras e Izaskun Ruiz.

Movistar se hizo cargo de la emisión del mundial desde el año 2014 hasta el 2018. Finalmente, la cadena de pago perdió el interés en el motociclismo debido a la disminución de audiencia. Es aquí donde entra DAZN. La plataforma de streaming deportivo británica decidió entrar en España apostando muy fuerte por un gran deporte como es el motociclismo. Una aplicación que combina contenidos bajo demanda y contenidos en directo. No solo cuenta con los derechos de MotoGP, sino que también tiene en su haber la Premier League, la Euroliga de Baloncesto o la recientemente añadida Fórmula 1.

La conocida como “Netflix de los deportes” es una plataforma de televisión que se encuentra en expansión por todo el mercado europeo y cuya repercusión en España ha sido muy notoria debido, en gran medida, a la retransmisión del Mundial de Motociclismo. La gran pregunta es, ¿qué ofrece DAZN con el motociclismo que no ofrecían otras cadenas? ¿Qué les diferencia del resto?

Eso es lo que vamos a ver a lo largo del trabajo.

## 2.1. OBJETIVOS E HIPÓTESIS

Los objetivos por conseguir con la elaboración de este trabajo son los siguientes:

- Analizar los contenidos periodísticos creados por DAZN y su equipo.
  - Conocer la organización que lleva el equipo de DAZN a la hora de estrenar los contenidos.
- Definir el trabajo periodístico que se realiza a la hora de cubrir un gran premio por parte de DAZN.

El Campeonato Mundial de Motociclismo ha sido retransmitido, a lo largo de los años, por diferentes medios, tanto públicos como privados. Pero en todo momento se ha seguido una línea evolutiva donde el periodismo ha tenido que ir adaptándose a los tiempos para seguir llamando la atención de los espectadores. Además, los niveles de audiencia siempre han sido como una montaña rusa, han ido subiendo y bajando, dependiendo de varios factores, como la retransmisión del mundial en la televisión pública o en la privada. También teniendo en cuenta los meses de parón donde no hay grandes premios, o lo que es más común, que haya o no pilotos españoles.

Por eso nuestra hipótesis es que DAZN ha sabido adaptarse a los tiempos que vivimos ahora donde priman, por encima de todo, el mundo del *streaming* y el *Video On Demand* (VOD). Consideramos que DAZN ha entrado en España apostando muy fuerte por el motociclismo, despertando de nuevo el interés por este gran deporte y sabiendo sacar lo mejor de él a través de sus contenidos, incrementando también los niveles de audiencia.

## **2.2. METODOLOGÍA**

La metodología de este trabajo para conseguir los objetivos marcados se basa en la visualización de los contenidos de la plataforma DAZN, para su posterior análisis, realizando una ficha técnica, haciendo una síntesis temática y definiendo el objetivo del contenido.

Para definir el trabajo periodístico que supone cubrir un gran premio de motociclismo, realizaremos entrevistas al equipo de periodistas de DAZN para que puedan contarnos con detalle cuál es su función y cómo la desarrollan. También usaremos los testimonios de los entrevistados para explicar la evolución que han tenido los periodistas en los distintos medios a la hora de retransmitir el Mundial, aparte de usar los dossieres de algunas cadenas y diversas noticias publicadas por diferentes medios.



### 3. ESTUDIO

#### 3.1. INTRODUCCIÓN

DAZN es el primer servicio de *streaming* del mundo dedicado a los deportes en vivo, ofreciendo retransmisiones en directo o contenidos a la carta o bajo demanda. Este servicio opera en países como Estados Unidos, Brasil o Alemania. En el año 2019 DAZN decide empezar a operar apostando muy fuerte por el motociclismo. Tras llegar a un acuerdo con Dorna Sports, DAZN se hizo con los derechos del Campeonato Mundial de MotoGP. Se pasaría de una televisión privada como es Movistar, cadena que ostentaba los derechos televisivos del mundial, a una plataforma que funciona como las plataformas de entretenimiento, pero exclusivamente dedicada al deporte. Aunque la apuesta fuerte de DAZN fuese el motociclismo, no es el único deporte que se puede seguir en la plataforma, pues cuenta también con la Premier League, la Copa del Rey, la Copa Libertadores y la Copa América, eso en fútbol; también cuenta con dos canales de Eurosport, por lo tanto se pueden seguir torneos de tenis como Roland Garros o el Open de Australia; además, cuenta con deportes de contacto como la UFC o combates muy llamativos de boxeo; y en baloncesto, el espectador puede disfrutar de la Euroliga. En el mundo del motor, destaca MotoGP, y también se retransmite el mundial de Superbikes y algunas competiciones donde compiten los jóvenes y que son las predecesoras para dar el salto a Moto3. Por último, a principios del año 2021 se confirmó que DAZN se hacía con los servicios de la Formula 1, apostando fuerte por el deporte del motor.

DAZN no solo cuenta con retransmisiones en directo, sino que también hay gran cantidad de contenidos. En este trabajo nos hemos enfocado en el motociclismo debido. Como ya se ha mencionado anteriormente, DAZN entró en España de la mano del motociclismo y es uno de los deportes más seguidos de la plataforma junto a la Fórmula 1.

DAZN ha sabido adaptarse a los nuevos tiempos donde la televisión convencional ha pasado a un segundo plano. Actualmente, se demandan más servicios que te permitan ver lo que tú quieras, cuándo quieras y dónde quieras. Además, en España, ha sabido escoger el deporte idóneo para llamar la atención del público. Un deporte que se encontraba en la televisión privada y que estaba perdiendo niveles de audiencia a raudales. Desde que DAZN tiene los derechos de MotoGP, no ha parado de realizar contenidos para que los

suscriptores puedan ya no solo disfrutar del domingo de carreras, si no ir viendo esos contenidos cuando más le apetezca y que sirva de complemento a los grandes premios.

La retransmisión de las carreras y los diferentes contenidos que hay en la plataforma han hecho que la audiencia subiera un 11% en el año 2019 y un 9% en el año 2020. A pesar de los cambios producidos en el Campeonato del Mundo debido a los efectos de la pandemia, cambios que supusieron la reducción del número de carreras, la audiencia ha seguido subiendo y gran parte de la responsabilidad de este hecho la tienen los contenidos subidos a la plataforma. De manera semanal, el equipo de periodistas de DAZN, encabezado por Ernest Riveras e Izaskun Ruiz, suben a la plataforma diferentes tipos de contenidos para mantener al espectador atento y que no se desenganche ni en los meses de parón.

Por lo tanto, el motivo de la realización de este trabajo es la repercusión que ha tenido DAZN en el motociclismo y viceversa. Conocer cómo funciona el trabajo periodístico que hace posible que la simbiosis DAZN – MotoGP funcione y año tras año gane niveles de audiencia.

### 3.2. ANÁLISIS DE CONTENIDOS

## LOS 5 ELEMENTOS



Foto de portada de la serie documental *Los 5 elementos*. Fuente: DAZN

Título Original	<i>Los 5 elementos</i>
Año de emisión	<b>2020</b>
Número de capítulos	<b>5</b>
Duración (por capítulo)	<b>1º Capítulo: 12'44"</b> <b>2º Capítulo: 13'02"</b> <b>3º Capítulo: 12'04"</b> <b>4º Capítulo: 11'57"</b> <b>5º Capítulo: 19'29"</b>

Esta serie documental, que es una producción original de DAZN sobre MotoGP, analiza cómo influyen los elementos de la naturaleza y los pilotos en las carreras. Este contenido consta de cinco capítulos en los que se habla de los 4 elementos naturales, tierra, aire, fuego y agua, y poniendo como quinto elemento al piloto. A lo largo de toda la serie aparecen diferentes personalidades que relacionaran el elemento del que se hable en el

episodio con la moto y sus componentes, para que el espectador comprenda todos los factores a los que se enfrentan los pilotos en una carrera.

Como nos comentó Carles Pérez, periodista del equipo de DAZN, y director y guionista de esta serie documental, deciden hacer este contenido debido al parón de temporada que suele haber por los meses de verano, para que el espectador no se desenganche y pueda seguir disfrutando del mundial, aunque sea con una serie de contenidos diferentes.

### Tierra



Foto de portada del capítulo. Fuente: DAZN.

En el primer capítulo de esta serie documental el elemento del que se habla es la tierra, como indica el título. Al principio del episodio, salen imágenes de este elemento y también de pilotos en las carreras y una voz en off que hace una especie de declaración de intenciones, hablándole directamente a la tierra. De esta manera consiguen atraer al espectador, no solo por la variación de imágenes sino por la capacidad de la voz en off de llamar la atención y hacer que estés atento al contenido en todo momento.

En dicho episodio se habla de la importancia que tienen los neumáticos, que son los que tienen el contacto directo con el elemento en cuestión, la tierra, comentando la importancia de la adherencia y de conseguir el mayor agarre posible para que el piloto consiga utilizar toda la potencia de la moto y ser más veloz. Para entenderlo, el biólogo David Martín, compara la moto con el animal más veloz del mundo, el guepardo, asemejando el modo de frenar, de correr y de girar del animal con la manera en la que una moto frena, acelera o toma las curvas. El testimonio de Santi Hernández, ingeniero de pista de Marc Márquez, es también muy importante, ya que explica cómo los ingenieros de los equipos trabajan en la moto y con el piloto para conseguir más velocidad y conseguir que el paso por curva sea el más beneficioso para el piloto, porque cuanto antes salga de la curva, antes podrá acelerar, ya que no es igual tener una parte del

neumático en contacto con el suelo, que tener el neumático entero, pues de la última manera se consigue transmitir mayor potencia al neumático.

Hemos mencionado el paso en curva, que es algo que Takeo Yokoyama, director técnico del equipo Honda HRC, menciona en este episodio. El japonés habla sobre la inclinación en curva de los pilotos, comentando lo increíble que es el hecho de que un piloto sea capaz de inclinarse a 65° con la moto. De este modo, con este capítulo se pretende que el espectador comprenda el comportamiento que tienen la moto y los pilotos con el elemento protagonista a la hora de participar en una carrera.

### Aire



Foto de portada del capítulo. Fuente: DAZN.

Este segundo episodio va dirigido al elemento del aire. Igual que pasa en el primer capítulo, y en los posteriores, aparecen imágenes relacionadas con el elemento en cuestión e imágenes de los pilotos en las situaciones en las que más interviene el aire. Además, la voz en off vuelve a hacer una declaración de intenciones, dirigiéndose directamente al aire, con palabras de admiración y a la vez desafiante.

Este capítulo habla en mayor medida sobre la aerodinámica, un factor muy importante en el mundo del motor debido a las altas velocidades que se alcanzan. Una brisa de aire puede desestabilizar al piloto cuando corre a 200 km/h. Por eso los ingenieros aeronáuticos explican el funcionamiento de la aerodinámica de la moto, dejando claro que funciona de modo inverso a los alerones que impulsan a un avión. Las alas que lleva en el tren delantero la moto hacen que cuando el aire pasa por ellas, impulse la moto hacia abajo, intentando que los neumáticos tengan el máximo contacto posible con el asfalto y pueda alcanzar mayor velocidad.

También el biólogo mencionado en el anterior capítulo compara a los pilotos en su faceta de luchar contra el aire, con el halcón, que cuando caza, cae en picado y es capaz de

alcanzar velocidades de 360 km/h. También lo compara con la frenada, ya que el halcón abre las alas para frenar y hacer resistencia al viento, igual que los pilotos cuando se incorporan en las motos o abren las piernas, oponen resistencia para poder frenar mejor.

Además, explican qué es el rebufo y cómo afecta a los pilotos en el circuito. Para Gigi Dall'igne, director general del equipo Ducati Corse, el rebufo puede ser muy positivo en muchas ocasiones, ya que cuando dos pilotos van en una recta, y uno se pone detrás del otro, el primero está soportando toda la fuerza del aire, haciendo que se cree un espacio detrás de él que no recibe aire. Es entonces cuando el segundo piloto puede aprovechar para ir más rápido y si la longitud de la recta y la distancia lo permiten, tener la capacidad de adelantar al piloto que va por delante. Pero para el director italiano, el rebufo también puede ser particularmente negativo, ya que como explica el ex piloto Dani Pedrosa, cuando comienza la carrera todos los pilotos van juntos y en muchas ocasiones el rebufo “te atrapa”, y aunque frenes la moto, la inercia hace que los frenos no hagan su función y pueda provocar una colisión.

De esta manera, en el capítulo se explican los factores más determinantes para los pilotos en relación con el elemento del aire y enseñan las diferentes maneras que tienen de combatirlo.

### **Fuego**



**Foto de portada del capítulo. Fuente: DAZN.**

Siguiendo la tónica de los capítulos anteriores, de nuevo imágenes relacionadas con el elemento y de los pilotos, con la misma voz en off.

En este caso el elemento a tratar es el fuego, el cual relacionan con el motor. Como dice Santi Hernández, ingeniero de pista de Marc Márquez, el motor es el corazón de la moto. Y tanto él, como el ingeniero mecánico Unai Ocaña, explican el funcionamiento del motor, además de hacer la distinción entre los dos usados en MotoGP. Así, Unai explica las 4 fases que tienen los motores de 4 tiempos, donde el motor se llena de combustible,

bajando el pistón, luego sube el pistón para comprimir la mezcla, una vez que ocurre la explosión el pistón baja de nuevo, y por último vuelve a subir para expulsar los gases que quedan después de la explosión, y de este modo pone en funcionamiento la moto.

Además, el ingeniero mecánico explica que los dos tipos de motores que usan en la categoría reina son el motor en línea, y el motor en V 90°. El primero es el utilizado por las escuderías de Yamaha y Suzuki. Este motor hace que la moto tenga mejor paso por curva, pero también le priva de más potencia debido a la disposición de los pistones y el cigüeñal, que están en contacto y esto genera vibraciones y fricciones entre las piezas, lo cual hace perder potencia. Además, el aire entra de una manera más deficiente en este tipo de motores. El segundo motor mencionado es el que usan las demás escuderías que compiten, que son Honda, Ducati, KTM y Aprilia. Este tipo de motor es más complejo a nivel de piezas, y como tiene más hace que la moto sea más pesada, pero es un motor más equilibrado que tiene una mejor entrada de aire y genera más potencia que los motores en línea.

Este capítulo, por lo tanto, trata el aspecto más importante de las motos, pues sin motor, al igual que sin corazón, no hay vida.

### Agua



Foto de portada del capítulo. Fuente: DAZN.

El cuarto capítulo trata el elemento del agua. En torno a un 20% de los puntos que están en juego en el campeonato, se ganan en condiciones de mojado.

La anticipación es clave a la hora de las carreras bajo la lluvia, ya que los equipos tienen que dejar las motos preparadas o incluso tienen que prepararlas durante la carrera por si los pilotos tienen que cambiar la moto debido a estas condiciones. La lluvia trae consigo la bajada de temperaturas tanto del suelo como del clima, por lo que una carrera en mojado es muy diferente a una en seco, bajando los tiempos en los que se hace una vuelta en torno

a diez segundos. En estas condiciones lluviosas, lo que más suele afectar a los pilotos es el *aquaplaning*. Esto sucede cuando hay mucha cantidad de agua en la pista, creando una especie de “película” entre el neumático y la pista, lo que hace que se pierda adherencia y la moto patine. Esto se debe a que la moto es incapaz de generar tracción debido a la falta de agarre, lo que convierte a la moto en un vehículo muy inestable.

Además, el ingeniero de pista Juan Martínez, explica cómo son y cómo funcionan los neumáticos que se utilizan en las carreras de mojado. Estos neumáticos tienen una serie de hendiduras para favorecer el desalojo del agua del asfalto y evitar las situaciones de *aquaplaning*. La parte central tiene dos hendiduras longitudinales que favorecen que el agua fluya, reforzadas con un poco de goma para ganar algo de agarre. También cambia el compuesto con el que se fabrica el neumático de mojado, siendo este compuesto más blando que el neumático de seco. Además, las carcassas que recubren el neumático se mueven un poco para generar algo de temperatura y que el neumático pueda hacer su trabajo en óptimas condiciones.

Juan Martínez explica también los diferentes cambios que se le hacen a las motos a la hora de afrontar una carrera con lluvia. No solamente se cambia el neumático, sino que también se cambian las suspensiones, poniéndolas más blandas debido a que la fuerza que se ejerce en mojado no es la misma que en seco; y también se cambian los frenos, usando discos de freno de acero o de carbono y cubriéndolos con un cubre discos para que su temperatura no varíe mucho con el agua y puedan trabajar de manera eficaz. No todos los cambios son mecánicos, ya que también se deben cambiar aspectos en la electrónica de la moto, por ejemplo, bajando la potencia ya que no es necesaria tanta como en una carrera en seco.

Todos estos aspectos son los que se cuentan en este capítulo. De este modo hacen ver al espectador lo mucho que cambian las motos a la hora de afrontar una carrera en condiciones de lluvia.



## El 5º elemento



Foto de portada del capítulo. Fuente: DAZN.

El último capítulo habla del piloto. El que se tiene que enfrentar con su moto a los 4 elementos mencionados anteriormente.

Según dice el biomecánico Ventura Ferrer, “quien sea más eficiente y quien tenga una base de condición física más sólida, tiene mucho ganado de cara a la competición”. Por lo tanto, el motociclismo no es solo la moto. El piloto debe tener unas condiciones tanto física como mentales óptimas para el buen desarrollo de este deporte. Carlos Checa, expiloto y campeón de Superbikes en el año 2011, considera que el factor físico, el factor mental y el factor emocional son claves a la hora de dedicarse a esto.

A lo largo de este capítulo se habla de la preparación física que deben tener los pilotos, debiendo trabajar sobre todo la resistencia a la fuerza y la flexibilidad, como de la preparación mental. Esta última es muy importante en el ámbito del deporte, más si cabe en un deporte de riesgo como este. Los psicólogos Pep Font y Mar Meneses hablan de cómo les puede llegar a afectar una caída o una mala carrera y también de cómo deben gestionar las victorias.

Los testimonios de pilotos como Valentino Rossi, Marc Márquez, Dani Pedrosa o Jorge Lorenzo sirven para entender qué sensaciones tiene el piloto encima de la moto, cómo gestionan el miedo o cómo controlan la adrenalina para que el rendimiento sea el mejor posible.

Todo este tipo de cuestiones que ya no tienen nada que ver con lo mecánico de la moto, sino con el aspecto físico y mental, además de la parte emocional del piloto, son las que se cuentan en este último episodio. Por eso mencionan al piloto como el 5º elemento. El elemento que lidia con los 4 elementos naturales y que si el cual no sería posible este deporte.

# INSIDE SUZUKI



Foto de portada de la serie documental *Inside Suzuki*. Fuente: DAZN.

Título Original	<i>Inside Suzuki</i>
Año de emisión	<b>2021</b>
Número de capítulos	<b>4</b>
Duración (por capítulo)	<b>1º Capítulo: 22'33"</b> <b>2º Capítulo: 22'15"</b> <b>3º Capítulo: 23'03"</b> <b>4º Capítulo: 27'43"</b>

Esta serie documental elaborada por DAZN en colaboración con Dorna Sports y Suzuki, cuenta cómo funciona el equipo de la fábrica Suzuki en un gran premio, desde el jueves hasta el domingo. Pero no es un gran premio cualquiera, es el Gran Premio de Valencia, donde Joan Mir se convirtió en campeón del mundo de motociclismo. Por lo tanto, esta serie va repasando día por día cómo trabajan tanto los técnicos e ingenieros como el piloto a lo largo del fin de semana para alcanzar el objetivo: proclamarse campeón del mundo con una fábrica que no ganaba un mundial desde hace 20 años.

Estos contenidos se emiten un mes antes de que empiece el mundial de 2021, siguiendo la estrategia de DAZN de mantener al público enganchado a las motos a pesar de no haber

mundial. Así se sacia un poco el apetito del espectador de volver a vivir las carreras con un contenido diferente donde se puede vivir más de cerca todo el trabajo del equipo Suzuki y cómo se fragua la consecución del campeonato.

**Jueves: la hora de la verdad**



Foto de portada del capítulo. Fuente: DAZN.

Primer capítulo de esta serie documental donde se cuenta el camino hacia la consecución del campeonato de Joan Mir y de Suzuki.

En este episodio vemos los aspectos quizá menos visibles del campeonato, cómo preparan tanto Joan Mir como su compañero de equipo Alex Rins la carrera del domingo. Vemos como analizan todo lo ocurrido en la anterior carrera, pues la siguiente carrera era en el mismo circuito, y van trazando el plan para ver qué neumáticos usar, qué deben ajustar de la moto tanto en la mecánica como en la electrónica, dónde pueden mejorar y cómo trabajan otros pilotos durante la carrera para ver puntos fuertes y puntos débiles.

Un mundial marcado por el COVID-19, donde vemos también cómo gestiona el equipo Suzuki todas las medidas que deben adoptar para prevenir el contagio. Aparecen también en este capítulo las reuniones previas al comienzo del mundial donde Davide Brivio, director del equipo Suzuki en el año 2020, explica los protocolos a seguir por todos los integrantes de Suzuki para desarrollar el trabajo de la manera más fiable posible.

### ***Viernes: Todo se puede torcer***



Foto de portada del capítulo. Fuente: DAZN.

En este capítulo ya vemos en acción al equipo Suzuki y a Joan Mir. Las cámaras de los boxes muestran las estrategias que usan los técnicos y el piloto para correr los primeros entrenamientos libres. Los viernes se sale a pista en dos ocasiones, en los entrenamientos libres 1, y los entrenamientos libres 2. Durante todo el episodio lo que más preocupa a todos es el tema de los neumáticos. Tienen que ir probando diferentes gomas debido a las temperaturas y a las previsiones para el sábado y el domingo. Además, van probando las dos motos que tienen, cambiando la electrónica de ambas e intentando mejorar diferentes aspectos para rendir mejor en cada curva del circuito.

En el primer entrenamiento, Joan Mir se cae, provocando la tensión de todo el box. Esto obliga a cambiar los planes que tenían ya que tienen que arreglar la moto que ha sufrido la caída, por lo que tienen una disponible en ese momento para continuar con los entrenamientos. Joan Mir decía que “los viernes son los días que más tranquilo estoy. Me voy poniendo más nervioso a lo largo del fin de semana, va *in crescendo*”. A pesar de su caída y de todo lo que se está jugando en este gran premio, sus ingenieros destacan la tranquilidad que transmite, sobre todo detrás de las cámaras donde se siente más cómodo.

Este episodio muestra algo que en muy pocas ocasiones el espectador puede ver. Permite conocer de primera mano cómo trabaja el equipo, de qué se suele hablar antes de que el piloto salga a pista, qué tipo de elecciones deben tomar, en qué se basan para tomarlas y cómo manejar una situación inesperada.

### Sábado: Llueve sobre mojado



Foto de portada del capítulo. Fuente: DAZN.

El sábado ocurre lo inesperado, comienza a llover en el circuito Ricardo Tormo de Cheste. El equipo Suzuki tiene que planear una estrategia diferente para enfrentarse a los entrenamientos libres 3 y a la clasificación. Esta última marcará el puesto de salida de Joan Mir para la carrera del domingo. La clasificación, que como dice Frankie Carchedi, jefe de equipo de Joan Mir, no es su punto fuerte. Les cuesta dar con la clave para conseguir mejorar el tiempo, es algo que les lleva pasando toda la temporada. Finalmente, Mir saldrá en la 4ª parrilla de salida, el duodécimo. No es el resultado que esperaban. A un día de conseguir el campeonato del mundo, las cosas no salen como esperaban y aumenta la tensión.

Por la noche, Mir y su equipo tienen una reunión para hablar de la estrategia a seguir en la carrera del domingo. Hacer una buena salida, no arriesgar ni hacer adelantamientos muy forzados son las consignas tanto Joan como su equipo tienen claras. Además, deciden qué neumáticos llevar y cómo van a disponer la electrónica de la moto.

Mientras tanto, en la sala de prensa de Suzuki, Roberto Marchionni, diseñador de los cascos de Joan Mir, enseña el que ha elaborado para el piloto mallorquín en vistas a que consiga el domingo el campeonato. Lo muestra a los encargados de las redes sociales y jefa de prensa de Mir, explicando cada elemento que ha puesto en el casco, destacando los pequeños diamantes que ha puesto a mano formando el número 1 en la parte frontal del casco.

Este episodio muestra lo que sería un sábado de poles, donde la consecución de un buen puesto para la carrera del domingo es primordial. La decepción del actual campeón del mundo saca a relucir su espíritu competitivo, pero en la reunión de por la noche muestra serenidad y calma. El piloto de Suzuki prefiere sentirse presionado, que no le pongan las cosas fáciles para lograr sacar su mejor versión y dar lo mejor de sí mismo. Además,

también podemos ver cómo se ha elaborado el casco de campeón de Joan Mir, conocer al detalle los diferentes elementos que lo componen.

### **Domingo: 20 años después**



Foto de portada del capítulo. Fuente: DAZN.

El último capítulo de esta serie documental cuenta cómo vivieron el equipo Suzuki, Joan Mir y su familia la carrera y la consecución del título. Las primeras imágenes que aparecen son de Joan Mir en su despacho, una vez realizado el *Warm up* por la mañana. Después de ver la carrera de Moto3 y de Moto2, esta última con más nervios, le toca al piloto mallorquín salir a pista. En el box analizan qué neumático es mejor dependiendo de la temperatura, lo cual es un quebradero de cabeza para todo el equipo. Ya colocados en los puestos de salida, se viven momentos de tensión intentando averiguar qué neumáticos llevarán los contrincantes. Además, se repasará una y otra vez la estrategia. Y lo más importante, lo que retumba en la cabeza de todos los componentes de Suzuki: no te caigas.

A partir de ahí, comienza la carrera, lo que se cuenta de manera resumida en el capítulo. Además, van apareciendo imágenes de todas las carreras de Mir a lo largo del mundial, las caídas que ha sufrido y los pódiums que ha conseguido. En el box los nervios están a flor de piel y se analiza cómo está corriendo Mir. Finalmente, Joan consigue la 7ª plaza en la carrera, lo cual le sirve para proclamarse campeón del mundo de MotoGP. A partir de ahí, todo es una celebración. Se muestran las conversaciones que se tuvieron después de que Mir pasara por la línea de meta, tanto de la familia como de los técnicos, mostrando la felicidad de todo el equipo, que ya descargan toda la tensión acumulada.

De este modo los espectadores han podido ver a lo largo de toda la serie cómo se fraguó el gran premio que hizo campeón del mundo a Joan Mir y a la fábrica Suzuki. Desde

elecciones de neumáticos, hasta estrategias y conversaciones que marcarían la victoria del equipo.

# PETRONAS | LA LUCHA POR EL ÉXITO



Foto de portada de la serie documental *Petronas / La lucha por el éxito*. Fuente: DAZN.

Título Original	<i>Petronas / La lucha por el éxito</i>
Año de emisión	2020 – 2021
Número de capítulos	9
Duración (por capítulo)	<p><b>Temporada 1</b></p> <p>1º Capítulo: 15'22"</p> <p>2º Capítulo: 14'49"</p> <p>3º Capítulo: 20'08"</p> <p>4º Capítulo: 20'11"</p> <p>5º Capítulo: 17'58"</p> <p>6º Capítulo: 21'28"</p> <p><b>Temporada 2</b></p> <p>1º Capítulo: 18'25"</p> <p>2º Capítulo: 17'32"</p> <p>3º Capítulo: 20'53"</p>

Esta serie documental, elaborada por DAZN con la colaboración de Dorna Sports, habla del equipo más joven de la categoría reina, el equipo Petronas Yamaha SRT. Los pilotos protagonistas serán Fabio Quartararo y Franco Morbidelli, que son los que empezaron la andadura con el equipo del Petronas en MotoGP. También saldrán pilotos como John Mcphee, que compete en la categoría de Moto3 con la Yamaha del equipo Petronas. En



la actualidad, Fabio Quartararo está en el equipo oficial de Yamaha, aunque Morbidelli sí continua en el equipo Petronas. La serie contará los secretos del equipo y los avances que han ido teniendo a lo largo de su estancia en MotoGP, convirtiéndose en uno de los equipos más competitivos de la categoría.

## **TEMPORADA 1**

### **Desde cero**



Foto de portada del capítulo. Fuente: DAZN.

Primer episodio donde conocemos cómo entró el equipo Petronas en la categoría reina del motociclismo. Razlan Razali, director del proyecto de Petronas, asegura que su intención no era empezar a correr en MotoGP en el año 2019, lo tenían pensado, pero en un periodo de 5 años. Sin embargo, estaban en el momento oportuno en el sitio idóneo. Un equipo dejó su plaza en esta categoría, lo cual aprovecharía el equipo Petronas para adjudicarse dicha plaza y empezar a competir en MotoGP. Los pilotos que se pondrían el mono de esta fábrica serían Franco Morbidelli y Fabio Quartararo.

Con la estrecha colaboración de Carmelo Ezpeleta, CEO de Dorna Sports, consiguieron hacer viable que el equipo obtuviese esa plaza, haciendo el mundial más competitivo tras la entrada de este equipo joven, pero con ganas de demostrar muchas cosas.

A pesar de conseguir muy buenas posiciones y muy buenos tiempos en los entrenamientos y en las clasificaciones, en las carreras ambos pilotos cometieron errores de falta de experiencia que les perjudicaron. Igualmente, los técnicos también cometieron algunos errores, ya que las motos tuvieron diversos problemas técnicos que llevaron a Quartararo a abandonar la cuarta carrera del año, en Jerez.

Así, en este episodio se muestra cómo nació la idea de Petronas de competir en la categoría reina, viendo también lo mucho que asombró a los demás equipos por los resultados obtenidos, pero también pecando de poca experiencia en algunos factores.

## Una burbuja de felicidad



Foto de portada del capítulo. Fuente: DAZN.

Este episodio está más enfocado a conocer las distintas funciones que realizan los jefes del equipo, Razlan Razali y Johan Stigefelt. No solo están pendientes de todo lo que pasa en el circuito, sino que son los encargados de manejar las relaciones con los patrocinadores, de saber qué es lo que precisan y lo que no. En la parte más técnica, son lo que negocian con la fábrica, Yamaha, las piezas y demás elementos que van a cederles, para así conocer con qué cuentan para la temporada.

Y a nivel de equipo, se encargan de que haya un buen ambiente de trabajo, de que todos los pilotos, los de Moto3, Moto2, y MotoGP tengan mucha complicidad. Como dice Morbidelli, el ambiente que hay en el equipo hace que sea como “una burbuja de felicidad”, donde todos van en la misma dirección. Esto se traduce en buenos resultados, y esos resultados hacen que los patrocinadores y la fábrica estén contentos, lo cual mejora las relaciones y hace que se involucren más con el equipo.

Vemos, por lo tanto, cómo encaran un fin de semana de carreras. Nos enseñan el trabajo que realizan en todo lo relacionado con la carrera, pero sobre todo el trabajo que deben realizar fuera de los circuitos, las relaciones que tienen con los patrocinadores o con los agentes de los pilotos.

## ¿Quién es ese chaval?



Foto de portada del capítulo. Fuente: DAZN.

Episodio dedicado al piloto Fabio Quartararo. Razlan Razali y Johan Stigefelt buscaban a un piloto joven y prometedor que acompañara al reciente campeón de Moto2, Franco Morbidelli. No sabían a quién fichar, hasta que vieron como Quartararo ganaba una carrera en Moto2, y fue Stigefelt quien dijo que quería al piloto francés en el equipo. Lo que no se esperaban es que tuviese tan buen rendimiento en su primer año en la categoría reina, convirtiéndose en el piloto más joven de la historia en conseguir la pole en la clasificación, y a la vez el piloto más joven en acceder al pódium en una carrera.

También en este capítulo se hace un breve recorrido de la vida deportiva que Fabio, con declaraciones de Carmelo Ezpeleta, el cual opina que “es un chico que puede llegar muy alto y tiene madera para convertirse en un gran piloto y destacar en MotoGP”.

Tal es así, que empieza a ganarse el favor de los jefes de equipo por encima de sus compañeros, cumpliendo los objetivos que le marcaron mucho antes de lo esperado, y haciendo que Yamaha les proporcionara para el año siguiente dos motos de fábrica más por piloto. También en este capítulo se ve la rivalidad que hay entre los pilotos. Aunque son compañeros de equipo y tienen buena relación, el favoritismo por parte de los jefes de equipo es hace visible cuando Quartararo empieza a tener buenos resultados y Morbidelli no parece acabar de explotar todo su potencial.

## Doblete



Foto de portada del capítulo. Fuente: DAZN.

En este capítulo se muestra como Razlan Razali intenta cuidar cada mínimo detalle para dar una buena imagen tanto a la prensa como a los patrocinadores. Quiere dar la imagen de un equipo que viene a competir y a hacer grandes cambios. Por eso considera que siempre deben colaborar con los patrocinadores en actos públicos, para dar una buena imagen. Esa imagen también es importante a la hora de fichar a otros pilotos. Vemos como los jefes de equipo buscan un piloto para el año 2020, para que participe en la categoría de Moto2. Finalmente, el elegido es Xavi Vierge. Este fichaje está motivado por la falta de triunfos en la categoría mediana del motociclismo, ya que el piloto Idham Pawi se lesionó el dedo y estuvo 6 carreras sin participar.

El Gran Premio de la República Checa fue decepcionante para todo el equipo en todas las categorías. Sin embargo, la semana siguiente, en el Gran Premio de Austria, los pilotos y los técnicos supieron reponerse, consiguiendo el 3º puesto John Mcphee en Moto3, y el 3º también Fabio Quartararo en MotoGP.

Este capítulo sirve para ver que durante toda la temporada no solo se preocupan los equipos por las carreras y demás, si no que tienen que estar pensando en la planificación para el año que viene, además de tener que lidiar con las lesiones o demás inconvenientes que pueden llegar a sufrir los pilotos.

## Carreras de infarto



Foto de portada del capítulo. Fuente: DAZN.

Como en capítulos anteriores, sale a relucir la rivalidad entre los dos pilotos del equipo Petronas SRT. Fabio Quartararo destaca por encima de su compañero, Morbidelli, el cual no logra comprender en ocasiones cómo es capaz de ir más rápido. Pero esta rivalidad les sirve para mejorarse mutuamente, analizando desde los ordenadores las diferentes estadísticas de uno y otro y viendo cómo pueden evolucionar ambos en su pilotaje.

En este capítulo también aparecen tres grandes premios donde Quartararo pelea mano a mano por la victoria con el ocho veces campeón del mundo, Marc Márquez. El piloto francés acaba quedando segundo en las tres carreras. Es un punto de inflexión para el equipo, ya que se ven capaces de hacer frente a Marc, que ha ganado 6 títulos mundiales seguidos en la categoría reina. A pesar de quedar segundo, Quartararo lo ve como un gran avance. En su primer año en MotoGP es el tercer piloto más joven en conseguir más pódiums en la historia, por detrás de Marc Márquez y de Dani Pedrosa.

## El Rey



Foto de portada del capítulo. Fuente: DAZN.

Capítulo dedicado a Razlan Razali y al gran año que hizo el equipo Petronas, sobre todo en la categoría reina. Razali no solo es el director del equipo Petronas, además es el consejero delegado del circuito de Sepang. Carrera que fue muy especial en el año 2019,

pues el equipo del Petronas SRT corría en casa, aunque los resultados no fueron satisfactorios. A pesar de esto, fue un gran año el 2019 para el equipo, consiguiendo el trofeo al mejor equipo independiente, mejor piloto independiente y mejor *rookie* del año.

La gran mayoría del equipo achaca el éxito a la figura de Razali, el Rey del equipo Petronas. Él fue el promotor de la idea de competir en MotoGP, rodeándose de grandes profesionales, fichando jóvenes talentos para el equipo y creando el ambiente de trabajo idóneo para llegar al éxito. Un equipo que hizo más competitivo el mundial de motociclismo, consiguiendo relucir por delante de la fábrica oficial de Yamaha.

## **TEMPORADA 2**

### **La primera vez nunca se olvida**



Foto de portada del capítulo. Fuente: DAZN.

Primer episodio de la segunda temporada. Una vez finalizada la temporada 2019 y tras las vacaciones, comienza la temporada con las pruebas en el circuito de Sepang. La temporada comienza bien, con ambos pilotos del equipo Petronas marcando buenos tiempos, siendo bastante rápidos. Pero es entonces cuando llega el COVID-19, y el mundial se retrasa debido a las medidas sanitarias y al confinamiento.

La primera carrera, que sería en Catar, se cancela. Carmelo Ezpeleta, CEO de Dorna Sports, intentará por todos los medios posibles que se pueda celebrar el mundial. Finalmente, tras una mejoría de la situación sanitaria, se retoma el mundial, con 14 carreras que se disputarán en el continente europeo. Las dos primeras carreras son en Jerez. Fabio Quartararo se impone en la primera carrera, consiguiendo la primera victoria del Petronas en la categoría reina, además de su primera victoria en un gran premio de MotoGP. En los entrenamientos de la segunda carrera, el por entonces campeón del mundo, Marc Márquez, sufre una caída, lesionándose para lo que queda de temporada, por lo tanto, no disputará este mundial. Quartararo gana la segunda carrera en Jerez. El

equipo Petronas ve como una gran oportunidad que ese año Márquez no dispute el mundial.

Mientras tanto, Franco Morbidelli se propone ser mejor piloto y atleta, y no para de entrenar durante las vacaciones y a lo largo del año, aunque las primeras carreras no son del todo buenas. En 2019 se vio eclipsado por su compañero de equipo, como bien dice Franco: “el problema era mi compañero de equipo. No me sentía contento de que me estuviera ganando mi compañero”.

Vemos por lo tanto que el mundial comenzaba de manera increíble con dos victorias seguidas del piloto francés, Quartararo, y además sin el actual campeón del mundo en la competición.

### **Recobrando la confianza**



Foto de portada del capítulo. Fuente: DAZN.

Aunque el principio de temporada parecía ser ideal para Quartararo tras conseguir dos victorias consecutivas en Jerez, a partir del Gran Premio de República Checa la situación cambió.

Morbidelli comenzó a destacar por encima de su compañero de equipo, logrando el segundo puesto en la República Checa. Sin embargo, en el Gran Premio de Austria, Morbidelli se tocó con Zarco, provocando un grave accidente en el cual las motos salieron rodando y no impactaron con Viñales y con Rossi por poco. Tres semanas después, en el Gran Premio de San Marino, Morbidelli conseguía su primera victoria en la categoría reina.

Los papeles se intercambiaban. Ahora es Quartararo quien veía como su compañero de equipo progresaba mientras él no superaba el 6º puesto en las carreras, lo cual le parecía

frustrante. “Me alegro por él, porque ha corrido muy bien, pero también siendo un poco egoísta me enfada”. Eso decía el piloto francés.

Este episodio cuenta un momento complicado de la temporada donde las motos estaban sufriendo muchas averías en el motor, y no sabían cuál era el problema. Los pilotos intentaban no hacer muchas preguntas y seguir trabajando, siempre cuando la moto se lo permitía. Aunque iban consiguiendo resultados más o menos buenos, e iban sumando puntos, no estaban destacando por encima del resto como parecía que pasaría al principio de temporada. Morbidelli volvió de las vacaciones siendo un piloto más completo y eso se notó a la hora de su pilotaje. El piloto ítalo-brasileño muestra en este capítulo su caravana, donde suele descansar, relajarse, comer y prácticamente vivir durante los grandes premios. Además, habla de su relación con los demás pilotos, dejando claro que no es de los pilotos que más se relaciona con los demás. Lo compara con la relación de los pilotos de los años ochenta, donde se hacían barbacoas y todos acudían. Ahora considera que el ambiente es confortable, pero más profesional.

### *Sin la guinda del pastel*



Foto de portada del capítulo. Fuente: DAZN.

En este capítulo se muestra el final de temporada. Un final que ha sido muy diferente para los dos pilotos de Petronas de la categoría reina. Quartararo acabó octavo en la clasificación del mundial, mientras que su compañero Morbidelli quedó subcampeón a pesar de haber logrado 3 victorias en la temporada 2020.

Razlan Razali considera que, a pesar de no haber sido campeones, han superado sus expectativas con creces, ya que lo que pretendían eran ganar una carrera, y acabaron ganando cinco. De nuevo, vemos como hay un cambio de guion, y Morbidelli logra ser el piloto más regular del equipo.



A pesar de no ser el mejor año de Quartararo, ya en el capítulo anuncia que en la temporada 2021 correrá con el equipo oficial de Yamaha, mientras Morbidelli seguirá con el equipo Petronas, teniendo de compañero al piloto italiano Valentino Rossi.

# EL CAMINO DE DOS MITOS



Foto de portada de la serie documental *El camino de dos mitos*. DAZN.

Título Original	<i>El camino de dos mitos</i>
Año de emisión	2021
Número de capítulos	4
Duración (por capítulo)	1º Capítulo: 22'18" 2º Capítulo: 24'50" 3º Capítulo: 36'42" 4º Capítulo: 46'31"

Esta serie documental original de DAZN tendrá como protagonistas a los pilotos Valentino Rossi y Marc Márquez, los dos grandes referentes en el Campeonato del Mundo de Motociclismo de la era moderna. Podremos ver muchos testimonios de personajes importantes en la vida de ambos, además de conocer sus orígenes, sus primeros rivales, cómo se han desarrollado sus trayectorias deportivas y cómo ha sido la relación entre ambos pilotos.

DAZN elabora esta serie documental que se estrenó a finales de enero de 2021 con el objetivo de ir abriendo boca en los espectadores que esperan el regreso del mundial en el mes de marzo. Haciendo este contenido sobre dos leyendas de este deporte, DAZN pretende atraer de nuevo a los espectadores sabiendo que el comienzo del mundial comienza a finales de marzo.

## Valentino Rossi, de Tavullia al mundo



Foto de portada del capítulo. Fuente: DAZN.

Este capítulo muestra la infancia del piloto italiano Valentino Rossi. Ya desde pequeño le gustaba la velocidad, donde con sus mejores amigos, entre los que está Uccio Salucci, su actual asistente, corrían con sus triciclos. Para Rossi la amistad siempre ha sido un aspecto muy importante en su vida. Ya lo dice él: “no tendré muchos amigos, pero tengo cuatro o cinco por los que pondría la mano en el fuego”.

Ya desde joven despuntaba en el mundo del motor. Empezó corriendo con un kart, pero su padre le acabó comprando una mini moto porque era más barata. Y aunque se acabó dedicando al motociclismo y es uno de los pilotos más importantes de la historia, él siempre ha tenido la sensación de que podría haber sido igualmente competitivo con los coches. Tal y como cuenta Paolo Brunetti, amigo de la familia y mecánico de Valentino cuando competía con el kart, tenía mucho talento y hubiera destacado mucho en Fórmula 1.

También podemos ver el que fue uno de sus rivales más fuertes cuando Rossi era joven. Paulo Tessari, quien a lo largo de los años se convertiría en su amigo, fue durante muchos años su rival.

Gino Borsoi, director deportivo del equipo Aspar y expiloto, compitió varios años contra Valentino Rossi. Gino cuenta lo impresionante que era ver al piloto italiano desenvolverse encima de la moto, y también desenvolverse fuera de los circuitos, pues ya desde muy joven era muy inteligente y tenía un carisma arrollador.

Tavullia, pueblo donde Rossi tiene su academia de pilotos en la actualidad, pueblo en el que creció y entrenó con sus amigos, a la par que se divertía.

Este capítulo muestra, por lo tanto, cómo era la infancia de Rossi contada por él mismo y por testimonios de sus amigos o de sus vecinos. Un joven que desprendía talento y

disfrutaba mucho junto a sus amigos. Un apasionado del motor que podría haberse dedicado a la Formula 1, pero que acabó subido encima de una moto y se convertiría en una leyenda del motociclismo.

### *Marc Márquez, todo empezó en Cervera*



Foto de portada del capítulo. Fuente: DAZN.

En este capítulo el protagonista es el piloto español Marc Márquez. Repasa los inicios del piloto de Cervera hasta llegar al campeonato de 125. Podría decirse que Marc nació ya en el mundo de las motos, pues sus padres eran voluntarios en el circuito de Lleida. Marc le pidió a su padre que le escribiera una carta a los Reyes Magos para que le trajeran una moto de gasolina “de hacer saltos”. El piloto comenzó a practicar motocross, y con ocho años pasó a competir en pruebas de velocidad. Era, posiblemente, el piloto más pequeño de estatura en la competición, lo cual le creaba dificultades con la moto, que era bastante más grande que él. Sin embargo, destacaba con sus trazadas en curva.

La primera vez que empezó a competir fue de la mano de los hermanos Rojas, empresarios textiles que apostaron por Marc. Como ellos cuentan en el capítulo, no lo hicieron por beneficios económicos, sino por amor al deporte. El único requisito que le pusieron al piloto es que sacara buenas notas, cláusula que cumplió.

Fue entonces cuando Jaime Curcó, director del circuito de Rufeá, llamó a Emilio Alzamora, actual mánager de Marc, para que fuese a ojear al piloto, ya que consideraba que tenía un gran futuro. Emilio lo fichó para su equipo y acabó llegando al mundial de 125.

Este capítulo permite conocer mejor los inicios del piloto de Cervera y como se fue fraguando una carrera llena de éxitos. Desde su niñez hasta que llegó al mundial de 125, se cuenta lo particular de su tamaño, siendo muy pequeño en comparación con sus

contrincantes, pero también teniendo mejor trazada que muchos. Además, se habla de las distintas categorías por las que fue pasando y de las personas que decidieron apostar por él porque veían algo especial en su pilotaje.

### *Dos talentos en un mismo instante*



Foto de portada del capítulo. Fuente: DAZN.

En este episodio se empieza a repasar la carrera de ambos pilotos por separado, contando carreras épicas que han tenido ambos en sus respectivas categorías, hasta llegar a las que han tenido compitiendo ambos en la categoría reina.

Además, durante el transcurso del capítulo, vamos viendo las rivalidades que han tenido ambos pilotos, como la de Valentino con Sete Gibernau o con Jorge Lorenzo, o la de Marc con Pol Espargaró. Junto a los testimonios de ambos pilotos, salen también los de periodistas como Ernest Riveras o Izaskun Ruiz, que van comentando hechos ocurridos en diferentes grandes premios que el nivel de crispación fue más alto o que la espectacularidad de la carrera fue muy grande. También se cuenta con los testimonios de personalidades importantes como Lin Jarvis o Davide Brivio, que vivieron la época dorada de Valentino Rossi en la década del 2000. Y también se empieza a comparar a ambos pilotos con las declaraciones, por ejemplo, de Santi Hernández, mecánico del equipo Honda HRC, que ha trabajado con Rossi y actualmente trabaja con Marc; y declaraciones también de Andrea Dovizioso, ex piloto de Ducati que ha competido contra los dos y los ve muy parecidos en cuanto a agresividad y egoísmo encima de la moto, aunque considera que son diferentes en otros muchos aspectos.

Un episodio que en los que se compara carreras y trayectorias de ambos pilotos, haciendo ver las diferencias y las semejanzas de dos mitos del motociclismo. Y, además, deja el final abierto para el siguiente episodio, con la ruptura de la relación de amistad que tenían ambos debido a diferencias en la pista.

## Un legado indestructible



Foto de portada del capítulo. Fuente: DAZN

Último capítulo de esta serie documental sobre Valentino Rossi y Marc Márquez. El principal tema que trata este episodio es como ha ido evolucionando la relación de ambos pilotos. Una relación que era de respeto mutuo y total admiración desde la llegada de Marc a la categoría reina, pero que se acaba torciendo en el año 2015. Ese año el título estaba muy disputado y eran 3 los aspirantes para ganarlo: Valentino Rossi, Marc Márquez y Jorge Lorenzo. Durante todo el mundial, Rossi y Márquez tuvieron sus más y sus menos en pista, habiendo en varias ocasiones contacto al pilotar las motos, tanto de uno como de otro. Lo que ambos consideraban lances de carrera, Valentino empezó a verlo como una persecución por parte de Márquez para que el piloto italiano no consiguiera el título. Incluso Rossi llegó a decir que Márquez estaba ayudando a Lorenzo a ganar el mundial. Toda la tensión se desató cuando en el Gran Premio de Sepang del año 2015, tras una increíble carrera donde no dejaban de adelantarse mutuamente, trazando ambos pilotos una curva, el italiano le propinó una patada al piloto español, haciendo que este último se fuera al suelo. A partir de ese momento todo fueron tensiones. Lo más anecdótico es que este hecho propició que los niveles de audiencia para la carrera siguiente, que se disputaba en Valencia, aumentaran considerablemente debido a la polémica que hubo en torno a los dos pilotos. Finalmente, ese mundial lo ganó el piloto español Jorge Lorenzo.

Hoy parece que la tensión se ha rebajado, aunque es verdad que ha habido momentos, como en el Gran Premio de Argentina, en 2018, que, tras un lance de carrera entre los dos pilotos, Rossi se fue al suelo, y volvió a generarse esa tensión ocurrida en el pasado. Pero ya la situación está normalizada y mantienen una relación cordial de respeto.

Lo ocurrido entre estos dos pilotos tuvo un fuerte impacto mediático, producido por los dos pilotos que eran, los cuales siempre han tenido buena relación con los medios de

comunicación. Ambos saben desenvolverse de manera extraordinaria con la prensa y saben lo importante que es el factor psicológico en el mundo del motociclismo.

En resumidas cuentas, este episodio hace una recopilación de los momentos más tensos entre los pilotos ya mencionados, pero también hacen un recorrido de sus trayectorias, comparándolos y diferenciándolos. El espectador consigue comprender o saber más a fondo qué provocó toda esa situación, pero a la vez disfruta de los grandes momentos de ambos, recordando a estos dos pilotos como lo que son, dos auténticos mitos del motociclismo.

# LO LLEVAMOS EN LA SANGRE



Foto de portada de la serie documental *Lo llevamos en la sangre*. Fuente: DAZN.

Título Original	<i>Lo llevamos en la sangre</i>
Año de emisión	<b>2019</b>
Número de capítulos	<b>3</b>
Duración (por capítulo)	<b>1º Capítulo: 23'03"</b> <b>2º Capítulo: 24'34"</b> <b>3º Capítulo: 27'30"</b>

Primera serie documental original de DAZN. Tras la gran apuesta que hizo DAZN con el motociclismo en España en el año 2019, quisieron hacer una serie de contenidos a la altura de su apuesta. Por eso reunieron a tres de los pilotos españoles más importantes de la historia del motociclismo. La serie repasa la pasión por el motociclismo en España a través de tres generaciones de pilotos, que son Alex Crivillé, Jorge Lorenzo y Marc Márquez.



### *Crivillé, el comienzo de todo*

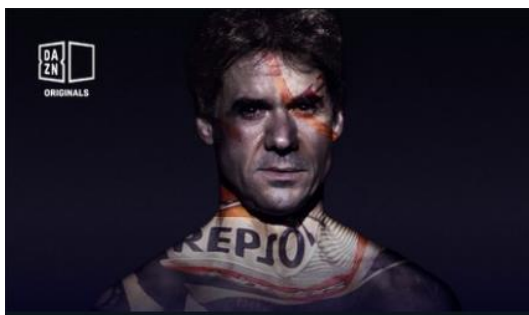


Foto de portada del capítulo. Fuente: DAZN.

Primer episodio de los tres que tiene esta serie documental. Dedicado al primer piloto español en conseguir el título en la categoría reina, en el año 1999, Alex Crivillé. El piloto cuenta cómo fue su fichaje para competir en la máxima categoría, de la mano de Sito Pons, y cómo era su relación con Mick Doohan, piloto australiano con el que compartía equipo y es considerado uno de los mejores pilotos de la historia.

Alex también cuenta la que considera la lesión más grave que ha sufrido y cómo la gestionó. Finalmente, en el año 2002 se retiró por problemas de salud. Crivillé fue el precursor de la nueva escuela de pilotos españoles que ahora son punteros en la categoría reina.

En España, Crivillé fue toda una sensación. El piloto se ganó el cariño de muchos aficionados e hizo que este deporte volviera a ser interesante para muchos aficionados que pedían a gritos un gran campeón español en el motociclismo.

### *Lorenzo, el legado*



Foto de portada del capítulo. Fuente: DAZN.

Jorge Lorenzo, cinco veces campeón del mundo. Segundo piloto después de Alex Crivillé en conseguir el título mundial en la categoría reina. En el episodio, el protagonista, Lorenzo, cuenta lo que ha supuesto para él coronarse campeón del mundo cinco veces.

Haciendo un repaso de su trayectoria en MotoGP, y hablando de su rivalidad con Valentino Rossi, del que fue compañero de equipo, cuenta las sensaciones que tiene un piloto a la hora de correr, cómo gestiona todas las emociones, tanto las positivas como las negativas y qué ha supuesto para el conseguir su sueño.

También habla de la inconsciencia o de la falta de miedo que tienen los pilotos, ejemplificándolo con su primer año en MotoGP, donde asegura que no tenía miedo a nada ni a nadie, y eso le ayudó a enfrentarse a pilotos como Rossi. También deja claro cuál han sido siempre sus cualidades, destacando la cualidad y la ambición.

### **Márquez, sin tocar techo**



Foto de portada del capítulo. Fuente: DAZN.

Episodio enfocado al presente del motociclismo español, al piloto que podría considerarse el mejor piloto de la era moderna, Marc Márquez. Al igual que pasa en los anteriores capítulos con Alex Crivillé y con Jorge Lorenzo, en este Marc Márquez habla de sus sensaciones a la hora de subirse a la moto y proclamarse campeón del mundo. Actualmente España vive una de sus mejores épocas en este deporte de dos ruedas donde la hegemonía en la categoría reina es prácticamente española. Marc Márquez tiene gran culpa de esto. Cuenta en este episodio las cualidades que debe tener un campeón, cómo le afecta su ambiente, tanto laboral como familiar, haciendo ver que en su carrera ha sido fundamental gracias al buen clima que ha habido siempre. También habla de la rivalidad, de que en pista no hay amigos, sino contrincantes que tienen el mismo objetivo que él, ganar. Además, vemos cómo viven los padres de Marc la tensión de las carreras, mostrando que no todo es felicidad y celebraciones, sino que también hay momentos malos y amargos, como las lesiones.

# MOTOGP EN EL ADN



Foto de portada del documental *MotoGP en el ADN*. Fuente: DAZN.

Título Original	<i>MotoGP en el ADN</i>
Año de emisión	<b>2021</b>
Número de capítulos	<b>Capítulo único</b>
Duración (por capítulo)	<b>14'29"</b>

Contenido muy llamativo y diferente que habla sobre los hermanos que compiten en el mundial de motociclismo. En total, en el año 2021, hay 5 parejas de hermanos. Marc y Alex Márquez; Aleix y Pol Espargaró; Raúl y Adrián Fernández; Brad y Darryn Binder; y Valentino Rossi y Luca Marini.

Los pilotos nos cuentan desde su experiencia las ventajas y los inconvenientes de tener un hermano que compite en el mismo deporte que tú, y en el mismo mundial. Desde poder entrenar juntos a poder viajar juntos y compartir la misma pasión, a presionarte más en ocasiones, como cuenta Alex Márquez, pues su hermano tiene la friolera de 8 mundiales. Pol Espargaró por ejemplo comenta que la preocupación es doble, pues lo mismo que te puede pasar a él (caídas, lesiones, etc.), le puede pasar a su hermano.

También aparecen los primeros hermanos gemelos y españoles en disputar el campeonato del mundo. Joaquín y Ramón Galí, que hablan de su rivalidad en los circuitos, asegurando que entre ellos eran menos agresivos que con los demás pilotos.

# ¿QUÉ SE SIENTE EN LA ÚLTIMA VUELTA?



Foto de portada del documental *¿Qué se siente en la última vuelta?* Fuente: DAZN.

Título Original	<i>¿Qué se siente en la última vuelta?</i>
Año de emisión	<b>2021</b>
Número de capítulos	<b>Capítulo único</b>
Duración (por capítulo)	<b>12'46"</b>

Contenido donde el espectador puede conocer de mano de los pilotos qué se siente cuando llega la última vuelta de un gran premio. Valentino Rossi asegura que el 75% de la vuelta se da en apnea, apenas se respira. Acumulan mucha tensión solo durante la última vuelta. Alex Márquez explica que en una última vuelta se pueden dar tres situaciones, y que cada una es diferente y hay que saber gestionarlas de la mejor manera posible. Cuando van primero, con bastante ventaja del segundo, pueden relajarse un poco, en el sentido de no tener que ir tan al límite, pero deben tener cuidado de no cometer un error que les haga caerse de la moto. Otra de las situaciones que les suele suceder es que el primero y el segundo estén corriendo prácticamente en los mismos tiempos, por lo que están pegados y luchando por ganar la carrera. El que va primero, como explica Fabio Quartararo, se preocupa bastante de cerrar espacios y hacer todo lo posible para que no le adelantes. Sin embargo, el segundo, quiere atacar para llevarse la victoria, por lo tanto, estudia al rival para ver en qué curva o en qué zona puede adelantarlo. El factor psicológico también tiene mucha importancia, como explica Aleix Espargaró. En lo que coinciden la mayoría de los

pilotos es que la buena gestión de las últimas vueltas te las da la experiencia, el haber participado en muchos grandes premios y haber vivido esa situación innumerables veces.

# ¿QUÉ SE SIENTE A MÁS DE 350 KM/H?

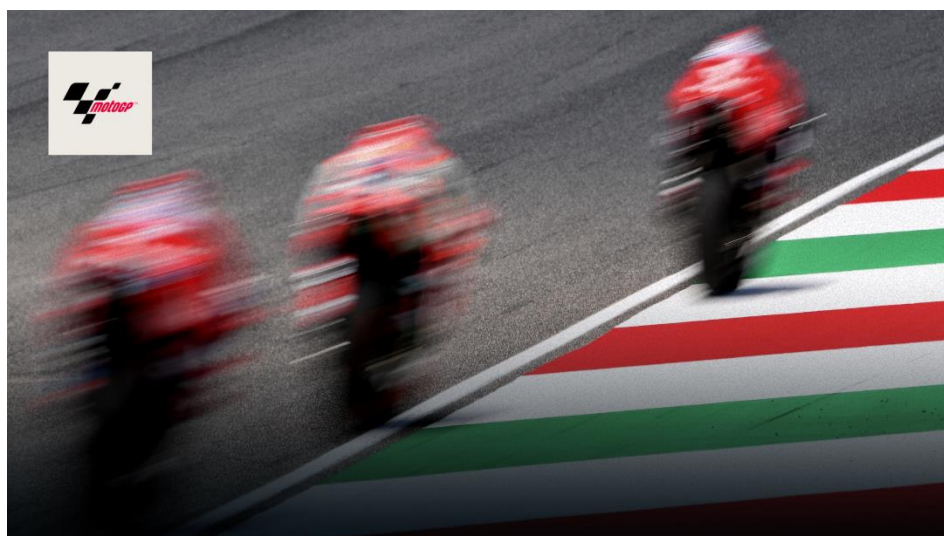


Foto de portada del documental *¿Qué se siente a más de 350 km/h?* Fuente: DAZN.

Título Original	<i>¿Qué se siente a más de 350 km/h?</i>
Año de emisión	<b>2021</b>
Número de capítulos	<b>Capítulo único</b>
Duración (por capítulo)	<b>07'04"</b>

Contenido muy llamativo por lo que cuenta y por la diversidad de imágenes utilizadas. Los pilotos cuentan su experiencia y sus sensaciones a la hora de alcanzar velocidades que rondan los 350km/h. La mayoría de los pilotos dicen no tener miedo alguno, incluso consideran que se acostumbran rápido a esa sensación, aunque la consideran indescriptible, para saber qué se siente tienes que vivirla de primera mano. Pilotos como Alex Rins dicen que sienten más la velocidad a la hora de salir de una curva y acelerar, que en una recta a 350km/h. Marc Márquez asegura que cuando alcanzan esa velocidad, el carril del circuito, que suele tener unos 15 metros de ancho, se convierte en un solo carril muy estrecho, y que el más mínimo fallo a esa velocidad puede ser muy peligroso. Pero alcanzar estas velocidades no solo requiere que la moto sea lo suficientemente potente como para hacerlo, también el piloto es primordial. Miguel Oliveira comenta que es mucho trabajo físico, desde la postura del piloto encima de la moto, hasta la resistencia al viento y sobre todo la frenada, pues suelen frenar en seco cuando van a esas altas velocidades y el físico tiene que ser muy bueno para aguantar tanta resistencia.

# PEDRO ACOSTA, HACIENDO HISTORIA



Foto de portada del documental *Pedro Acosta, haciendo historia*. Fuente: DAZN.

Título Original	<i>Pedro Acosta, haciendo historia</i>
Año de emisión	<b>2021</b>
Número de capítulos	<b>Capítulo único</b>
Duración (por capítulo)	<b>08'15"</b>

Breve entrevista a una de las sensaciones del campeonato, el piloto español de Moto3, Pedro Acosta. Se ha convertido en el piloto más joven de todos los tiempos en ganar tres carreras consecutivas. Después de un breve resumen de lo que han sido sus victorias, subiendo cuatro veces al podio, la periodista Lucía Villalón y el expiloto Alex Crivillé hablan con él para saber cómo se siente y cuáles son los objetivos marcados para esta temporada. Además, vemos un fragmento donde habla con Marc Márquez, donde el piloto de Cervera le da una serie de consejos a Acosta. Formato diferente donde el espectador tiene la oportunidad de saber un poco más acerca de este joven piloto que ha tenido un comienzo de temporada impresionante.

# LA CAJA DE JOAN MIR



Foto de portada del contenido *La caja de Joan Mir*. Fuente: DAZN.

Título Original	<i>La caja de Joan Mir</i>
Año de emisión	2021
Número de capítulos	Capítulo único
Duración (por capítulo)	22'33"

Entrevista al actual campeón del mundo de motociclismo, Joan Mir. El formato que usa DAZN para esta entrevista es nuevo, diferente a otras entrevistas que hayamos podido ver. Aquí usan una caja que contiene 7 objetos que tienen relación con el protagonista. Éste irá sacando, a ciegas, los objetos, y Ernest Riveras le irá haciendo una serie de preguntas para saber qué tiene que ver ese objeto con el piloto. De esta manera DAZN da la opción a los espectadores de conocer el lado más personal de los pilotos, conociendo, por ejemplo, la relación que tienen con los medios de comunicación, por qué están en el equipo en el cual compiten o también hablan de sus gustos personales.

Este formato innovador ha sido utilizado por primera vez con Joan Mir, pero lo irán haciendo con más pilotos, como asegura Ernest Riveras.



# CARA A CARA | CANET – ASPAR



Foto de portada del contenido *Cara a cara / Canet – Aspar*. Fuente: DAZN.

Título Original	<i>Cara a cara / Canet - Aspar</i>
Año de emisión	<b>2021</b>
Número de capítulos	<b>Capítulo único</b>
Duración (por capítulo)	<b>07'09"</b>

Contenido muy entretenido y sobre todo muy diferente. En un ambiente muy relajado, DAZN hace una especie de trivial para el piloto Aron Canet, de Moto2, y el director del equipo Aspar, Jorge Martínez “Aspar”. Los protagonistas se hacen preguntas que tienen que ver con uno de ellos, sobre historia, geografía, cultura general, actualidad, técnica y una pregunta sorpresa. Todas las preguntas están relacionadas con algún aspecto de la vida de los protagonistas. Incluso tienen comodines por si no saben la respuesta a las preguntas.

Como comentó Carles Pérez en la entrevista que le realizamos, esta es un formato que da mucho juego. Es muy diferente y divertido y sale del ambiente tenso de las carreras o de una entrevista normal.

# DUCATI, UNA NUEVA GENERACIÓN



Foto de portada del documental *Ducati, una nueva generación*. Fuente: DAZN.

Título Original	<i><b>Ducati, una nueva generación</b></i>
Año de emisión	<b>2021</b>
Número de capítulos	<b>Capítulo único</b>
Duración (por capítulo)	<b>08'33"</b>

Contenido donde se habla de la renovación que ha sufrido la fábrica Ducati para el año 2021. En MotoGP compiten tres equipos de la fábrica Ducati. El equipo oficial, cuyos pilotos son Jack Miller y 'Pecco' Bagnaia. Y luego tienen dos equipos satélites. Los equipos satélites son aquellos que tienen relación económica con la fábrica, en este caso, Ducati, pero no son equipos que dependan directamente de ellas. Ducati tiene dos equipos en estas condiciones. El Pramac Ducati, donde corren el piloto francés, Johan Zarco y el piloto español Jorge Martín; y luego está el Esponsorama Racing, equipo donde los pilotos son los italianos Luca Marini y Enea Bastianini.

Este contenido, por lo tanto, habla de los fichajes que ha habido en todos estos equipos, apostando por la juventud, preocupándose más por la preparación de los pilotos en los equipos satélites, y compitiendo por el mundial con el equipo oficial de Ducati. Paolo Ciabatii, director deportivo de Ducati, habla sobre las jóvenes promesas que conforman los equipos y cuáles son los objetivos marcados para cada uno de los pilotos.

# FEARLESS | CUANDO EL MÁS RÁPIDO SIENTE MIEDO



Foto de portada del documental *Fearless / Cuando el más rápido siente miedo*. Fuente: DAZN.

Título Original	<i>Fearless / Cuando el más rápido siente miedo</i>
Año de emisión	<b>2021</b>
Número de capítulos	<b>Capítulo único</b>
Duración (por capítulo)	<b>24'15"</b>

Contenido en el que se habla de algo tabú en el mundo del motociclismo. El miedo. A través de los tres actos de este documental, Marc Márquez cuenta cómo vive él la vida y el deporte. Sin riesgo no se divierte, necesita la adrenalina en todo lo que hace para divertirse. Cuando pilota, va al límite. No tiene miedo a caerse, por eso es capaz de ir a un límite que a los demás pilotos les cuesta llegar. Yendo al límite aprende más. En su cabeza solo existe ganar o perder, y es por eso por lo que su estilo de pilotaje es tan agresivo, en el sentido de que va al límite siempre, busca la manera de ganar, sea como sea, siempre dentro del reglamento.

También habla de su lesión, de la primera vez que sintió miedo, pero fue miedo a no poder subirse más encima de la moto. Eso le provocó ansiedad, porque la lesión empeoró a raíz de una infección y tuvo que estar más tiempo apartado de los circuitos. Alex Márquez, hermano de Marc, comenta que un piloto no puede tener miedo al subirse a la moto, y si

en algún momento empieza a pensar en las consecuencias de este deporte, es el momento de retirarse.

El protagonista real de este documental es el miedo, explicado a raíz de Marc Márquez. Normaliza de alguna el miedo. Si el campeón del mundo, que alcanza velocidades de 350 km/h, que cuando toma una curva toca la rodilla y el codo, que arriesga tanto y va siempre al límite, que cuando se cae de la moto lo que busca es subirse de nuevo a la moto cuanto antes, tiene miedo, ¿por qué es malo que yo lo tenga? El miedo es algo innato, como explica el psicólogo deportivo Francisco Solano. Nacemos con miedo a las cosas, y vamos adquiriendo miedos a través de experiencias. Pero también superamos esos miedos, como Marc, que se ha vuelto a subir a la moto 9 meses después de su lesión, se ha vuelto a caer, y ha sido capaz de volver a montarse en la moto y correr.

# RACING TOGETHER | LA HISTORIA DEL MUNDIAL DE MOTOGP



Foto de portada del documental Racing Together | La historia del mundial de MotoGP. Fuente: DAZN.

Título Original	<i>Racing Together</i>
Año de emisión	<b>2019</b>
Número de capítulos	<b>Capítulo único</b>
Duración (por capítulo)	<b>01:58:57</b>

Documental dirigido y producido por Dorna Sports. DAZN, al tener los derechos de MotoGP, lo publicó en su plataforma en el año 2019. Este documental hace un repaso de la historia del Campeonato del Mundo de MotoGP, desde sus inicios en el año 1949, en el famoso circuito de la Isla de Man, hasta la actualidad.

Este documental cuenta la historia del mundial, contando todos los pilotos que han ido pasando y que han dejado su nombre grabado en el campeonato y los cambios que se han ido produciendo tanto a nivel de motos como de categorías, hasta llegar a la era moderna del motociclismo donde se ha conseguido aumentar el nivel y equilibrar el torneo.

Con testimonios de varios periodistas y de importantes expilotos, como pueden ser Giacomo Agostini o Mick Doohan, se visualiza la evolución que ha ido teniendo el campeonato a lo largo de los años, un campeonato que empezaron dominando los británicos, tanto en pilotos como en motos. También, como no podía ser de otra manera, se ve la evolución que han ido sufriendo las motos. Ya no solo el número de fábricas que

han decidido participar en el mundial y las que lo han dejado de hacer, sino también todos los cambios que se han sucedido en lo relativo a los motores o a la tecnología de dichas motos.

Pero las motos no han sido las únicas en evolucionar. Los circuitos ahora son muy distintos. Cada vez más seguros con el paso de los años. Por no hablar de los pilotos, donde los que han marcado la historia han dejado su propio estilo de pilotaje y han ido innovando para llegar a conseguir el campeonato. Todo esto y muchas más intrahistorias pueden conocerse en este documental.

# LA CENA DE LOS CAMPEONES | 12 + 1 TÍTULOS SOBRE LA MESA



Foto de portada del documental *La cena de los campeones | 12+1 títulos sobre la mesa*. Fuente: DAZN.

Título Original	<i>La cena de los campeones / 12 + 1 títulos sobre la mesa</i>
Año de emisión	<b>2019</b>
Número de capítulos	<b>Capítulo único</b>
Duración (por capítulo)	<b>01:34:44</b>

Este documental es la segunda producción original de DAZN después de *Lo llevamos en la sangre*. Aquí reúnen a seis campeones del mundo españoles del motociclismo alrededor de una mesa para hablar sobre el pasado, presente y futuro del motociclismo.

Este formato tan acogedor permite conocer a los protagonistas en un ambiente relajado, cenando, disfrutando del menú del chef Nandu Jubany. Los campeones que aparecen en el documental son: Dani Pedrosa, Carlos Checa, Alex Crivillé, Emilio Alzamora, Sito Pons, y Jorge Martínez “Aspar”. Entre ellos van hablando de la historia del mundial a la par que cuentan anécdotas suyas. Además, van analizando la era moderna del motociclismo, ensalzando a pilotos españoles como Marc Márquez. El título de *12 + 1 títulos sobre la mesa*, hace homenaje al ya fallecido Ángel Nieto, el piloto español más laureado de todos los tiempos, que consiguió 13 títulos mundiales, pero que era muy supersticioso y no le gustaba ese número, por eso decía 12 + 1 títulos.

# EL ORIGEN DEL SAMURÁI



Foto de portada del documental *El origen del samurái*. Fuente: DAZN.

Título Original	<i>El origen del samurái</i>
Año de emisión	<b>2019</b>
Número de capítulos	<b>Capítulo único</b>
Duración (por capítulo)	<b>56'37"</b>

Documental sobre el campeón del mundo Dani Pedrosa. Aquí vemos diferentes imágenes de su niñez en las que ya estaba montado sobre una moto a muy temprana edad. El piloto español contará cómo ha sido su trayectoria deportiva. Desde su primera vez en una moto hasta convertirse en uno de los pilotos españoles más importantes de la historia. Tendremos la oportunidad de conocer su recorrido a lo largo de los años, en qué equipo empezó, como fue subiendo de categoría y a qué rivales se ha ido enfrentando con el paso de los años. Para más inri, conoceremos de la mano de Pedrosa cómo ha sido su relación con Marc Márquez mientras han sido compañeros de equipo, y qué sintió al ver que Marc se alzaba con el mundial en su primer año en MotoGP. Además, hablará de las lesiones que ha sufrido, cómo las ha gestionado y lo que supone para un deportista de élite tener varias lesiones en su carrera deportiva.

Documental con gran cantidad de imágenes y archivos que ayudan al espectador a conocer mejor la carrera del expiloto del equipo Repsol Honda.



# LECCIÓN DE LOS TÉCNICOS | LOS AMOS DEL BOX



Foto de portada del documental *Lección de los técnicos | Los amos del box*. Fuente: DAZN.

Título Original	<i>Lección de los técnicos   Los amos del box</i>
Año de emisión	<b>2020</b>
Número de capítulos	<b>Capítulo único</b>
Duración (por capítulo)	<b>01:29:46</b>

Posiblemente el contenido más diferente de DAZN, debido al cambio de protagonistas. Todo piloto tiene un jefe técnico que se encarga de muchos aspectos dentro del box. Pues esos han sido los protagonistas de hoy, varios jefes técnicos de algunos de los mejores pilotos de MotoGP. Seis técnicos que se sientan en sus sillas en círculo y que hablan sobre cómo ha cambiado la profesión, sobre los neumáticos, el reglamento y sobre todo contando anécdotas. Los protagonistas en este caso son Ramón Forcada, jefe técnico de Morbidelli; Esteban García, jefe técnico de Viñales; Antonio Jiménez, jefe técnico de Aleix Espargaró; Manuel Cazeaux, jefe técnico de Alex Rins; Santi Hernández, jefe técnico de Marc Márquez; y, por último, Ramón Aurín, jefe técnico de Alex Márquez.

Es un contenido diferente ya que los jefes técnicos apenas suelen aparecer en pantalla. Aunque es cierto que algunos son más conocidos que otros, como puede ser el caso de Ramón Forcada, que es el técnico más experimentado de los seis, o Santi Hernández, que

ha ido de la mano de Marc Márquez durante toda la carrera del piloto, normalmente los jefes técnicos suelen atraer la atención de las cámaras.

Este documental cuenta con la experiencia de Ramón Forcada y de Antonio Jiménez, hasta la frescura de Santi Hernández o Esteban García. Comentan lo que ha cambiado la profesión, donde en los años 80 el jefe técnico lo hacía todo. Se tenía que encargar de las suspensiones, del motor, de los neumáticos, etc. Ahora sin embargo hay un técnico para cada elemento de la moto, y el jefe técnico se preocupa más por organizarlos a todos y sobre todo para atender al piloto y entender qué es lo que necesita para ir más rápido y obtener los mejores resultados posibles.

Aunque la experiencia sea distinta, pues algunos llevan más tiempo trabajando en el mundial que otros, les sobran anécdotas que comparten los unos con los otros y ayudan al espectador a conocer mejor, por ejemplo, las manías o rituales que tenían los pilotos en cada gran premio, o cómo se comportaban ciertos pilotos en el box.

Un encuentro que no suele ocurrir en muchas ocasiones, pues las semanas de gran premio no tienen tiempo para coincidir apenas. A pesar de eso, comparten muchas más cosas de las que ellos mismos podrían imaginar, pues, aunque el equipo sea distinto, la profesión y la responsabilidad es la misma.

### **3.2. RESULTADOS**

Tras las entrevistas realizadas hemos dilucidado cómo trabaja el equipo de periodistas a la hora de cubrir un gran premio de motociclismo, y también qué criterio siguen a la hora de realizar los contenidos y de subirlos a la plataforma.

Cubrir el Campeonato Mundial de MotoGP requiere un gran esfuerzo a nivel mediático. Cuando DAZN adquirió los derechos de MotoGP en el año 2019 se propuso hacer una evolución respecto a las anteriores cadenas que tenían los derechos de este deporte. Como indica Carles Pérez, “DAZN pide una evolución. Vamos a hacer menos horas en directo, más pegado a lo que es el propio evento. Nosotros grabamos mucho en circuito cosas que no se ven para ese fin de semana. Lo guardamos para acabar desarrollándolo en la sede, en Barcelona, y sacar un producto relacionado con un evento histórico, o con un piloto, algo que sabemos que gusta a la audiencia”. Por lo tanto, DAZN hace menos horas en

directo, no hace los programas que hacían los jueves y los viernes Movistar, por ejemplo, pero se centra más en grabar diferentes planos y en preparar los diferentes contenidos que pretenden subir a la plataforma.

De esta manera, como comenta Izaskun Ruiz, “hay como dos patas. Está todo lo que se hace en los circuitos, en la semana de gran premio, y luego hay otra parte del equipo, que es también muy importante, que es la que trabaja en Barcelona”. Hay un trabajo conjunto de ambas partes. En la semana de gran premio, el equipo se reúne los martes para ver cuáles son los puntos clave del gran premio en cuestión. Guiándose por esos puntos, van decidiendo qué tipo de planos pueden grabar en dicho circuito, a qué pilotos quieren entrevistar o qué formato de entrevista quieren realizar. También deciden qué personas del equipo van a viajar al gran premio que se celebra esa semana. Hablan sobre todo lo que quieren hacer en ese circuito pensando en los contenidos que pretenden grabar. Les dan prioridad a los pilotos españoles, pero siempre tienen en cuenta si hay algo especial en ese gran premio sobre lo que merece la pena trabajar.

Una vez que ya han dejado claros todos los aspectos tratados en la reunión, viajan los miércoles al circuito. El jueves, alrededor de las 09:30 van al circuito para empezar a grabar los diferentes contenidos que tienen pensados. Por la tarde, a las 18:30, comienza la rueda de prensa de los pilotos, la cual cubren en directo. El resto de los días, el trabajo de los periodistas está marcado por las diferentes pruebas y entrenamientos que realizan los pilotos en pista. Los viernes, los pilotos de las tres categorías hacen los entrenamientos uno y dos. Por lo tanto, DAZN lo retransmite en directo y luego hacen un post comentando los tiempos o los momentos más llamativos del día, además de seguir grabando contenidos. Los sábados los pilotos tienen dos entrenamientos más, y luego las clasificaciones, que sirven para marcar el orden de la parrilla en la carrera del domingo. Al igual que los viernes, hacen un post en directo con todo lo ocurrido durante el día. Por último, llega el domingo, el día de carreras. Ese día todo es prácticamente en directo. Comienza temprano, dependiendo del gran premio, y retransmiten los *warms up*. Posteriormente, retransmiten las carreras. Los encargados de esta tarea son el periodista Ernest Riveras, que está acompañado siempre por los expilotos Alex Crivillé o Carlos Checa. Izaskun Ruiz, jefa de redacción, es la encargada de estar en el *paddock* y va entrevistando a los jefes técnicos de los equipos durante la carrera y a los propios pilotos una vez finalizada esta.

Una vez finalizas todas las carreras, hacen un post con los mejores momentos, resúmenes y entrevistas, todo en directo. Todo esto es el trabajo que se realiza en los circuitos.

En la redacción de Barcelona se hace el trabajo de producción de todos los contenidos. Todo lo que se graba, luego hay que cortarlo, montarlo, postproducirlo, aprobarlo y emitirlo. En Barcelona también se gestiona todo lo que tiene que ver con los contenidos. Qué tipo de contenidos hacer y cuándo subirlos, dependiendo de la importancia de estos. Según indicia Carles Pérez, hay una serie de contenidos que son prioritarios para ellos. Pero si hay algo que sobresale, pues lo tienen en cuenta para trabajar sobre ello. Por ejemplo, en Moto3 está destacando el piloto español Pedro Acosta, pues saben que tienen que hacer un contenido sobre él; o en MotoGP, la fábrica Ducati está destacando, pues se hace un contenido sobre eso. Hay contenidos que necesitan un presupuesto aparte para lograr hacerlas, pero luego hay contenidos que se pueden ir haciendo en el circuito y pueden publicarse enseguida.

De manera más individual, tenemos la oportunidad de conocer cómo trabajan, de manera independiente, los tres entrevistados. Cómo se relacionan con los pilotos, cómo se preparan para narrar las carreras o qué función desempeñan cada uno en los grandes premios.

DAZN además pone a disposición de los suscriptores todos los grandes premios que se hacen a lo largo de la temporada. Desde las entrevistas de los jueves realizadas a los pilotos hasta el domingo de carreras del gran premio en cuestión.

## **Entrevista a Ernest Riveras**

### **1. ¿Cómo cree que incide la plataforma DAZN en el mundo del deporte?**

Bueno, pues adaptándose a las nuevas circunstancias. Ahora mismo toda la gente joven, que es el público de ahora y del mañana, tiene una manera de acercarse a los medios de comunicación radicalmente distinta a como lo conocía yo cuando estudiaba o cuando era joven.

Ahora es diferente. El acercamiento de los jóvenes es donde quieran, como quieran y en cualquier aparato. DAZN al final en ese servicio de *streaming* de deporte creo que está dando la facilidad para que la gente joven lo vea como quiera, igual que las plataformas

de series y de películas están absolutamente implantadas, pues también había un espacio para algo que tiene un seguimiento mundial como el deporte.

**2. Uno de los deportes que cubre DAZN es el motociclismo. Periodísticamente hablando, ¿qué trabajo supone cubrir un gran premio? ¿Qué aspectos han cambiado en su trabajo o en su manera de hacer las cosas a raíz de la pandemia que vivimos actualmente?**

Es un trabajo muy exhaustivo, porque al final lo damos todo. Cada vez que hay motos en pista estamos en directo o cualquier rueda de prensa, lo que significa que de jueves a domingo es un no parar. Además, normalmente el jueves, aunque también viernes, sábado y domingo, pero en menor medida, estamos grabando todos los contenidos bajo demanda. Los reportajes y documentales que la gente puede ver a lo largo de la semana como quieran. Al final hay que hacer un encaje de bolillos, hay que tener muy bien previsto el cuadro de trabajo, desde que llegamos al circuito el jueves a las 09:30 hasta que nos vamos el domingo a las 19:00.

Y repartimos entre toda la gente que estamos ahí todo el trabajo. Al final el que solo quiere ver las carreras no sabe que detrás hay un trabajo también para realizar contenidos bajo demanda, y al que le gustan mucho los videos bajo demanda no se da cuenta de la cantidad de trabajo que hay para las carreras. Eso hay que aunarlo. Hemos diseñado un equipo para que pueda estar en todo. No quiero decir que sea especialmente cansado o complicado, pero hemos diseñado un equipo para conseguir esto y así lo hacemos. Lo que digo es que no hay descanso de jueves a domingo.

**3. Aparte de cubrir las carreras, en DAZN podemos encontrar variedad de contenidos relacionados con el motociclismo como documentales, entrevistas, series documentales, etc. ¿Qué supone este tipo de contenidos para la aplicación, para el motociclismo y para sus seguidores?**

Al final hemos evolucionado de TVE, de las privadas en las que yo no estuve, luego Telefónica y Movistar Plus. Eran televisiones en las que tú tenías una programación 24 horas al día, 7 días a la semana y 365 días al año. Pero en todo ese tiempo no había directo. Entonces muchísimas veces tu ponías la tele y te encontrabas contenidos que no eran en directo. Tal vez te encontrabas un reportaje o el *warm up* del Gran Premio de Italia. Entonces decías, ¿yo quiero ver esto ahora? Entonces el objetivo, el paso adelante, es

poder ofrecer diferentes contenidos para que la gente los complemente con las transmisiones y los pueda ver donde quiera.

Muchas veces nos encontramos con que hay gente que los contenidos bajo demanda los ve incluso durante el gran premio. Y a lo mejor hay gente que en un momento dado, anunciamos que hay un reportaje de Márquez y Rossi, y dice: “pues mira, no voy a ver el libre uno ahora, voy a ver el reportaje, y ya veo el libre dos por la tarde”. Eso anteriormente no cabía en la cabeza, tenías que ver el libre 1, luego el 2, luego el 3, y así hasta el gran premio. En cambio, ahora, hay gente que lo está viendo con dos dispositivos a la vez, que está viendo el entreno y a la vez pues está viendo el reportaje de Gabriel Rodrigo o de Jorge Martín o de Valentino Rossi o de quien sea.

Yo creo que es un complemento necesario. Aparte, tampoco lo hemos inventado nosotros. Esto es un complemento que todas las grandes plataformas o todos los grandes proveedores de entretenimiento, HBO, Amazon Prime... hacen esos contenidos que les llaman originales. Es lo que de alguna manera tratamos de hacer nosotros en DAZN. Tenemos algunos que es un trabajo muy profundo, que puedes hacer dos al año, o en cambio tienes un montón de contenidos de sello de calidad para complementar con el directo, que son los que intentamos hacer pues cada diez días o incluso cada semana.

#### **4. ¿Considera que DAZN gana con la llegada del motociclismo a su plataforma, y viceversa? ¿Cree que se retroalimentan?**

Sí, por supuesto. Para DAZN tener MotoGP fue el camino para entrar en España. En el 2019, en el mes de enero la gente no tenía ni idea de qué era DAZN. Evidentemente su gran baza para entrar en un territorio como España tiene que ser un gran deporte. Es verdad que cogieron la Euroliga de baloncesto, la Premier League, que son deportes muy importantes y seguidos, pero no te marcan una diferencia. MotoGP si está en el grupo de deportes que teniéndolo hace que la gente se abone. Y al revés, para MotoGP también es un poco lo mismo. Es una manera de estar en lo que es el futuro inmediato con esa manera distinta que tienen los jóvenes de ver la televisión y al final estas plataformas de contenidos son lo que ahora mismo todo el mundo busca. Ya sea vía YouTube, o, el caso de DAZN. Cambia un poco lo que habíamos visto hasta ahora. Estábamos acostumbrados a muchísimas horas de directo con mucha producción asociada; ahora sí hay muchas horas de directo, pero la producción no está asociada al evento, sino que de alguna manera está pensado para que sea contenido que no caduque.

Antes había mucha previa y mucho post. Pero esa previa se perdía en el tiempo. En cuanto pasa el domingo, ¿quién quiere ver la previa de la carrera del domingo? El post un poquito. Pero muchísimo mejor dar el domingo y luego dar contenidos que la gente pueda ver durante mucho tiempo y que no hayan caducado.

## **5. ¿Cree que el motociclismo influye también a la hora de la subida o la bajada de suscriptores?**

Yo no tengo los datos de audiencia ni de abonados. No es un tema ni que se comparta ni que yo realmente quiera saber. Al final aquí lo que tenemos que hacer es ver un poco el seguimiento de los datos de lo que hacemos, qué gusta más, qué gusta menos, etc. Esa es también un poco la clave. Si hay cosas que nos damos cuenta que la gente no ve, pues cambiamos el discurso y hacemos otras. Entonces vemos dónde reacciona la gente, que es mucho más fácil hacerlo ahora con los datos.

Yo creo, evidentemente, que donde esté MotoGP siempre habrá abonados. Ha sido así en la época de TVE, ha sido así en la época de Telecinco, en la de Movistar, y ahora también en la de DAZN.

Mientras tengamos el nivel de deporte que tenemos y encima la mayoría de los deportistas sean españoles, para España, aquel que tenga los derechos de MotoGP, siempre será un triunfo.

## **6. Hablando de Movistar, ¿cómo cree que puede afectar la llegada del Motociclismo a Movistar, de manos de DAZN?**

Es otra cosa que forma parte de lo que es el futuro. Es decir, que al final el abonado pueda llegar a todo a través de lo que él ya controla. En este caso, este acuerdo con Movistar va a permitir que haya dos canales de DAZN y en esos canales pues que se ponga MotoGP, la Formula 1, ya se está poniendo la Premier League, la Euroliga... Entiendo que saldrán también reportajes. Todo es bueno. Mientras más plataformas repitan tu producto, todo es bueno para el deporte. Y si en este caso DAZN ha llegado a este acuerdo con Movistar, también será bueno para DAZN y para Movistar.

## **7. ¿Cómo se organizan Dorna y DAZN a la hora de cubrir un Mundial?**

A ver, un trabajo conjunto no es. Lo enorme de este deporte es que el promotor del campeonato, Dorna, creo que está por encima de la mayoría de los promotores de deportes de cualquier deporte del mundo y en cualquier país del mundo. Si creemos que los Estados

Unidos son los que mejor hacen las cosas, Dorna podría ser perfectamente una empresa estadounidense. Su control del deporte, su evolución permanente, ya están pensando ahora en cosas que pasarán dentro de años, la modernidad en la realización que ha sido copiada por mucha gente... Muchos otros deportes utilizan a MotoGP como un ejemplo. Yo recuerdo que durante mucho tiempo hemos estado recibiendo visitas de la gente de La Liga de fútbol profesional, que ahora mismo en España es lo más. Han estado viniendo a ver cómo se hacían las motos, para ver cosas que se hacen en MotoGP, para poder cogerlas y adaptarlas al fútbol.

Trabajar con Dorna para DAZN, pero también para Sky o para quien sea en el mundo que tenga los derechos, es todo facilidades. Evidentemente el trabajo es conjunto, pero no hay un trabajo directo Dorna-DAZN. Al final la producción la hace Dorna, pero los diferentes operadores tienen su gente y personalizan la señal. Pero yo creo que la suerte que tenemos es tener a Dorna organizando este deporte porque esto ayuda a que puedas exprimir al máximo todo lo que te ponen a tu disposición.

#### **8. ¿Cómo es la relación entre los periodistas y los pilotos?**

En la parte que me ha tocado a mí, en los años que he estado en TVE, en Movistar y en DAZN, la relación es magnífica. Nosotros desde el primer minuto, que yo empecé en el año 2007, hemos estado demostrando que tenemos un gran respeto por el deporte y por los deportistas, y que nuestro objetivo no era otro que contar el espectáculo y hacerlo más grande, hacerlo todavía más sostenible. Y la relación ha sido siempre buenísima. Con unos más que con otros. Pero el que menos, está por encima del nivel de otros deportes. Ya te lo digo yo que he estado en muchos de ellos. Creo que tienen un concepto también muy profesional de lo que significan los medios de comunicación y en general los medios de comunicación son muy respetuosos con el deporte. Entendemos que es un deporte peligroso, que se juegan la vida y desde esa perspectiva lo comentamos y lo trabajamos. La relación con nosotros solo puede ser buena. La relación es buena porque está basada en el mutuo respeto.

#### **9. ¿Qué sensación tuvo al entrar en el circuito el primer fin de semana de carreras en la era COVID, y ver las gradas vacías? ¿Cómo es narrar sin público?**

Una sensación extraña. Después de estar tantos años yendo a todos los grandes premios, haciendo cola para entrar, con atascos, gente en las gradas, gritos, gente animando... fue muy raro no ver público. Fue un *shock*. Lo que pasa es que nosotros veníamos muy



mediatizados. Tenemos que respetar la burbuja, tenemos que hacer que este campeonato llegue hasta el final. Yo sentía mucha responsabilidad. Cada uno, individualmente, sentía mucha responsabilidad. Entonces te vas dando cuenta un poquito después, de que no había nadie aplaudiendo en la vuelta de honor o en el podio. Y eso se hace muy extraño. Es algo que tenemos que recuperar porque una de las cosas señaladas en el mundo de MotoGP son esos planos aéreos con las gradas llenas de banderas y gente animando a los pilotos.

## **Entrevista a Izaskun Ruiz**

### **1. ¿Cómo cree que incide la plataforma DAZN en el mundo del deporte?**

Bueno, yo creo que DAZN es como una nueva herramienta que se adapta muy bien a la nueva forma que ha ido surgiendo de cómo la gente joven busca ver o conectarse a los distintos deportes. Yo lo que veo es que los nuevos espectadores ya no tienen la costumbre de: “me siento delante de un televisor convencional, o con un mando, a la hora que toca, y veo lo que hay”. Si no que es: “veo el deporte, donde estoy, en cualquier sitio, cuando quiero y de la forma que quiero”. Por lo que creo que este tipo de plataformas, en este caso DAZN, se adapta perfectamente a esas nuevas demandas de la gente joven, de los espectadores del deporte. Te permite un poco ver lo que quieres, cuando quieres y de la forma que quieres, no te ata a un horario concreto, ni a un lugar concreto ni nada de eso.

### **2. Uno de los deportes que cubre DAZN es el motociclismo. Periodísticamente hablando, ¿qué trabajo supone cubrir un gran premio? ¿Puede contar qué suelen hacer para cubrir un Gran Premio?**

Hay como dos patas. Está todo lo que se hace en los circuitos, en la semana de gran premio, y luego hay otra parte del equipo, que es también muy importante, que es la que trabaja en Barcelona. Hay una parte del trabajo que también está asociada a lo que sucede en el día a día y que se puede ver en directo, y luego hay otra parte que no se ve, que está por detrás, que es todo lo que tiene que ver con preparar ese gran premio y preparar todos los contenidos que luego saldrán o necesitaremos en los programas en directo.

Antes de viajar a cada gran premio, por ejemplo, en una semana como esta, volvemos de Portimao el domingo de madrugada y el martes por la mañana ya estamos haciendo la reunión previa de contenidos para el siguiente gran premio, en este caso para el Gran Premio de España. Entonces son reuniones donde tanto la gente que viaja como la que

no, ponemos en común cuáles son los temas clave que queremos tratar en ese gran premio. Y luego vamos viendo: “este tema cómo lo vamos a tratar, modo reportaje para contenido bajo demanda; será en forma de entrevista, lo trataremos dentro de un directo...”. Entonces ahí salen tanto los temas importantes de ese fin de semana como la forma en la que lo vamos a envolver. Tanto en la parte logística: quienes viajan a este gran premio, quienes harán la FP1, y dónde estará cada uno en la FP1. Queremos entrevistar a Marc Márquez, ¿dónde? En el box, pero si es en el box, ¿a qué hora puede ser? Así podemos evitar los ruidos de otras motos; o te dicen los de producción que el satélite solo está abierto hasta las 18:00, entonces tiene que ser antes de esa hora. En esa reunión salen todas esas cosas de cada uno de los departamentos que son importantes para poner en marcha el gran premio. Y a partir de ahí, viajamos los miércoles, y el jueves por la mañana temprano estamos en el circuito y ya empezamos a producir esos contenidos. Ahí puede ser desde las entrevistas, que ya tienen una hora fijada, a ya ir generando planos, que tienes a alguien, que le mandas a la línea de meta para que te haga planos para usarlos luego. Al final hay un montón de contenidos visuales que vamos generando, sobre todo los jueves. Y ya viernes, sábado y domingo estamos más marcados por lo que sucede en pista, que eso lo damos en directo, más los contenidos de análisis sobre todo de las clasificaciones y de las carreras.

### **3. Y de manera más específica, ¿cuál es su función dentro de DAZN?**

Yo cuando estoy en el *paddock*, mi trabajo tiene una parte que se ve más, que es la que tiene que ver con cubrir lo que está pasando en directo, en la zona del *pit lane*, haciendo entrevistas; en el post con las entrevistas en directo. Luego hay otra parte que tiene que ver con la logística y la organización, la coordinación del trabajo de todos los redactores, los que están en el circuito y los que no, ya que soy la jefa de prensa de redacción en MotoGP. Coordino el trabajo de los redactores, tanto los que están *in situ* como los que no. Y también tienes que ir también trabajando en el corto plazo, pero también en el medio-largo plazo para ir grabando entrevistas y demás que vamos a ir subiendo dentro de tres semanas. Esa parte de coordinación y la relación con los jefes de prensa y demás me toca a mí.

### **4. ¿De qué manera ha afectado a su trabajo la pandemia?**

Ha cambiado mucho en lo que tiene que ver con la puesta en escena. Todo pasa por el filtro de los protocolos que tenemos que cumplir, que son protocolos muy estrictos, pero

que también creo que en seguida todos nos hemos adaptado. Todo el mundo tiene claro el objetivo. Al final todo esto se hace para que se pueda seguir celebrando el mundial. El año pasado esto estaba muy presente. Aunque es verdad que en momentos puntuales todo pueda ser engorroso, por llamarlo de alguna manera. Pero al final todo es por un fin mayor y es muy fácil subirse a ese barco. De hecho, hay cosas que incluso cambiaron y espero que se queden así, porque aun habiendo tenido su origen en la pandemia con el COVID-19, creo que son buenas y que nos han permitido ganar en algunas cosas como por ejemplo este formato que usamos en las entrevistas de *backdrop*, que antes no existía, yo espero que se quede, porque a los periodistas nos da la oportunidad de poder hablar o tener acceso a muchísima más gente. Porque si yo tengo que ir con mi cámara a cada box o tal a la hora que está marcada, que habla cada piloto, por mucho que quiera no te puedes multiplicar, incluso aunque tengas dos o tres equipos, no llegas a todo el mundo. Aquí como tú estás en un sitio y son los pilotos los que vienen, eso te permite que cada día si quieres puedas hablar todos los días con diferentes pilotos extranjeros, ya que con el nivel de trabajo que hay con los pilotos españoles, que se les dedica un trabajo más especial, o los pilotos top, pues puedas dedicarles tiempo.

##### **5. ¿Qué cree que supone el tipo de contenidos que subís para la plataforma, para el motociclismo y para los seguidores?**

Para mí esos contenidos bajo demanda significan el punto diferencial que tiene DAZN. Te da la oportunidad de ofrecer a tus suscriptores un extra que no tiene que ver solo con lo que pasa en la pista o lo que pasa en la acción, que al final yo creo que es lo más atractivo para todos. Lo que estamos esperando todos al final es el domingo de carreras. Pero si yo estoy pagando, en este caso, por DAZN, pues si me dan ese extra de calidad, de contenidos que merecen la pena y además que va un poco más allá de lo que está relacionado directamente con la actualidad, que hay veces que sí que lo están, pero hay otras que no tiene por qué, pues genial. Con lo cual te dan contenidos que especialmente para la gente que es muy fan de este deporte, siempre te aporta un extra. A veces de reflexión o de análisis o entrar en historias personales. El directo o el motociclismo tiene un ritmo que no para, hay veces que te gustaría tener más tiempo para el análisis y a lo mejor ahí no lo tienes, pero sí que tienes en este caso una plataforma para seguir mejorando o complementando los contenidos que das durante un gran premio.

**6. ¿Hay mucha diferencia entre los contenidos que se hacen ahora en DAZN con los que se podían hacer antes en RTVE o en Movistar?**

Yo creo que en cada momento los contenidos se adaptan a las características propias del medio de comunicación. En RTVE se adaptaba a las características de esa forma de hacer televisión. Pasaba lo mismo con Movistar, aunque hubo un paso más porque yo creo que se abrió la puerta a tener un canal especializado para MotoGP, que hasta ese momento no había existido. Eso te da la oportunidad de hacer muchas cosas que no se habían hecho o desarrollar otras muchas cosas. Y ahora es otro paso más. Los contenidos se adaptan a las características propias de la plataforma, y sobre todo a las características de la gente que consume estos contenidos.

Creo que afortunadamente MotoGP es una fuente inagotable de historias. Simplemente tienes que seguir sabiendo mirar un poco más allá para encontrarlas y luego empaquetarlas adaptándola a las características de la plataforma.

**7. ¿Podríamos decir que DAZN y el motociclismo se retroalimentan?**

Yo creo que para DAZN su forma de llegar a España, fue sabiendo que su ancla o su producto estrella, su producto premium era MotoGP. Y MotoGP es un producto de primer nivel, es un producto super atractivo. Lo que tienes que hacer es cuidarlo y potenciarlo en la medida de lo posible. Creo que es un producto que en sí mismo ya es super potente, que, a través de Dorna, se encarga de cuidar al detalle y no se conforma con poco. Siempre están pensando en cómo mejorarlo más. En DAZN es coger un producto que ya de por sí es muy bueno, y cuidarlo y potenciarlo, y sobre todo hacerlo llegar a ese tipo de espectadores que creo que son los que siguen esta plataforma.

**8. ¿Cómo es la relación entre los periodistas y los pilotos?**

Yo creo que es una suerte, porque MotoGP es uno de los deportes donde los periodistas tenemos mucho acceso a los protagonistas, a los pilotos. Es algo que hay que cuidar porque aporta muchas cosas a los espectadores. Mi trabajo al final es hacer sentir a la gente como si estuviesen en el circuito. El hecho de tener acceso tan directo a los pilotos es buenísimo, especialmente pensando en los espectadores. Profesionalmente, es un regalo. Pero siempre hay que saber diferenciar. Yo me puedo llevar muy bien con alguien,

pero cuando estamos ahí, estamos trabajando. Creo que eso también está siempre claro, y cada uno sabe mantenerse en su sitio.

## 9. ¿Cuántas personas formáis el equipo de DAZN?

Más o menos, el equipo técnico cuenta con unas 30 personas, y en la redacción somos 8.

### Entrevista a Carles Pérez

#### 1. ¿Cómo cree que incide la plataforma DAZN en el mundo del deporte?

Es una manera de acercarse al público joven. Lo que quieren es un consumo ágil e inmediato de cualquier retransmisión, en cualquier plataforma, en cualquier momento y de la forma más intuitiva posible. En este sentido, DAZN no deja de ser una plataforma en la que tu entras y tú decides. No es un canal lineal donde sabes que empieza el telediario y luego viene una película, etc.

Es una plataforma donde te metes y tú decides qué quieres ver. Si hay un gran premio, evidentemente hay una programación, hay una previa, una carrera y un post. Pero tú no tienes por qué ver eso en ese momento, sino que lo puedes ver después porque lo tienes colgado en una ventana. Y según tus gustos, ese algoritmo va interpretando lo que a ti te gusta y cuándo te gusta. En ese sentido DAZN sí ha sido innovador. En el sentido de meter eso en el mundo deportes, no en el mundo entretenimiento. A partir de ahí, cuando ocurre algo, sea una carrera, o sea el triunfo, de un piloto, de Marc Márquez, o la vuelta, el regreso de Marc a la competición, pues hay una serie de contenidos que giran alrededor de ese ítem. Reportajes, un directo, una entrevista dedicada a Marc... Lo ponen fácil. Es un menú donde el consumidor está en el centro. Es una relación donde el consumidor es el que escoge en cada momento lo que quiere ver.

#### 2. Uno de los deportes que cubre DAZN es el motociclismo. Periodísticamente hablando, ¿qué trabajo supone cubrir un gran premio? ¿Puede contar qué suelen hacer para cubrir un Gran Premio?

El grueso del equipo venía de Movistar. Lo de Movistar era un canal temático 24 horas al día, 7 días a la semana, dedicado a las motos. Entonces ahí sí que era un directo permanente durante todo el gran premio. A partir de ahí se acababa, y seguía una programación. Después del directo, había la redifusión de esa carrera, o una carrera histórica. Eso nos requería llegar el jueves al circuito y hacíamos un programa el jueves

de previo. El viernes hacíamos un mini previo antes del libre 1, había un programa para libre 1 y libre 2, y después había un programa post ya el viernes. El sábado lo mismo y el domingo lo mismo, pero ampliado porque era el día de la carrera. Primaba el directo, el evento en directo y todo lo que le rodeaba. DAZN pide una evolución. Vamos a hacer menos horas en directo, más pegado a lo que es el propio evento. El viernes no hay programa ni el jueves tampoco porque se preparan una serie de contenidos para hacer un buen reportaje, preparar un documental. Nosotros grabamos mucho en circuito cosas que no se ven para ese fin de semana, algo que sí se haría en Movistar. En DANZ, lo guardamos para acabar desarrollándolo en la sede, en Barcelona, y sacar un producto relacionado con un evento histórico, o con un piloto, algo que sabemos que gusta a la audiencia.

Entonces hay un equilibrio entre lo que es el directo, y lo que es la preparación de lo que llaman los ingleses el *Video On Demand*. Esos documentales que se han puesto de moda sobre algún aspecto del motociclismo. Esto nos lleva tiempo. Por lo tanto, esos efectivos que estamos en el circuito, el jueves grabamos entrevistas para ver qué es lo más importante del fin de semana. Grabamos contenido ya pensando en dentro de una o dos semanas para que esté colgado y sea un producto diferencial en la plataforma.

### **3. ¿Cuál es su función dentro del equipo de DAZN?**

Yo soy comentarista. Narro los entrenamientos de Moto3, Moto2 y MotoGP. También narro la copa del mundo de moto E, y más allá de eso, el sábado por la tarde estoy en el *pit lane*, y en las carreras también. Además de eso gravo un resumen de las 3 carreras para subirlo a la plataforma, y por supuesto, siempre hay contenido que preparar. Ahora estamos preparando un reportaje vamos a estrenar antes del Gran Premio de Cataluña. Hice *Los 5 elementos*, un documental sobre MotoGP, que lo llevé yo. Cuando hay mundial, mi función está básicamente en lo que es el propio gran premio, pero siempre más o menos haciendo cosas para lo que viene después.

### **4. ¿Cómo deciden qué contenido subir y cuándo?**

Hay cosas que nosotros nos marcamos como prioritarias. Tenemos como una especie de decálogo. Por ejemplo: queremos hacer un tipo concurso, algo que enganche, algo ágil, estamos pensando en este piloto, etc. Ahora hemos hecho algo con Canet y Aspar, porque sabíamos que Canet nos daría mucho juego. Pedimos una entrevista a Márquez para el día de su vuelta, que no podía ser, pues el siguiente en Jerez. Luego hay cosas efemérides.

Ahora se van a cumplir 30 años de la construcción del circuito de Cataluña, y estamos preparando algo para eso, que lo estoy llevando yo. O sabemos que Ducati lo está haciendo bien y que tiene a Bagnaia de líder y está funcionando, pues sabemos que tenemos que preparar algo del cambio de rumbo de Ducati, y se está preparando. Lo que pasa que hay cosas que llevan mucho tiempo de preparación y un presupuesto aparte, y hay cosas que podemos hacer en el circuito y podemos preparar y lanzarlo en seguida, que van más ligadas a la actualidad. O sabemos que tarde o temprano tenemos que entrevistar a Joan Mir, porque fue campeón del mundo. El caso es, ¿qué formato le damos? Le damos concurso, le damos la entrevista, le damos lo que hemos creado, que es la caja, que es algo distinto. Sabemos que tenemos que hacer una serie de cosas, el tema es cuándo y cómo teniendo en cuenta la actualidad y el tipo de personaje sabiendo lo que nos va a funcionar con ese piloto. Más o menos tenemos una idea de cosas grandes que queremos hacer, y luego vamos perfilando según la agenda del piloto y según nuestras necesidades.

Tu grabas, hay un equipo detrás de esa grabación y luego tienes que llevarlo a casa, cortarlo, montarlo, postproducirlo, aprobarlo y finalmente, emitirlo.

## **5. ¿Cuál es el procedimiento que sigue a la hora de narrar?**

A la hora de narrar, cuando te pones lo tienes preparado todo ya. Tenemos una información, tanto Ernest como yo, que vamos compartiendo del gran premio: qué ha pasado, qué ganadores ha tenido, etc.; información del circuito: aspectos técnicos, cuantas curvas tiene, si se ha reasfaltado, etc.; y después piloto por piloto: qué pasó en las últimas carreras, repaso de puntos, etc.

Tu estarás narrando y necesitas tener un apoyo siempre. No puedes divagar, siempre debes tener datos. Mucho del trabajo de narrar viene antes de ponerte en situación, te tienes que preparar, actualizarte, repasar lo que ya sabes, etc.

Debes prepararte muy bien el gran premio justo antes de viajar y cuando estás en el circuito te tienes que actualizar. Lo apuntas todo. Qué se dice en la previa y todo. Es muy importante pactar con el compañero cómo vais a hacerlo, pero hay que tener la red preparada, no todo es improvisación.

## **6. ¿Qué aspectos han cambiado en su trabajo o su manera de hacer las cosas a raíz de la pandemia que vivimos actualmente?**

Básicamente, que todo es telemático. Todo es teletrabajo. Nos reunimos cada semana antes y después del gran premio, y a partir de ahí, cada uno trabaja por su cuenta. Si yo tengo un reportaje, voy a las oficinas, a la redacción a montarlo, porque allí es donde está el servidor y si no pues todo esto lo preparo en casa. Cuando más en contacto estamos es durante un gran premio. Después y antes vamos haciendo cosas, pero no es la intensidad que hay durante un gran premio.

En los circuitos, tenemos que hacernos una PCR antes de ir al circuito, y antes de volver a España también. Estamos en grupos burbuja, no podemos salir a cenar, comemos en el circuito. Mascarilla todo el rato, excepto cuando narramos, que desinfectan todo. Y, sobre todo, los circuitos vacíos, que se hace muy raro.

**7. Aparte de cubrir las carreras, en DAZN podemos encontrar variedad de contenidos relacionados con el motociclismo como documentales, entrevistas, series documentales, etc. ¿Qué supone este tipo de contenidos para la aplicación, para el motociclismo y para sus seguidores?**

Nuestra intención es que cuando hay un fenómeno, pongamos ahora, Pedro Acosta, pues que tú ya sepas quién es Pedro Acosta. Primero porque damos la *Red Bull Rookies Cup*. Nosotros cuando detectamos luz de alarma, está pasando algo grande y que a la gente le está gustando, ya tenemos prevista una entrevista extensa, larga, con Pedro Acosta, que está al caer.

Siempre intentamos hacer las cosas sabiendo lo que le gusta la gente, pero también siendo bastante equitativos. Si hacemos algo especial con Márquez lo haremos con Rossi, porque al final ambos son leyenda. Si hacemos algo especial con Albert Arenas lo haremos con Canet, y si lo hacemos con Pol Espargaró, lo haremos con su hermano Aleix. Sobre todo, cuidamos a los pilotos españoles que son los que crean afición en nuestro país. Todo eso lo intentas cuidar de tal manera que el que está en casa se sienta identificado con los pilotos españoles.

**8. ¿Qué ofrece DAZN respecto al motociclismo que no ofrecía por ejemplo Movistar o TVE en su momento? ¿Considera que está siendo innovadora a la hora de narrar las carreras y elaborar contenidos?**

Yo creo que el gran cambio llegó con Movistar. RTVE hace muchos años hacía las retransmisiones de las carreras y acababa ahí. Y se iban al telediario. Eso cambió en los



últimos años de RTVE porque tenían el canal Teledeporte e hicieron algún programa y demás. Pero con Movistar llegó la revolución porque era un canal temático 24 horas de motociclismo, donde pusieras lo que pusieras, a cualquier hora, tenías motos. Motos antiguas, actuales, reportajes, lo que quisieses lo tenías ahí, lo que requería un desgaste importante de recursos tanto económico como humano para que el espectador viese todo desde casa. Esto llevó a otro punto. Lo que creemos con DAZN es que el gran segmento al que le gustan las motos, y ya está enganchado, no se va a ir. Por eso queremos ampliarlo con esa gente joven que le gusta pero que ya tiene muchísimos inputs de otros canales de YouTube y demás, y poder atraer a ese público con ese contenido más fresco, más rápido, más inmediato. Ver un video que está en el móvil, que es de fácil acceso y tiene un lenguaje bastante distinto.

**9. ¿Considera que DAZN gana con la llegada del motociclismo a su plataforma, y viceversa?**

Totalmente. DAZN cuando llega aquí compra las motos y para él es el contenido premium. Aquí hay una afición fiel absolutamente arraigada al deporte del motociclismo debido al éxito de los pilotos españoles, y en ese sentido es un valor seguro en España. De ahí su apuesta por MotoGP. Y el contenido más visto es de MotoGP.

**10. ¿Cómo es la relación entre periodistas y pilotos?**

Somos las mismas caras, y los que menos llevamos desde 2014. Llevamos ocho temporadas, saben que respetamos a los pilotos. Nosotros siempre hemos tenido la filosofía de interesarnos por todos los pilotos, lo hagan bien, mal o regular. Va a haber algún momento que dediquemos más recursos individualmente de tu rendimiento. Nunca hemos tenido ningún problema porque saben que los que hagamos lo haremos con cariño y con mucho respeto.

**11. ¿Quién lleva la parte de DAZN noticias?**

Lo lleva Madrid. No lo lleva la redacción de MotoGP. Hay una serie de personas que llevan todo el tema digital, sean la web, el blog o redes sociales. Pero la periodista que escribe esto está especializada en periodismo de motor. Nosotros estamos en toda la parte audiovisual, que es un no parar.

**12. ¿Qué hacen cuando termina la temporada?**

Durante la temporada ya estamos grabando cosas pensando en el invierno, para que cuando acabe el mundial siga enganchada. En invierno hicimos *El camino de dos mitos*, que empezamos a grabarlo en junio. Durante el parón del confinamiento, *Los 5 elementos*, empezamos a grabarlo en abril y lo emitimos en julio. Esos tramos sin motos son los que nos obsesionan bastante para que el abonado sepa que no se acaba con la bandera a cuadros, sino que siempre haya algo más que no has visto o que no conoces del deporte.

## 4. CONCLUSIONES

Tras el trabajo realizado y toda la información recopilada, hemos podido sacar en claro una serie de ideas con la que hemos conseguido confirmar la hipótesis principal del trabajo, así como definir otra serie de dudas que se han ido planteando a lo largo del desarrollo del proyecto.

En primer lugar, la plataforma DAZN ha conseguido adaptarse a los tiempos donde el contenido bajo demanda destaca por encima de la televisión convencional. El público joven prioriza el poder ver contenido dónde quiera, como quiera y con el dispositivo que quiera, y DAZN es la primera plataforma que ofrece ese servicio en el mundo de los deportes.

En segundo lugar, DAZN entró en España con MotoGP como producto premium. El deporte más visto de la plataforma en nuestro país es el motociclismo, lo cual deja claro que DAZN apostó bien y ha sabido sacarle mucho partido a este deporte del motor.

En tercer lugar, tras el análisis de los contenidos, nos cercioramos de lo innovador que es el equipo de periodistas de DAZN a la hora de realizar los diferentes documentales o reportajes que comparten en la plataforma. Además, los periodistas cuentan con una buena relación con los protagonistas de este deporte, los pilotos, lo cual hace que sea más sencillo el poder elaborar ciertos contenidos. Una de las bases del equipo es el respeto hacia el deporte y los pilotos, lo que hace que se puedan hacer contenidos que se salen de la rutina de los circuitos y tienen un presupuesto aparte.

En cuarto lugar, el trabajo que realiza el equipo de periodistas de DAZN es muy completo. A pesar de hacer menos horas en directo, han conseguido subir los niveles de audiencia de los últimos años, manteniendo la pasión por MotoGP en España. El equipo capitaneado por Ernest Riveras hace una labor excelente a la hora de cubrir los grandes premios. Además, semanalmente realizan contenidos de calidad que complementan a las carreras y sirven para que el espectador viva de una manera más cercana el mundial.

Por último, hay que destacar que el Campeonato Mundial de MotoGP, de la mano de Dorna Sports, es de las competiciones mejor organizadas que existen actualmente. Ernest Riveras comentaba en la entrevista que personalidades de competiciones como La Liga han ido para ver la manera de trabajar de Dorna y adaptar esas ideas al fútbol. Además,

para DAZN, que sea Dorna quien organiza el mundial, hace que el equipo de periodistas pueda exprimir al máximo todo lo que el promotor pone a su disposición.

## 5. BIBLIOGRAFÍA

- RTVE.es. (2009, 26 marzo). estrena su nueva web de MotoGP. *RTVE.es*. Recuperado el 3 de febrero de 2021 de <https://www.rtve.es/deportes/20090326/rtvees-estrena-su-nueva-web-motogp/254067.shtml>
- Tronchoni, N. (2018, 14 noviembre). Movistar pierde los derechos de MotoGP, que a partir del 2019 se verá en DAZN. *EL PAÍS*. Recuperado el 3 de febrero de 2021 de [https://elpais.com/deportes/2018/11/13/actualidad/1542106576\\_363727.html](https://elpais.com/deportes/2018/11/13/actualidad/1542106576_363727.html)
- VerteLe. (2014, 5 febrero). A pagar por ver las motos en TV, por primera vez en la historia. *Vertele*. Recuperado el 3 de febrero de 2021 de [https://vertele.eldiario.es/videos/actualidad/pagar-motos-tv-primera-historia\\_1\\_7662640.html](https://vertele.eldiario.es/videos/actualidad/pagar-motos-tv-primera-historia_1_7662640.html)
- C. (2018, 13 noviembre). El Mundial de Motos cambia Movistar por DAZN. *Diario Sur*. Recuperado el 8 de febrero de 2021 de <https://www.diariosur.es/culturas/tv/mundial-motos-cambia-20181113122819-ntrc.html>
- Esteller, R., & Lorenzo, A. (2018, 13 noviembre). Movistar pierde los derechos de la Premier League y MotoGP en favor de DAZN. *elEconomista.es*. Recuperado el 8 de febrero de 2021 de <https://www.economista.es/empresas-finanzas/noticias/9515064/11/18/Movistar-pierde-los-derechos-televisivos-de-la-Moto-GP-en-favor-de-DAZN.html>
- Martín, J. (2018, 5 septiembre). Derechos de retransmisión de MotoGP y audiencias: lo que está sucediendo con las motos en la tele. *Motorpasion Moto*. Recuperado el 8 de febrero de 2021 de <https://www.motorpasionmoto.com/motogp/derechos-de-retransmision-de-motogp-y-audiencias-lo-que-esta-sucediendo-con-las-motos-en-la-tele>
- Valero, C. (2021, 21 enero). DAZN vs Movistar: ¿qué deportes emite cada una de ellas? *ADSLZone*. Recuperado el 8 de febrero de 2021 de <https://www.adslzone.net/reportajes/como-ver/dazn-vs-movistar/>

- López, J. M. (2021, 16 marzo). La guía definitiva de la integración de DAZN en Movistar. *Blogthinkbig.com*. Recuperado el 8 de febrero de 2021 de <https://blogthinkbig.com/guia-dazn-movistar-deportes>
- Vertelet. (2012, 22 marzo). Mediaset pone toda su maquinaria al servicio de las Motos: así será la cobertura en magazines, realities e Informativos. *Vertele*. Recuperado el 15 de febrero de 2021 de [https://vertele.eldiario.es/videos/actualidad/mediaset-maquinaria-motos-cobertura-informativos\\_1\\_7712489.html](https://vertele.eldiario.es/videos/actualidad/mediaset-maquinaria-motos-cobertura-informativos_1_7712489.html)
- Fdez, J. (2021, 14 enero). Lo que ganan Mediaset España y DAZN con su acuerdo para las motos. *El Español*. Recuperado el 15 de febrero de 2021 de [https://www.elespanol.com/bluper/television/20190227/ganan-mediaset-espana-dazn-acuerdo-motos/378963773\\_0.html](https://www.elespanol.com/bluper/television/20190227/ganan-mediaset-espana-dazn-acuerdo-motos/378963773_0.html)
- Migelez, X. (2019, 7 marzo). Telecinco cierra el equipo de comentará las motos. *El Confidencial*. Recuperado el 15 de febrero de 2021 de [https://www.elconfidencial.com/television/programas-tv/2019-03-07/alvaro-bautista-sergio-romero-comentaristas-motogp-telecinco\\_1867674/](https://www.elconfidencial.com/television/programas-tv/2019-03-07/alvaro-bautista-sergio-romero-comentaristas-motogp-telecinco_1867674/)
- Sevilla, A. (2013, 6 abril). El Mundial de Motociclismo empieza en Mediaset con el Gran Premio de Qatar. *ABC*. Recuperado el 15 de febrero de 2021 de <https://sevilla.abc.es/tv/20130406/abci-mundial-motociclismo-mediaset-201304041721.html?ref=https:%2F%2Fwww.google.es%2F>
- elEconomista.es. (2012, 22 marzo). Mediaset promete hacer con Moto GP lo que «hizo Telecinco con la Fórmula 1». *elEconomista.es*. Recuperado el 1 de marzo de 2021 de <https://www.economista.es/ecomotor/motociclismo/noticias/3841093/03/12/Mediaset-promete-hacer-con-Moto-GP-lo-que-hizo-Telecinco-con-la-Formula-1.html>
- García, A. (2020, 31 enero). Arranca la temporada de motociclismo en Mediaset. *Noticias de Gipuzkoa-Edición Digital*. Recuperado el 1 marzo de 2021 de <https://www.noticiasdegipuzkoa.eus/cultura/2015/03/28/arranca-temporada-motociclismo-mediaset/375038.html>
- RTVE.ES. (2008, 12 abril). El Campeonato del Mundo de motociclismo se viste de largo en Televisión Española. *RTVE.es*. Recuperado el 1 de marzo de 2021 de

<https://www.rtve.es/noticias/20080325/campeonato-del-mundo-motociclismo-se-viste-largo-television-espanola/9090.shtml>

- Rosa, R. C. (2018, 28 febrero). España, ¿un país con afición al motociclismo o a MotoGP? *MOTOSAN / MOTOGP, MOTOCICLISMO Y COMPETICIÓN*. «*Life is Racing*». Recuperado el 1 de marzo de 2021 de <https://www.motosan.es/motogp/espana-un-pais-con-aficion-al-motociclismo-o-a-motogp/>
- *Noticias deportivas / DAZN News España*. (2021, 9 junio). DAZN. Recuperado el 10 de marzo de 2021 de <https://www.dazn.com/es-ES/news>
- Boullosa, A. (2021, 20 marzo). Equipo DAZN MotoGP: Ernest Riveras, Izaskun Ruiz y quiénes son nuestros comentaristas en 2021. *DAZN*. Recuperado el 10 de marzo de 2021 de <https://www.dazn.com/es-ES/news/deportes-de-motor/equipo-dazn-motogp-ernest-riveras-izaskun-ruiz-y-quienes-son-nuestros-comentaristas-en-2021/1xwgzhfoa7mm31wbjo2tq0h9hu>
- Sánchez, J. (2020, 21 julio). La tormenta perfecta para la economía de MotoGP: el coronavirus, la TV de pago y la lesión de Marc Márquez. *ELMUNDO*. Recuperado el 10 de marzo de 2021 de <https://www.elmundo.es/deportes/motociclismo/2020/07/21/5f15d2b5fc6c83d4548b4586.html>
- López-Rey, A. (2020, 24 agosto). El Mundial de MotoGP volvió a TVE con más de dos millones de espectadores. *Motorbike Magazine*. Recuperado el 10 de marzo de 2021 de <https://www.motorbikemag.es/motogp-audiencias-tve-gp-estiria-2020/>
- Fdez, J. (2021, 14 enero). Las motos, un fracaso en La 1; un negocio redondo para DAZN. *El Español*. Recuperado el 10 de marzo de 2021 de [https://www.lespanol.com/bluper/television/20200829/motos-fracaso-negocio-redondo-dazn/515949822\\_0.html](https://www.lespanol.com/bluper/television/20200829/motos-fracaso-negocio-redondo-dazn/515949822_0.html)
- Moto, F. (2012, 29 noviembre). El Mundial de Motociclismo obtiene los peores datos de audiencia en años. *FórmulaMoto*. Recuperado el 10 de marzo de 2021 de <https://www.formulamoto.es/zona-competicion/mundial-motociclismo-obtiene-peores-datos-audiencia-anos/27503.html>
- Iglesias, C. G. (2019, 4 diciembre). La audiencia de MotoGP aumenta en España con DAZN. *Motorsport*. Recuperado el 10 de marzo de 2021 de

- <https://es.motorsport.com/motogp/news/audiencia-dazn-espectadores-aumento-2019/4606362/>
- Roberts, J. (2021, 22 marzo). *La evolución del motociclismo*. Red Bull. Recuperado el 10 de marzo de 2021 de <https://www.redbull.com/ar-es/motogp-historia-70-anos-mundial-motociclismo>
  - Torre, J. P. (2018, 14 septiembre). Las 12+1 motos de Ángel Nieto. *Moto1Pro*. Recuperado el 10 de marzo de 2021 de <https://www.moto1pro.com/reportajes-motos/las-121-motos-de-angel-nieto>
  - UE Studio. (2021, 6 junio). Los deportistas españoles más laureados. *Harán Historia*. Recuperado el 10 de marzo de 2021 de <https://haranhistoria.marca.com/noticias/los-deportistas-espanoles-mas-laureados>
  - Tronchoni, N. (2014, 12 abril). Cae la audiencia, ¿ganan las motos? *EL PAÍS*. Recuperado el 10 de marzo de 2021 de [https://elpais.com/deportes/2014/04/12/actualidad/1397331359\\_589381.html](https://elpais.com/deportes/2014/04/12/actualidad/1397331359_589381.html)
  - MotoGP™ (2021, 23 febrero). Se estrena «Inside Suzuki: The Crowning Moment». *MotoGP™*. Recuperado el 10 de marzo de 2021 de <https://www.motogp.com/es/noticias/2021/02/24/se-estrena-inside-suzuki-the-crowning-moment/361777>
  - MotoGP™ (2021a, enero 27). DAZN estrena «Ruta 46 - Ruta 93: El camino de dos mitos». *MotoGP*. Recuperado el 10 de marzo de 2021 de <https://www.motogp.com/es/in+the+media/2021/01/27/dazn-estrena-ruta-46-ruta-93-el-camino-de-dos-mitos/360536>
  - R. (2019, 4 marzo). ‘Lo llevamos en la sangre’ el nuevo documental de DAZN. *Motorsport*. Recuperado el 10 de marzo de 2021 de <https://es.motorsport.com/motogp/news/documental-dazn-motociclismo/4345253/>
  - Junco, L. (2021, 27 febrero). La audiencia media de MotoGP crece un 9% con una cuarta parte de carreras. *EXPANSION*. Recuperado el 10 de marzo de 2021 de <https://www.expansion.com/directivos/deporte-negocio/2021/02/27/603801cce5fdead3418b4616.html>



- *Vuelve a TVE el gran espectáculo de la velocidad.* (2007). Recuperado el 10 de marzo de 2021 de <http://www.rtve.es/files/1013-884-FICHERO/MotoGP07DossierPDF.pdf> . . .1