20 minutos

GUÍA F1

CAMPEONATO DEL MUNDO 2012

Calendario de la competición

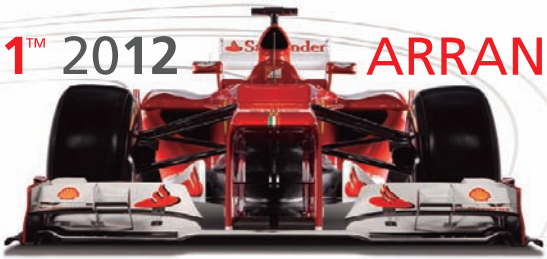
Todas las escuderías y pilotos, al detalle

Análisis de los circuitos

Historia de la F1, curiosidades, cambios de normativa...

La guía más completa y de mayor difusión sobre la competición de motor más importante del mundo

F1™ 2012 ARRANCA LA EMOCIÓN



OFFICIAL BANK
SCUDERIA FERRARI

Santander
El Valor de las Ideas
santander.com

El logo F1 FORMULA 1 y las denominaciones F1, FORMULA 1, FIA FORMULA ONE WORLD CHAMPIONSHIP, GRAND PRIX y todas las marcas asociadas son marcas registradas de Formula One Licensing B.V., una sociedad del grupo Formula One. Todos los derechos reservados.

CAMPEONATO DEL MUNDO 2012 | Calendario

GP AUSTRALIA — 16-18 marzo
Viernes 16. Libres 1 (2.30 h) y Libres 2 (6.30 h)
Sábado 17. Libres 3 (4.00 h) y Calificación (7.00 h)
Domingo 18. Carrera (7.00 h)

GP MALASIA — 23-25 marzo
Viernes 23. Libres 1 (3.00 h) y Libres 2 (7.00 h)
Sábado 24. Libres 3 (6.00 h) y Calificación (9.00 h)
Domingo 25. Carrera (10.00 h)

GP CHINA — 13-15 abril
Viernes 13. Libres 1 (4.00 h) y Libres 2 (8.00 h)
Sábado 14. Libres 3 (5.00 h) y Calificación (8.00 h)
Domingo 15. Carrera (9.00 h)

GP BAHRÉIN — 20-22 abril
Viernes 20. Libres 1 (9.00 h) y Libres 2 (13.00 h)
Sábado 21. Libres 3 (10.00 h) y Calificación (13.00 h)
Domingo 22. Carrera (14.00 h)

GP ESPAÑA — 11-13 mayo
Viernes 11. Libres 1 (10.00 h) y Libres 2 (14.00 h)
Sábado 12. Libres 3 (11.00 h) y Calificación (14.00 h)
Domingo 13. Carrera (14.00 h)

GP MÓNACO — 24-27 mayo
Jueves 24. Libres 1 (10.00 h) y Libres 2 (14.00 h)
Sábado 26. Libres 3 (11.00 h) y Calificación (14.00 h)
Domingo 27. Carrera (14.00 h)

GP CANADÁ — 8-10 junio
Viernes 8. Libres 1 (16.00 h) y Libres 2 (20.00 h)
Sábado 9. Libres 3 (16.00 h) y Calificación (19.00 h)
Domingo 10. Carrera (20.00 h)

GP EUROPA — 22-24 junio
Viernes 22. Libres 1 (10.00 h) y Libres 2 (14.00 h)
Sábado 23. Libres 3 (11.00 h) y Calificación (14.00 h)
Domingo 24. Carrera (14.00 h)

GP GRAN BRETAÑA — 6-8 julio
Viernes 6. Libres 1 (11.00 h) y Libres 2 (15.00 h)
Sábado 7. Libres 3 (11.00 h) y Calificación (14.00 h)
Domingo 8. Carrera (14.00 h)

GP ALEMANIA — 20-22 julio
Viernes 20. Libres 1 (10.00 h) y Libres 2 (14.00 h)
Sábado 21. Libres 3 (11.00 h) y Calificación (14.00 h)
Domingo 22. Carrera (14.00 h)

GP HUNGRÍA — 27-29 julio
Viernes 27. Libres 1 (10.00 h) y Libres 2 (14.00 h)
Sábado 28. Libres 3 (11.00 h) y Calificación (14.00 h)
Domingo 29. Carrera (14.00 h)

GP BÉLGICA — 31 agosto-2 septiembre
Viernes 31. Libres 1 (10.00 h) y Libres 2 (14.00 h)
Sábado 1. Libres 3 (11.00 h) y Calificación (14.00 h)
Domingo 2. Carrera (14.00 h)

GP ITALIA — 7-9 septiembre
Viernes 7. Libres 1 (10.00 h) y Libres 2 (14.00 h)
Sábado 8. Libres 3 (11.00 h) y Calificación (14.00 h)
Domingo 9. Carrera (14.00 h)

GP SINGAPUR — 21-23 septiembre
Viernes 21. Libres 1 (12.00 h) y Libres 2 (15.30 h)
Sábado 22. Libres 3 (11.00 h) y Calificación (14.00 h)
Domingo 23. Carrera (14.00 h)

GP JAPÓN — 5-7 octubre
Viernes 5. Libres 1 (3.00 h) y Libres 2 (7.00 h)
Sábado 6. Libres 3 (4.00 h) y Calificación (7.00 h)
Domingo 7. Carrera (8.00 h)

GP COREA — 12-14 octubre
Viernes 12. Libres 1 (3.00 h) y Libres 2 (7.00 h)
Sábado 13. Libres 3 (4.00 h) y Calificación (7.00 h)
Domingo 14. Carrera (8.00 h)

GP INDIA — 26-28 octubre
Viernes 26. Libres 1 (6.30 h) y Libres 2 (10.30 h)
Sábado 27. Libres 3 (7.30 h) y Calificación (10.30 h)
Domingo 28. Carrera (10.30 h)

GP ABU DABI — 2-4 noviembre
Viernes 2. Libres 1 (10.00 h) y Libres 2 (14.00 h)
Sábado 3. Libres 3 (11.00 h) y Calificación (14.00 h)
Domingo 4. Carrera (14.00 h)

GP ESTADOS UNIDOS — 16-18 noviembre
Viernes 16. Libres 1 (17.00 h) y Libres 2 (21.00 h)
Sábado 17. Libres 3 (17.00 h) y Calificación (20.00 h)
Domingo 18. Carrera (20.00 h)

GP BRASIL — 23-25 noviembre
Viernes 23. Libres 1 (13.00 h) y Libres 2 (17.00 h)
Sábado 24. Libres 3 (14.00 h) y Calificación (17.00 h)
Domingo 25. Carrera (17.00 h)

GUÍA F1

CALENDARIO 2

DICCIONARIO / NEUMÁTICOS 4

REGLAMENTACIÓN / BANDERAS 5

ESCUDERÍAS Y PILOTOS

Ferrari 6-8
Alonso/Massa 9-11

Red Bull 12-13
Vettel/Webber 14-15

McLaren 16-17
Hamilton/Button 18-19

Mercedes 20-21
Schumacher/Rosberg 22-23

Lotus 26
Raikkonen/Grosjean 27

Williams 28
Maldonado/Senna 29

Force India 30
Di Resta/Hulkenberg 31

Sauber 32
Kobayashi/Pérez 33

Toro Rosso 34
Ricciardo/Vergne 35

Caterham 36
Kovalainen/Petrov 37

HRT 38
De la Rosa/Karthikeyan 39

Marussia 40
Glock/Pic 41

HISTORIA DE LA FÓRMULA 1 64-66

PALMARÉS 67

CIRCUITOS

Australia 44
Malasia 45
China 46
Bahréin 47
España 48
Mónaco 49
Canadá 50
Europa 51
Gran Bretaña 52
Alemania 53
Hungría 54
Bélgica 55
Italia 56
Singapur 57
Japón 58
Corea del sur 59
India 60
Abu Dabi 61
Estados Unidos 62
Brasil 63

EDITA Multiprensa y Más, S. L.

CEO: Eduardo Díez-Hochleitner. 20 MINUTOS ESPAÑA. **Presidente:** Sverre Munck. **Director:** Arsenio Escolar. **Directora adjunta:** Raquel Pérez Ejerique. **Coordinación:** Raúl R. Vega y Rubén Ruiz. **Diseño:** Marta de los Dolores (Línea 20 Revistas) y Elena González. **Redacción:** Jacobo Alcutén. **Producción:** Francisco F. Perea. **Distribución:** Héctor M. Benito. **PUBLICIDAD:** Antonio Verdera (director general). **Márketing:** Rafael Martín. **Administración:** Luis Oñate. **Sistemas:** Juan J. Alonso. Imprime: Rotocayfo (Impresia Ibérica). **Depósito Legal:** M-10775-2012.

CONDESA DE VENADITO, 1. 28027 MADRID. TELÉFONO: 902 20 00 20

DICCIONARIO DE LA FÓRMULA 1

Blistering. Deterioro del neumático provocado por la aparición de ampollas en su superficie.
Boxes. Los garajes donde los equipos montan sus talleres. Los pilotos realizan aquí los cambios de neumáticos durante la carrera.
Chicane. Doble curva formada por un giro hacia la izquierda y otro a la derecha o viceversa.
DRS. Alerón trasero móvil. El piloto puede modificar su posición con un botón para ganar velocidad en las rectas. Solo debe ser activado en las zonas habilitadas del circuito.
Drive-through. Sanción que obliga al piloto a pasar por el carril de boxes sin detenerse.
FIA. Federación Internacional de Automovilismo. Regula la Fórmula 1. Su presidente es Jean Todt.
Graining. Deterioro del neumático provocado por la acumulación de goma o suciedad de la pista en su superficie. Se forman granos y pierde adherencia.
Grip. Agarre, adherencia del coche a la pista.
KERS. Dispositivo que almacena energía en las frenadas y la transforma en potencia para el motor. Proporciona unos 80 CV extras durante medio segundo cuando es accionado por el piloto.
Motor-home. La sede de un equipo en un gran premio. Tiene restaurante, cocina, sala de prensa...
Paddock. La zona del circuito situada detrás de los boxes donde los equipos aparcan sus camiones e instalan los motor-homes.
Pit-lane. El carril que lleva hasta los boxes. La velocidad en esta zona está limitada a 100 km/h.
Pit-stop. Parada del piloto en boxes para cambiar neumáticos o realizar alguna reparación.
Pit-wall. Muro de separación entre la pista y el carril de boxes. Aquí se instalan los ingenieros de los equipos para seguir la evolución de sus pilotos.
Pole. La primera posición en la parrilla de salida de una carrera. La consigue el piloto más rápido en la sesión de calificación de los sábados.
Set-up. Puesta a punto del monoplaza.
Stop-go. Sanción que obliga al piloto a detenerse 10 segundos en boxes sin que sus mecánicos puedan actuar sobre el coche.
Sobreviraje. Las ruedas traseras pierden adherencia en la curva. El coche derrapa y puede acabar realizando un trompo.
Subviraje. Las ruedas delanteras pierden adherencia al entrar en una curva y obligan al piloto a realizar un giro más abierto.

LOS TIPOS DE NEUMÁTICOS PARA EL MUNDIAL 2012

La Fórmula 1 cuenta con un único proveedor de neumáticos desde 2007, decisión que tomó la FIA para reducir costes e incrementar la igualdad entre los equipos. Pirelli será el suministrador oficial en 2012 por segundo año consecutivo. Cada gran premio el fabricante italiano aportará dos tipos de neumáticos de seco (lisos), uno más duro y otro más blando. Los pilotos deben utilizar ambos compuestos durante la carrera, lo que los obliga a realizar, como mínimo, una parada en boxes. Solo en caso de lluvia pueden saltarse la norma, pero en su lugar deben utilizar un compuesto de agua, el intermedio o el extremo. Cada piloto dispone durante un gran premio de once juegos de neumáticos de seco (6 duros y 5 blandos), cuatro intermedios y tres de lluvia extrema. Pirelli marca cada tipo de neumático con un color diferente para que los aficionados puedan identificarlos.

PARA ENTENDER LAS CARRERAS

Sesión de calificación. Se disputa los sábados y decide las posiciones de salida de los pilotos en la carrera. Se divide en tres tandas eliminatorias de 20, 15 y 10 minutos (Q1, Q2 y Q3). En la última, la Q3, los diez mejores pilotos se juegan la pole y luego deben empezar la carrera con los mismos neumáticos utilizados en su vuelta rápida.

Puntuación. Actualmente puntúan los diez primeros clasificados según la tabla adjunta, un sistema en vigor desde 2010. Si no se completa el 75% de la carrera, los pilotos solo reciben la mitad de los puntos.

POSICIÓN	PUNTOS
1º	25
2º	18
3º	15
4º	12
5º	10
6º	8
7º	6
8º	4
9º	2
10º	1

Coche de seguridad. El *safety-car* entra en la pista cuando se ha producido algún incidente peligroso. En 2012 se ha modificado la normativa y los pilotos doblados deberán adelantarlo para situarse en la cola de la carrera. El objetivo es que cuando se relance el gran premio no entorpezcan la lucha por las primeras posiciones.

Motores y caja de cambios. Los pilotos disponen de ocho motores para todo el Mundial. Si se ven obligados a utilizar un noveno serán penalizados con diez posiciones en la parrilla de salida. Las cajas de cambio solo pueden ser sustituidas una vez cada cinco carreras, bajo sanción de cinco puestos en la parrilla.

Gasolina. Los repostajes en carrera siguen prohibidos esta temporada.

Escapes. En 2012 se prohíbe que los escapes dirijan los gases hacia el difusor trasero del coche (difusores soplados) para evitar que incrementen su carga aerodinámica.

PRINCIPALES BANDERAS DE LA F1

Cuadros. Indica el final de la sesión. En carrera se muestra cuando el ganador del gran premio cruza la meta.

Amarilla. Peligro en la pista. El piloto debe reducir su velocidad y está prohibido adelantar. Con dos banderas amarillas, mayor peligro.

Verde. Se muestra cuando el peligro ya ha pasado y permite que los pilotos puedan volver a realizar adelantamientos.

Roja. Suspende la carrera por un accidente o condiciones meteorológicas muy adversas. Los pilotos deben regresar a boxes. Prohibido adelantar.

Azul. Avisa a un piloto de que está a punto de ser doblado. Tiene la obligación de facilitar el adelantamiento. A la salida del pit-lane indica peligro.

A rayas. Esta bandera alerta de que el asfalto es deslizante, casi siempre por aceite en la pista o porque empieza a llover.

Negra. Obliga al piloto a regresar inmediatamente a boxes, normalmente porque ha sido excluido de la carrera por una conducta antideportiva.

Blanca. Existencia de un vehículo mucho más lento en la pista. Suele ser un monoplaza averiado o un coche de emergencia.

Ferrari
EL EQUIPO MÁS ANTIGUO DE LA FÓRMULA 1

Fue fundada en 1929 por Enzo Ferrari como el equipo de competición de Alfa Romeo. A finales de los años treinta se rompieron las relaciones y Enzo creó su propio equipo de carreras en Módena. Durante la Segunda Guerra Mundial, Mussolini obligó a trasladar la fábrica de Ferrari a Maranello, un pequeño pueblo cercano, para evitar los bombardeos aliados. Desde entonces ese ha sido el cuartel general de la Scuderia. Su escudo es el *cavallino rampante*, caballo encabritado sobre fondo amarillo (color de Módena), un símbolo utilizado por el conde Francesco Baracca, héroe de la aviación italiana en la Primera Guerra Mundial, para decorar sus aviones. Ferrari es la escudería más laureada de la Fórmula 1 y la única que ha estado presente en todos los Mundiales desde 1950. El piloto argentino José Froilán González ganó el primer gran premio para Ferrari en 1951 y Alberto Ascari le dio su primer título mundial en 1952. La escudería vivió su época dorada a principios de la pasada década con Michael Schumacher, ganador de cinco mundiales consecutivos. Niki Lauda o Juan Manuel Fangio han sido otros ilustres campeones de Ferrari. El rojo es su color tradicional.

Sede Maranello (Italia)

Director Stefano Domenicali (Italia)

Director técnico Pat Fry (Reino Unido)

Pilotos Fernando Alonso (España) y Felipe Massa (Brasil)

Pilotos probadores Giancarlo Fisichella (Italia) y Marc Gené (España)

Monoplaza Ferrari F2012

Motor Ferrari

Debut en el Mundial 1950

Carreras disputadas 832

Victorias 216

Poles 205

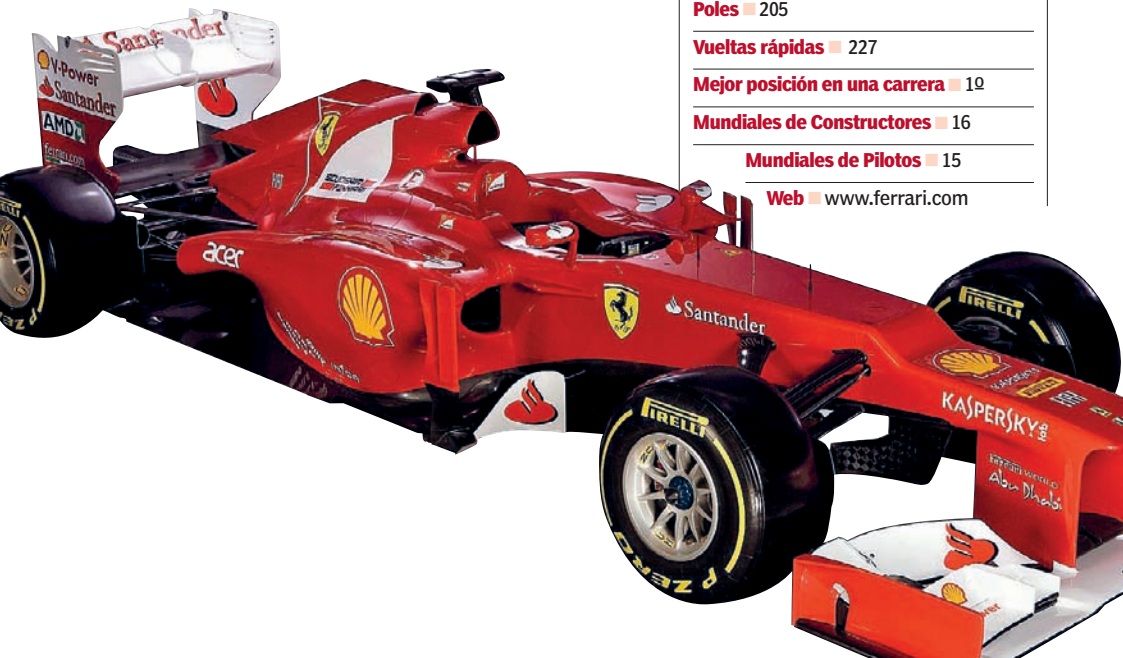
Vueltas rápidas 227

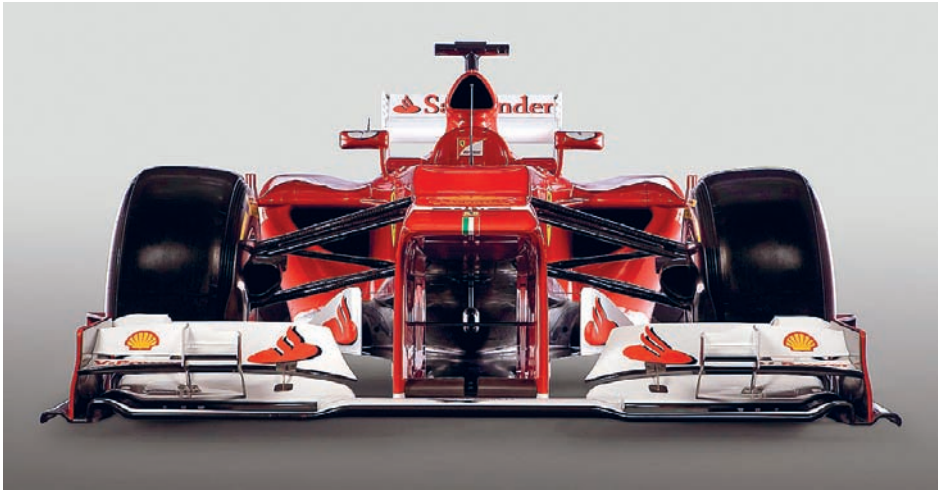
Mejor posición en una carrera 1º

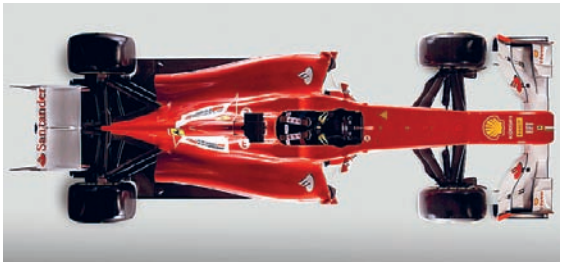
Mundiales de Constructores 16

Mundiales de Pilotos 15

Web www.ferrari.com







Chasis: Ferrari. **Motor:** Ferrari 056. **Neumáticos:** Pirelli. **Llantas:** OZ Racing. **Combustible:** Shell. **Frenos:** Brembo.

F2012

Después de varios años presentando monoplazas muy conservadores, Ferrari por fin se ha decidido a arriesgar con el F2012, un coche que nace de una base radicalmente diferente a la de los modelos anteriores. Su aspecto exterior destaca por el morro escalonado en forma de ornitorrinco, utilizado este año por la mayoría de escuderías para cumplir con la normativa que limita la altura de los morros a 55 centímetros. Otro cambio importante está en las suspensiones. Ferrari ha desechado su antiguo sistema *push rod* y apuesta por el *pull rod*, que ya utilizaba con éxito Red Bull. La zona de los escapes también ha sido perfeccionada.

¿Sabías que...

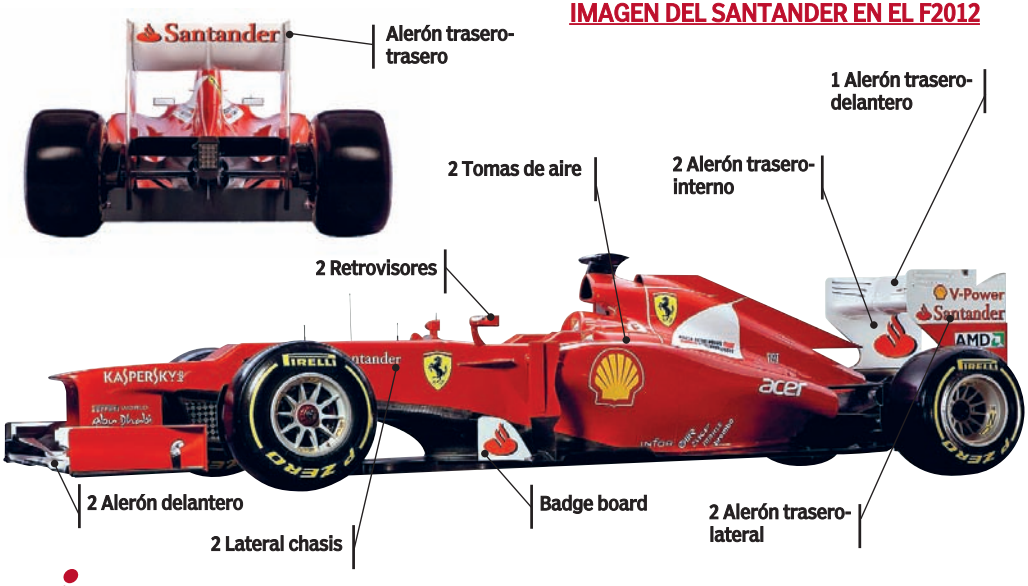
el primer español en pilotar para Ferrari fue Alfonso de Portago, que disputó cinco grandes premios con la escudería italiana entre 1956 y 1957? Ese último año falleció en un accidente de rally al volante de un Ferrari. Su mejor resultado en la F1 fue un segundo puesto en Silverstone.

AÑO	VICTORIAS	POLES	PODIOS	POSICIÓN FINAL
2011	1	0	10	3
2010	5	2	15	3
2009	1	0	6	4
2008	8	8	19	1
2007	9	9	22	1
2006	9	7	19	2
2005	1	1	9	3
2004	15	12	29	1
2003	8	8	16	1
2002	15	10	27	1

EL SANTANDER Y FERRARI SEGUIRÁN JUNTOS HASTA 2017

El Santander continuará siendo patrocinador principal de Ferrari hasta 2017. El banco español ha ampliado este año su contrato de patrocinio con la escudería italiana, que terminaba en 2014, y su imagen ganará presencia en la carrocería del monoplaza rojo a partir de esta misma temporada. Por ejemplo, el logo del Santander ocupará este año la parte posterior del alerón trasero del Ferrari, que en 2011 estaba decorado con una gran bandera italiana. La imagen del Santander también será mucho más visible en los cascos de los mecánicos de la Scuderia. Esta temporada el Santander también será patrocinador principal de los grandes premios de Italia, Reino Unido, Alemania y España. Además, su imagen estará muy presente en las vallas publicitarias de las carreras de Valencia y Brasil.

IMAGEN DEL SANTANDER EN EL F2012



¿Sabías que...

- **Mejor valoración del banco.** Ser patrocinador de la Fórmula 1 ha mejorado en un 25% la valoración del Santander entre sus clientes y ha mejorado en un 41% la percepción de los no clientes.
- **Cinco veces la inversión.** El Santander patrocina a Ferrari desde 2010 con un desembolso anual de unos 40 millones de euros. El retorno de la inversión para el banco es superior a los 200 millones anuales.
- **Más notoriedad en otros países.** El conocimiento de la marca Santander ha aumentado un 19% de media en los países clave del banco. En el Reino Unido ha pasado del 20% al 90% en solo cuatro años.
- **Segunda marca en la Fórmula 1.** El Santander es la segunda marca más asociada con la Fórmula 1 por los aficionados, solo por detrás de la firma de bebidas energéticas Red Bull.

FERNANDO ALONSO

El piloto asturiano ha logrado inscribir su nombre entre las grandes leyendas de la Fórmula 1. Los números le avalan porque, además de haber levantado dos títulos mundiales (2005 y 2006), es el quinto piloto con más victorias en la historia del campeonato del mundo, con 27, las mismas que el tricampeón británico Jackie Stewart. Solo Michael Schumacher (91), Alain Prost (51), Ayrton Senna (41) y Nigel Mansell (31) han ganado más grandes premios que el bicampeón español en los 62 años de historia de la Fórmula 1. Las opiniones de los jefes de equipo y de la mayoría de pilotos también señalan a Alonso como el rival más completo de la parrilla. Y esa es, precisamente, la gran virtud del asturiano, su capacidad para desenvolverse en cualquier escenario sin mostrar puntos débiles. Ha protagonizado algunas de las salidas más memorables que se recuerdan, sabe elegir el momento adecuado para arriesgar y su experiencia le permite minimizar errores. Es un piloto programado para ganar.

AÑO	EQUIPO	VICTORIAS	POLES	PODIOS	CLASIF.
2011	Ferrari	1	0	10	4
2010	Ferrari	5	2	10	2
2009	Renault	0	1	1	9
2008	Renault	2	0	3	5
2007	McLaren	4	2	12	3
2006	Renault	7	6	14	1
2005	Renault	7	6	15	1
2004	Renault	0	1	4	4
2003	Renault	1	2	4	6
2002	Renault			*piloto probador	
2001	Minardi	0	0	0	2

Año y lugar de nacimiento: 1981. Oviedo (España) **Títulos mundiales:** 2 **Victorias:** 27 **Poles:** 20 **Podios:** 73 **V. rápidas:** 19 **Mejor resultado:** 1º **Año debut:** 2001 **Carreras disputadas:** 177 **Nº de monoplaza en 2012:** 5 **Twitter:** @alo_oficial (65.000 seguidores).

Alonso recupera la ilusión por la Fórmula 1 con Ferrari.

Impotente en su regreso a Renault.

Año conflictivo en McLaren.

Exitosa primera etapa en Renault.

Minardi fue su primer equipo.

Los inicios. Alonso empezó a pilotar en karts con tres años y llegó a ser campeón del mundo antes de saltar a los monoplazas en 1999. Ese año ganó la Fórmula Nissan a la primera y en 2000 venció en Spa en la F3. Ferrari quiso ficharle como probador, pero Flavio Briatore se adelantó y se lo llevó a Renault.

Debut en la F1. El asturiano fue presentado como piloto de Renault en 2001, con 19 años, pero fue cedido a Minardi para que debutara en la Fórmula 1. La siguiente temporada regresó a Renault para ejercer de probador.

La consagración. En 2003 debutó como piloto oficial de Renault y logró en Hungría su primera victoria, siendo el piloto más joven de la historia en ganar un gran premio. En 2005 puso fin al dominio de Michael Schumacher en el Mundial y levantó su primer título. Repitió al año siguiente.

Enemigo en casa. En 2007 fichó por McLaren, uno de los grandes equipos, y peleó por el título hasta la última carrera, pero las discrepancias con su jefe, Ron Dennis, y la rivalidad con Lewis Hamilton propiciaron su marcha.

Regreso a Renault. 2008 y 2009 fueron dos años malos para Fernando, que en su regreso a Renault se encontró con un equipo incapaz de proporcionarle un coche competitivo.

Resurrección. Su fichaje por Ferrari en 2010 le ha permitido volver a pelear por el Mundial y 2012 podría ser el año de su tercer campeonato.

FELIPE MASSA

Felipe tiene fama de ser un piloto muy rápido, especialmente en las sesiones de calificación, pero también un tanto errático. Esa irregularidad en sus resultados le ha obligado a vivir casi siempre a la sombra de sus compañeros de equipo, especialmente desde su incorporación a Ferrari en 2006. En la escudería italiana ha compartido box con Michael Schumacher, Kimi Raikkonen y, actualmente, Fernando Alonso, tres campeones del mundo que le han impedido ponerse los galones de la Scuderia. Aun así, el brasileño ha dado muestras de su talento y en 2008, año en que sí le ganó la partida a su colega Raikkonen, estuvo a punto de proclamarse campeón del mundo, pero Lewis Hamilton le arrebató el título prácticamente en la última curva de la última carrera de Interlagos. Un golpe durísimo para el brasileño, que la temporada siguiente sufrió un terrible accidente en Hungría al impactarle un muelle metálico en el casco cuando rodaba a gran velocidad. Estuvo a punto de perder la visión de un ojo, pero regresó en 2010 totalmente recuperado.

AÑO	EQUIPO	VICTORIAS	POLES	PODIOS	CLASIF.
2011	Ferrari	0	0	0	6
2010	Ferrari	0	0	5	6
2009	Ferrari	0	0	1	11
2008	Ferrari	6	6	10	2
2007	Ferrari	3	6	10	4
2006	Ferrari	2	3	7	3
2005	Sauber	0	0	0	13
2004	Sauber	0	0	0	12
2003	Ferrari			*piloto probador	
2002	Sauber	0	0	0	13

Año y lugar de nacimiento: 1981. São Paulo (Brasil) **Títulos mundiales:** 0 **Victorias:** 11 **Poles:** 15 **Podios:** 33 **Vueltas rápidas:** 14 **Mejor resultado:** 1º **Año debut:** 2002 **Carreras disputadas:** 152 **Número de monoplaza en 2012:** 6 **Twitter:** No tiene

Red Bull LA REVOLUCIÓN DE LA FÓRMULA 1

En solo siete años Red Bull se ha convertido en el equipo más potente del Mundial de Fórmula 1. La multinacional austriaca de la bebida energética compró en 2005 la debilitada escudería Jaguar, que era propiedad de Ford, y la transformó en un equipo ganador con la importante inversión de capital realizada por Dieter Mateschitz, el multimillonario dueño de la marca de bebidas. Aquel primer año, con motores Cosworth, el recién nacido equipo acarició el podio en más de una carrera. La segunda temporada, con propulsor Ferrari, fue más complicada, pero la llegada del ingeniero Adrian Newey, procedente de McLaren, sentó las bases del éxito. En 2007 Red Bull empezó a montar sus actuales motores Renault y Newey comenzó a dirigir íntegramente los proyectos de la escudería. El genial ingeniero británico creó su primer coche ganador en 2009, el RB5, que estuvo a punto de arrebatarle el Mundial a los poderosos BrawnGP. Fue un aviso porque en 2010 y 2011 Red Bull siguió creciendo y sus monoplazas, muy superiores al resto, han dominado sin piedad las dos últimas temporadas.

Sede Milton Keynes (Reino Unido)

Director Christian Horner (Reino Unido)

Director técnico Adrian Newey (Reino Unido)

Pilotos Sebastian Vettel (Alemania) y Mark Webber (Australia)

Pilotos probadores Sebastien Buemi (Suiza)

Monoplaza Red Bull RB8

Motor Renault

Debut en el Mundial 2005

Carreras disputadas 122

Victorias 27

Poles 38

Vueltas rápidas 22

Mejor posición en una carrera 1º

Mundiales de Constructores 2

Mundiales de Pilotos 2

Web www.redbullracing.com

Chasis: Red Bull. **Motor:** Renault RS27. **Neumáticos:** Pirelli. **Llantas:** OZ Racing. **Combustible:** Total. **Frenos:** Brembo.

¿Sabías que...

Dieter Mateschitz tuvo la idea de fabricar la bebida Red Bull en 1982 tras probar en Tailandia un brebaje local que reducía los efectos del jet-lag? Lo empezó a comercializar en gasolineras para reducir el sueño al volante. En 2010 vendió más de 4.000 millones de latas en 161 países.

AÑO	VICTORIAS	POLES	PODIOS	POSICIÓN FINAL
2011	11	16	25	1
2010	9	15	20	1
2009	6	5	16	2
2008	0	0	1	7
2007	0	0	1	5
2006	0	0	1	7
2005	0	0	0	7

RB8

El nuevo Red Bull vuelve a ser el coche más temido de la Fórmula 1. Su creador, Adrian Newey, ha rizado el rizo al introducir una toma de aire en el escalón del morro de ornitorrinco, una solución novedosa, que mejora la refrigeración y aumenta el rendimiento aerodinámico del monoplaza. Aunque el RB8 ha perdido sus poderosos difusores soplados (prohibidos por la FIA este año), el coche mantiene la estructura del exitoso RB7 y sigue aprovechando parte de los gases de los escapes para ganar tracción. En los test de pretemporada ya dejó muestras de su potencial.

SEBASTIAN VETTEL

Es el gran dominador del Mundial de Fórmula 1. Con solo 24 años ya tiene dos campeonatos en su palmarés y puede presumir de haber pulverizado todos los récords de precocidad. Ha sido el piloto más joven en puntuar en un gran premio, en ganar una carrera, en firmar una pole y, cómo no, es el campeón más joven de la historia después de haber levantado su primer título en 2010 con solo 23 años y 134 días. Ya hay quien le considera el sucesor de Michael Schumacher o el nuevo kaiser de la F1. Sebastian empezó a despuntar en los karts y en 2004 se proclamó campeón de la Fórmula BMW alemana. Pronto entró a formar parte del programa de jóvenes pilotos de Red Bull y en 2005 probó su primer monoplaza de F1 en un test para Williams. Al año siguiente Red Bull lo cedió a BMW Sauber para que se convirtiera en su piloto reserva. En 2007, un accidente de Kubica en Canadá le permitió debutar en el Mundial en la siguiente carrera de Indianápolis, donde logró puntuar. Tras esa brillante actuación saltó a Toro Rosso para concluir la temporada con el equipo filial de Red Bull. En 2008 ganó en Monza y dio a Toro Rosso la única victoria de su historia. Desde 2009 pilota para Red Bull, equipo con el que ha conquistado sus dos mundiales. El año pasado firmó el récord de poles en una campaña (15).

AÑO	EQUIPO	VICTORIAS	POLES	PODIOS	CLASIF.
2011	Red Bull	11	15	17	1
2010	Red Bull	5	10	10	1
2009	Red Bull	4	4	8	2
2008	Toro Rosso	1	1	1	8
2007	BMW/T. Rosso	0	0	0	14

Año y lugar de nacimiento: 1987. Heppenheim (Alemania) **Títulos mundiales:** 2 **Victorias:** 21 **Poles:** 30 **Podios:** 36 **Vueltas rápidas:** 9 **Mejor resultado:** 1º **Año debut:** 2007 **Carreras disputadas:** 79 **Número de monoplaza en 2012:** 1 **Twitter:** No tiene

MARK WEBBER

El australiano es uno de los pilotos más experimentados de la parrilla. Debutó en el Mundial en 2002 con Minardi y consiguió un espectacular quinto puesto, todo un hito para una escudería que llevaba más de dos años sin puntuar en un gran premio. Posteriormente pasó por las filas de Jaguar y luego saltó a Williams, pero la escasa competitividad de sus monoplazas lastró sus resultados. En 2007 se unió a la recién nacida escudería Red Bull formando pareja con el escocés David Coulthard. Webber ha vivido desde sus inicios la espectacular progresión del equipo de la bebida energética y ha contado siempre con la confianza de sus directivos, aunque en los últimos años se esté especulando mucho con su relevo por un piloto más joven. La llegada de Sebastian Vettel en 2009, justo cuando Red Bull empezaba a despuntar en el Mundial, le arrebató protagonismo, aunque en 2010 peleó por el campeonato hasta la última carrera y mantuvo una dura batalla a lo largo del año con su joven compañero alemán.

AÑO	EQUIPO	VICTORIAS	POLES	PODIOS	CLASIF.
2011	Red Bull	1	3	10	3
2010	Red Bull	4	5	10	3
2009	Red Bull	2	1	8	4
2008	Red Bull	0	0	0	11
2007	Red Bull	0	0	1	12
2006	Williams	0	0	0	14
2005	Williams	0	0	1	10
2004	Jaguar	0	0	0	13
2003	Jaguar	0	0	0	10
2002	Minardi	0	0	0	16

Año y lugar de nacimiento: 1976. Queanbeyan (Australia) **Títulos mundiales:** 0 **Victorias:** 7 **Poles:** 9 **Podios:** 30 **Vueltas rápidas:** 13 **Mejor resultado:** 1º **Año debut:** 2002 **Carreras disputadas:** 176 **Número de monoplaza en 2012:** 2 **Twitter:** @AussieGrit (264.400 seguidores)

McLaren CREÓ EL PRIMER CHASIS DE FIBRA DE CARBONO

El expiloto neozelandés Bruce McLaren, fallecido en un accidente en 1970, fundó la escudería en 1963, aunque no debutó en el Mundial de Fórmula 1 hasta 1966. El naranja fue el color que lucieron sus primeros monoplazas, y el kiwi, un pájaro autóctono de Nueva Zelanda, su primer escudo. Es el segundo equipo más antiguo de la Fórmula 1 después de Ferrari y el tercero más laureado en el Mundial de Constructores con 8 títulos. Su primera victoria llegó en 1968, en Bélgica, con su fundador al volante. En los años setenta, con motores Ford, fue cuando la escudería alcanzó la cima conquistando en 1974 ambos campeonatos (constructores y pilotos) con el brasileño Emerson Fittipaldi en sus filas. La época dorada de McLaren se inició en la década de los ochenta, cuando se fusionó con el incipiente equipo de Ron Dennis (Project 4), que desde entonces da nombre a los monoplazas. Introdujo el primer chasis de fibra de carbono, en lugar de aluminio, y ganó siete mundiales de pilotos y seis de constructores casi seguidos con propulsores Porsche y Honda. Al final de la década sus pilotos Ayrton Senna y Alain Prost protagonizaron batallas épicas en la Fórmula 1.

Sede Woking (Reino Unido)

Director Martin Whitmarsh (R. Unido)

Director técnico Paddy Lowe (R. Unido)

Pilotos Jenson Button (Reino Unido) y Lewis Hamilton (Reino Unido)

Pilotos probadores Gary Paffett (Reino Unido) y Oliver Turvey (R. Unido)

Monoplaza McLaren MP4-27

Motor Mercedes-Benz

Debut en el Mundial 1966

Carreras disputadas 622

Victorias 175

Poles 147

Vueltas rápidas 148

Mejor posición en una carrera 1º

Mundiales de Constructores 8

Mundiales de Pilotos 12

Web www.mclaren.com

Chasis: McLaren. **Motor:** Mercedes-Benz FO 108Z. **Neumáticos:** Pirelli. **Llantas:** Enkei. **Combustible:** ExxonMobil. **Frenos:** Akebono.

MP4-27

Revolución interior, así es como definen los ingenieros de McLaren a su nuevo monoplaza MP4-27. El aspecto exterior del coche puede parecer un tanto conservador, sobre todo porque ha prescindido esta temporada del novedoso morro escalonado en forma de ornitorrinco. Sin embargo, en McLaren están convencidos de que su apuesta es la correcta, ya que han conseguido rebajar la altura del morro (obligatorio este año) de una forma continua y estilizada. La clave está en su centro de gravedad más bajo que, además, amplía el margen de maniobra a la hora de calibrar las suspensiones. Las entradas de aire de los pontones laterales se han modificado.

¿Sabías que... en 1993 Williams arrebató a McLaren el patrocinio del fabricante de videojuegos Sega, que se había comprometido previamente con la escudería de Woking? Como 'venganza' los McLaren lucieron en su chasis un erizo similar al Sonic (símbolo de Sega) atropellado.

AÑO	VICTORIAS	POLES	PODIOS	POSICIÓN FINAL
2011	5	1	15	2
2010	5	1	16	2
2009	2	4	5	3
2008	6	8	13	2
2007*	8	8	24	-
2006	0	3	9	3
2005	10	7	18	2
2004	1	1	4	5
2003	2	2	13	3
2002	1	0	10	3

* Excluida del Mundial por espionaje a Ferrari.

LEWIS HAMILTON

Hamilton es sinónimo de espectáculo en la pista. Capaz de lo mejor y de lo peor, el piloto británico solo tiene una cosa en mente cuando se pone el casco: ganar. Y para conseguirlo arriesga siempre hasta el límite, incluso más allá en algunas ocasiones y eso le ha pasado factura en forma de abandonos o errores provocados por su explosivo temperamento. Lewis es uno de los mejores especialistas a la hora de adelantar en carrera y todo un experto pilotando bajo la lluvia. Jamás se arruga en un circuito y para muchos aficionados es el piloto que le pone picante a las carreras. Las polémicas con sus rivales y con la FIA también forman parte de su currículo. Su debut en la Fórmula 1 en 2007 asombró a todo el mundo, ya que plantó cara a su entonces compañero de McLaren, Fernando Alonso, todo un bicampeón mundial, y estuvo a punto de ganar aquel campeonato. Ron Dennis, su protector y jefe de McLaren, no tuvo reparos a la hora de entregarle los galones del equipo en detrimento de un Alonso que optó por marcharse. La progresión de Lewis continuó en 2008 al proclamarse campeón del mundo en el último GP de Brasil. La llegada de Jenson Button en 2010 ha puesto en duda su hegemonía dentro del equipo, especialmente tras su discreta actuación en 2011.

AÑO	EQUIPO	VICTORIAS	POLES	PODIOS	CLASIF.
2011	McLaren	3	1	6	5
2010	McLaren	3	1	9	4
2009	McLaren	2	4	5	5
2008	McLaren	5	7	10	1
2007	McLaren	4	6	12	2

Año y lugar de nacimiento: 1985. Stevenage (Reino Unido) **Títulos mundiales:** 1 **Victorias:** 17 **Poles:** 19 **Podios:** 42 **Vueltas rápidas:** 11 **Mejor resultado:** 1º **Año debut:** 2007 **Carreras disputadas:** 90 **Número de monoplaza en 2012:** 4 **Twitter:** @LewisHamilton (679.000 seguidores)

JENSON BUTTON

Un veterano de la Fórmula 1 que ha demostrado su valía siempre que ha tenido un coche competitivo en sus manos. Con las escuderías BAR y Honda ya consiguió colarse en el podio en varias ocasiones, incluso sumó una victoria en 2006, pero fue en 2009 cuando alcanzó la gloria al volante del revolucionario BrawnGP diseñado por Ross Brawn. Aquel monoplaza de los difusores dobles le permitió proclamarse campeón del mundo tras un demoledor arranque de temporada en el que ganó seis de las siete primeras carreras. El año siguiente Button fichó por McLaren a pesar de que muchos expertos le auguraban un futuro gris a la sombra de Lewis Hamilton. Sin embargo, en sus dos campañas con la escudería de Woking, Jenson ha demostrado que está capacitado para plantar cara a cualquiera. Es uno de los pilotos que mejor sabe leer las carreras y todo un experto a la hora de elegir la estrategia correcta. Si llueve o la carrera es accidentada no lo duden, Button estará delante.

AÑO	EQUIPO	VICTORIAS	POLES	PODIOS	CLASIF.
2011	McLaren	3	0	12	2
2010	McLaren	2	0	7	5
2009	BrawnGP	6	4	9	1
2008	Honda	0	0	0	18
2007	Honda	0	0	0	15
2006	Honda	1	1	3	6
2005	BAR-Honda	0	1	2	9
2004	BAR-Honda	0	1	10	3
2003	BAR-Honda	0	0	0	9
2002	Renault	0	0	0	7
2001	Renault	0	0	0	17
2000	Williams	0	0	0	8

Año y lugar de nacimiento: 1980. Frome (Reino Unido) **Títulos mundiales:** 1 **Victorias:** 12 **Poles:** 7 **Podios:** 43 **Vueltas rápidas:** 6 **Mejor resultado:** 1º **Año debut:** 2000 **Carreras disputadas:** 208 **Número de monoplaza en 2012:** 3 **Twitter:** @JensonButton (801.466 seguidores)

Mercedes

LAS FLECHAS PLATEADAS APUNTAN ALTO

Mercedes ya creó una escudería de Fórmula 1 en los años cincuenta y conquistó dos Mundiales con el argentino Juan Manuel Fangio al volante de sus monoplazas (1954 y 1955). El gigante automovilístico alemán regresó a la Fórmula 1 a principios de la década de los noventa como proveedor de motores y en 2010 se decidió a comprar la escudería BrawnGP, que acababa de ganar los campeonatos de pilotos y de constructores montando sus propulsores. Mercedes mantiene el cuartel general en las instalaciones de Brackley, donde Ross Brawn creó en 2009 su escudería BrawnGP tras adquirir la totalidad de Honda cuando el fabricante japonés decidió abandonar el Campeonato del Mundo. La escudería germana sigue confiando en la figura de Brawn, su director deportivo y uno de los ingenieros más prestigiosos del paddock, capaz de sorprender a sus rivales con soluciones imaginativas, tal y como demostró en 2009. Los monoplazas de Mercedes mantienen el característico color plata que ya utilizó la marca en sus primeras competiciones de motor en los años treinta cuando sus prototipos fueron conocidos como 'flechas plateadas' por sus éxitos en la pista.

Sede Brackley (Reino Unido)

Director Ross Brawn (Reino Unido)

Director técnico Bob Bell (R. Unido)

Pilotos Michael Schumacher (Alemania) y Nico Rosberg (Alemania)

Pilotos probadores -

Monoplaza Mercedes W03

Motor Mercedes-Benz

Debut en el Mundial 1954

Carreras disputadas 50

Victorias 9

Poles 8

Vueltas rápidas 9

Mejor posición en una carrera 1º

Mundiales de Constructores 0

Mundiales de Pilotos 2

Web www.mercedes-amg-f1.com

Chasis: Mercedes W03. **Motor:** Mercedes-Benz FO108Z. **Neumáticos:** Pirelli. **Llantas:** BBS. **Combustible:** Petronas. **Frenos:** Brembo.

W03

El tercer proyecto de Ross Brawn al frente de Mercedes llega con la intención de dar un salto de calidad en el Mundial. La gran novedad del nuevo monoplaza W03 es una abertura en el extremo del morro, bautizada como 'W-duct'. Ese agujero misterioso permite que el aire fluya por su interior y luego se distribuya en W para incrementar la estabilidad y el rendimiento aerodinámico. También presenta un morro escalonado y unos pontones laterales estilizados similares a los de Ferrari. Hasta ahora, Mercedes apenas ha logrado subir al podio, pero quiere pisarlo asiduamente a partir de 2012. Y puede conseguirlo.

¿Sabías que...

el tradicional color plata de Mercedes (las flechas plateadas) se remonta a los años previos a la Segunda Guerra Mundial cuando el entonces director, Alfred Neubauer, decidió no pintar sus coches de carreras para reducir el peso y dejó el color metalizado de la carrocería?

AÑO	VICTORIAS	POLES	PODIOS	POSICIÓN FINAL
2011	0	0	0	4
2010	0	0	3	4

MICHAEL SCHUMACHER

Hablar de Michael es hacerlo del mejor piloto de todos los tiempos. Siete mundiales y 91 victorias acreditan la exitosa carrera del alemán, no exenta de polémicas. En 1994, año de su primer título, colisionó con Damon Hill en Adelaida para dejar fuera de combate a su gran rival. En 1997 intentó repetir la jugada con Villeneuve, pero la FIA lo sancionó y fue excluido del Mundial. Conocido en el paddock como el Káiser, ayudó al renacimiento de Ferrari ganando cinco títulos consecutivos para la Scuderia (2000-2004), que llevaba desde 1979 sin ganar. En 2006 se retiró de la F1, pero regresó en 2010 con Mercedes.

AÑO	EQUIPO	VICTORIAS	POLES	PODIOS	CLASIF.
2011	Mercedes	0	0	0	8
2010	Mercedes	0	0	0	9
2006	Ferrari	7	4	12	2
2005	Ferrari	1	1	5	3
2004	Ferrari	13	8	15	1
2003	Ferrari	6	5	8	1
2002	Ferrari	11	7	17	1
2001	Ferrari	9	11	14	1
2000	Ferrari	9	9	12	1
1999	Ferrari	2	3	6	5
1998	Ferrari	6	3	11	2
1997*	Ferrari	5	3	8	-
1996	Ferrari	3	4	8	3
1995	Benetton	9	4	11	1
1994	Benetton	8	6	10	1
1993	Benetton	1	0	9	4
1992	Benetton	1	0	8	3
1991	Jordan/Benetton	0	0	0	14

* Excluido del Mundial.

Año y lugar de nacimiento: 1969. Hürth-Hermülheim (Alemania) **Títulos mundiales:** 7 **Victorias:** 91 **Poles:** 68 **Podios:** 154 **Vueltas rápidas:** 76 **Mejor resultado:** 1º **Año debut:** 1991 **Carreras disputadas:** 288 **Número de monoplaza en 2012:** 7 **Twitter:** No tiene

NICO ROSBERG

Hijo del excampeón del mundo finlandés Keke Rosberg (1982), el pequeño Nico nació en Alemania, como su madre, y aunque llegó a competir bajo bandera finlandesa en sus primeras carreras de karts, pronto decidió hacerlo con licencia alemana. Nico ganó el campeonato de la Fórmula BMW alemana en 2002 y tres años después se convirtió en el primer campeón de la recién creada GP2, la antesala de la Fórmula 1, por delante del finlandés Kovalainen. Aquel título le permitió ganarse un hueco en la parrilla de la Fórmula 1 de 2006 con la escudería Williams, la misma con la que su padre había conquistado el campeonato del mundo. En su primera carrera en Bahrein consiguió marcar la vuelta rápida, siendo el piloto más joven de la historia en conseguirlo. Rosberg pilotó cuatro temporadas consecutivas para Williams, pero el bajo rendimiento de la escudería británica le impidió demostrar su talento. McLaren y Ferrari estudiaron su fichaje, aunque finalmente se incorporó en 2010 a la recién nacida escudería Mercedes junto a Michael Schumacher. Compartir box con el siete veces campeón del mundo no intimidó a Nico, que hasta ahora ha conseguido ganarle la partida a su experimentado compañero.

AÑO	EQUIPO	VICTORIAS	POLES	PODIOS	CLASIF.
2011	Mercedes	0	0	0	7
2010	Mercedes	0	0	3	7
2009	Williams	0	0	0	7
2008	Williams	0	0	2	13
2007	Williams	0	0	0	9
2006	Williams	0	0	0	17

Año y lugar de nacimiento: 1985. Wiesbaden (Alemania) **Títulos mundiales:** 0 **Victorias:** 0 **Poles:** 0 **Podios:** 5 **Vueltas rápidas:** 2 **Mejor resultado:** 2º **Año debut:** 2006 **Carreras disputadas:** 108 **Número de monoplaza en 2012:** 8 **Twitter:** @nico_rosberg (114.067 seguidores)

DESCUBRE LA
DIFERENCIA ENTRE
ESTAR ASEGURADO,
Y SENTIRTE
CUIDADO.
ADOP
Patrocinador
del Equipo
Paralímpico
Español
PIDE AHORA TU PRESUPUESTO PERSONALIZADO
LLÁMANOS Y COMPRUEBA POR QUÉ TENEMOS
LA ATENCIÓN TELEFÓNICA MEJOR VALORADA.
Génesis
Nadie te cuida como yo
902 555 204
De lunes a viernes, de 8 a 22 h.
Sábados, de 9 a 14 h.
genesis.es

DISFRUTA DE UN SEGURO QUE TE CUIDA TANTO A TI, COMO A TU COCHE.

CUIDAMOS DE TU MOTO COMO LA CUIDARÍAS TÚ MISMO.

PORQUE TE GUSTA CUIDAR DE TU CASA HASTA EN LOS MÁS MÍNIMOS DETALLES.

ESTAMOS A TU LADO PARA CUIDAR DE LO QUE MÁS TE IMPORTA: TU FAMILIA.

Rizo (c) 2004, Génesis Seguros Generales, S. A. de Seguros y Reaseguros, Sociedad Unipersonal, Madrid, España. Reservados todos los derechos.
Póliza de Vida asegurada por Liberty Seguros, Compañía de Seguros y Reaseguros.

Lotus RENACE PARA VOLVER A SER GRANDE

La nueva escudería Lotus nace este año del ya desaparecido equipo Renault, con el que Fernando Alonso conquistó sus dos títulos mundiales. Es propiedad de Genii Capital, un grupo inversor de Luxemburgo, y Renault se mantiene como proveedor de motores. Lotus adopta el nombre de la histórica escudería creada por Colin Chapman en los años cincuenta, que ganó siete mundiales de constructores y seis de pilotos durante las décadas de los sesenta y setenta. También adopta los colores negro y oro, que lució Lotus en los setenta, gracias a un acuerdo comercial con el fabricante de automóviles Lotus Cars, heredero de aquella mítica escudería de Fórmula 1. Ahí terminan, sin embargo, las coincidencias, porque la estructura del actual equipo Lotus sigue siendo la misma que tenía Renault en la localidad de Enstone (Inglaterra) y que inauguró en 1992 el equipo Benetton, a su vez heredero de Toleman.

El presupuesto del reinventado equipo Lotus ha aumentado para este año, ya que la intención de sus nuevos propietarios es crear las bases para pelear por el Campeonato del Mundo. La contratación del excampeón del mundo Kimi Raikkonen es una declaración de intenciones.

AÑO	VICTORIAS	POLES	PODIOS	POSICIÓN FINAL
2011*	0	0	2	5
2010*	0	0	3	5
2009*	0	1	1	8
2008*	2	0	4	4
2007*	0	0	1	3
2006*	8	7	19	1
2005*	8	7	18	1
2004*	1	3	6	3
2003*	1	2	5	4
2002*	0	0	0	4

* Resultados logrados bajo las denominaciones de Renault (hasta 2010) y Lotus Renault (2011).

Sede Enstone (Reino Unido).

Director Eric Boullier (Francia)

Director técnico James Allison (R. Unido)

Pilotos Kimi Raikkonen (Finlandia) y Romain Grosjean (Francia)

Pilotos probadores Jerome d'Ambrosio (Bélgica)

Monoplaza Lotus E20

Motor Renault

Debut en el Mundial 1981*

Carreras disputadas 495*

Victorias 35*

Poles 37*

Vueltas rápidas 57*

Mejor posición en una carrera 1º*

Mundiales de Constructores 3*

Mundiales de Pilotos 4*

Web www.lotusf1team.com

* La escudería compitió como Toleman, Benetton y Renault antes de adoptar su nombre actual, Lotus.

KIMI RAIKKONEN

El piloto de hielo (*iceman*) regresa este año a la parrilla de la Fórmula 1 después de dos temporadas probando suerte en los rallies y en la Nascar. La velocidad corre por las venas del finlandés, uno de los pilotos más rápidos que han visto los circuitos como demuestran las 35 vueltas rápidas que ha marcado en grandes premios. Solo Michael Schumacher (76) y Alain Prost (41) superan ese registro. Pero Raikkonen también es conocido por su fama de vividor y poco amigo del esfuerzo, quizás un cliché injusto con un piloto que ha conseguido dos subcampeonatos y que en 2007 se proclamó campeón del mundo con Ferrari cuando los McLaren de Fernando Alonso y Lewis Hamilton lo tenían todo a su favor. Debutó en el Mundial en 2001 con Sauber tras brillar en la Fórmula Renault y puntuó en su estreno en Australia. Al año siguiente saltó a McLaren y en 2003 estuvo a punto de ganar el Mundial con la escudería de Woking, pero se quedó a dos puntos del entonces intratable Michael Schumacher.

Año y lugar de nacimiento: 1979. Espoo (Finlandia) **Títulos mundiales:** 1 **Victorias:** 18 **Poles:** 16 **Podios:** 62 **Vueltas rápidas:** 35 **Mejor resultado:** 1º **Año debut:** 2001 **Carreras disputadas:** 156 **Nº monoplaza 2012:** 9 **Twitter:** No tiene.

AÑO	EQUIPO	VICTORIAS	POLES	PODIOS	CLASIF.
2009	Ferrari	1	0	5	6
2008	Ferrari	2	2	9	3
2007	Ferrari	6	3	12	1
2006	McLaren	0	3	6	5
2005	McLaren	7	5	12	2
2004	McLaren	1	1	4	7
2003	McLaren	1	2	10	2
2002	McLaren	0	0	4	6
2001	Sauber	0	0	0	10

ROMAIN GROSJEAN

Aunque nacido en Suiza, Grosjean posee la nacionalidad francesa y compite bajo esa licencia. Debutó en la F1 en 2009 con el equipo Renault sustituyendo a Nelsinho Piquet, despedido a mitad de temporada por su bajo rendimiento. Grosjean pudo disputar las siete últimas carreras de aquel campeonato como compañero de Fernando Alonso, pero fue incapaz de superar el decimotercer puesto con un R29 muy poco competitivo. En 2010 perdió el volante en la escudería de Enstone, pero regresó como probador en 2011 y, además, ganó la GP2.

Año y lugar de nacimiento: 1986. Ginebra (Suiza) **Títulos mundiales:** 0 **Victorias:** 0 **Poles:** 0 **Podios:** 0 **Vueltas rápidas:** 0 **Mejor resultado:** 13º **Año debut:** 2009 **Carreras disputadas:** 7 **Nº monoplaza en 2012:** 10 **Twitter:** @RGrosjean (19.266 seguidores)

Williams

UN HISTÓRICO EN HORAS BAJAS

Frank Williams fundó en 1977 la actual escudería Williams, aunque su apellido ya competía en la F1 desde hacía unos años con chasis prestados. El nuevo equipo tardó poco en triunfar en el Mundial gracias a la dirección técnica de Patrick Head, que en 1979 fabricó el monoplaza FW07 con efecto suelo (innovación de Lotus) que dio a Williams su primera victoria en Silverstone. Aquel triunfo marcó el inicio de dos décadas gloriosas, que convirtieron a Williams en la segunda escudería más laureada de la historia en el campeonato de constructores con 9 títulos, solo por detrás de Ferrari (16). La gran revolución de Williams llegó a principios de los noventa con el ingeniero Adrian Newey (actualmente en Red Bull) y los poderosos motores Renault. Un novedoso sistema electrónico de control de tracción hizo invencibles a los monoplazas de Mansell y Prost en 1992 y 93. Al año siguiente la FIA prohibió esa innovación y Williams vivió su momento más trágico con la muerte de Ayrton Senna en Imola al volante de uno de sus coches. Villeneuve y Hill lograron en 1996 y 97 los últimos títulos antes de la marcha de Renault. Desde entonces, la escudería ha perdido competitividad.

AÑO	VICTORIAS	POLES	PODIOS	POSICIÓN FINAL
2011	0	0	0	9
2010	0	1	0	6
2009	0	0	0	7
2008	0	0	2	8
2007	0	0	1	4
2006	0	0	0	8
2005	0	1	4	5
2004	1	1	4	4
2003	4	4	12	2
2002	1	7	13	2

Sede Grove (Reino Unido)

Director Frank Williams (Reino Unido)

Director técnico Mike Coughlan (R. Unido)

Pilotos Pastor Maldonado (Venezuela) y Bruno Senna (Brasil)

Pilotos probadores Valtteri Bottas (Finlandia)

Monoplaza Williams FW34

Motor Renault

Debut en el Mundial 1977

Carreras disputadas 572

Victorias 113

Poles 126

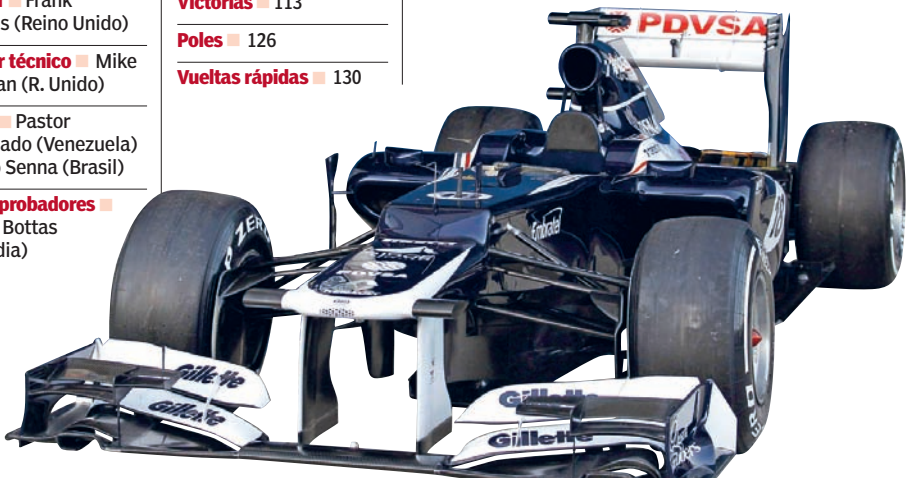
Vueltas rápidas 130

Mejor posición en una carrera 1º

Mundiales de Constructores 9

Mundiales de Pilotos 7

Web www.williamsf1.com



PASTOR MALDONADO

El apoyo incondicional del Gobierno de Hugo Chávez, a través de la petrolera estatal Petróleos de Venezuela, a la carrera de Pastor Maldonado ha provocado que algunos le acusen de comprar su asiento en la Fórmula 1. Un error, ya que el piloto venezolano se ganó una plaza en la máxima categoría del automovilismo en 2010, cuando se proclamó campeón de la GP2 con seis victorias, todo un récord en los siete años de historia de la categoría. Maldonado pudo debutar en la Fórmula 1 la pasada temporada con Williams y, aunque solo consiguió un punto en la carrera de Bélgica, la escudería británica apostó por su continuidad para este año en lugar de Rubens Barrichello, que había sumado cuatro puntos. «¡Pongo mi motor al servicio de la revolución!», llegó a proclamar el piloto en un acto junto al presidente venezolano.

Año y lugar de nacimiento: 1985. Maracay (Venezuela) **Títulos mundiales:** 0 **Victorias:** 0 **Poles:** 0 **Podios:** 0 **Vueltas rápidas:** 0 **Mejor resultado:** 10º **Año debut:** 2002 **Carreras disputadas:** 19 **Nº de monoplaza en 2012:** 18 **Twitter:** @Pastormaldo (118.765 seguidores)

BRUNO SENNA

Sobrino de una leyenda como Ayrton Senna, es inevitable que la carrera de Bruno haya estado marcada por su apellido. Para lo bueno, porque le ha abierto puertas en el complicado mundo del automovilismo, y también para lo malo, porque las comparaciones con su tío han llegado a ser odiosas. Bruno empezó pronto en los karts y su tío era uno de sus fieles seguidores. «Mi sobrino es un genio al volante», llegó a decir el tricampeón mundial. Pero la trágica muerte de Ayrton en 1994 y un año después la del padre de Bruno en accidente de moto frenaron la carrera del joven piloto, ya que su madre, Viviane, le prohibió continuar compitiendo. Solo al cumplir los 20 años Bruno regresó a las carreras y no tardó en recuperar el tiempo perdido. Fue subcampeón de la GP2 en 2008 y en 2010 debutó en la F1 con Hispania.

Año y lugar de nacimiento: 1983. São Paulo (Brasil) **Títulos mundiales:** 0 **Victorias:** 0 **Poles:** 0 **Podios:** 0 **Vueltas rápidas:** 0 **Mejor resultado:** 9º **Año debut:** 2010 **Carreras disputadas:** 26 **Número de monoplaza en 2012:** 19 **Twitter:** @BSenna (321.800 seguidores)

Force India

UN EQUIPO EMERGENTE EN EL MUNDIAL

Los orígenes del equipo Force India se remontan a la escudería Jordan, fundada por el irlandés Eddie Jordan en 1991. La escudería cambió de manos en dos ocasiones (Midland y Spyker) antes de que en 2008 el empresario indio Vijay Mallya se convirtiera en su actual propietario. Mallya rebautizó la escudería como Force India y empezó a competir en el campeonato del mundo con el antiguo chasis de Spyker con motor Ferrari. En 2009, el nuevo equipo de capital indio alcanzó un acuerdo con Mercedes para que la firma alemana se convirtiera en su actual proveedor de motores. Aquella segunda temporada en la Fórmula 1 fue un salto de calidad para Force India y su piloto Giancarlo Fisichella logró el mejor resultado en la historia de la escudería al finalizar segundo en Bélgica, con pole incluida. Sin embargo, tras aquel éxito Fisichella se marchó para cubrir la baja del lesionado Felipe Massa en Ferrari. Force India se ha caracterizado por su velocidad a una vuelta y en las sesiones de calificación ha logrado colarse en la Q3 en repetidas ocasiones. La entrada en el accionariado de la multinacional Sahara India Pariwar ha incrementado los recursos del equipo para 2012.

AÑO	VICTORIAS	POLES	PODIOS	POSICIÓN FINAL
2011	0	0	0	6
2010	0	0	0	7
2009	0	1	1	9
2008	0	0	0	10

Sede Silverstone (Reino Unido)

Director Vijay Mallya (India)

Director técnico Andrew Green (Reino Unido)

Pilotos Paul di Resta (Reino Unido) y Nico Hulkenberg (Alemania)

Pilotos probadores Jules Bianchi (Francia)

Monoplaza Force India VJM05

Motor Mercedes-Benz

Debut en el Mundial 2008

Carreras disputadas 73

Victorias 0

Poles 1

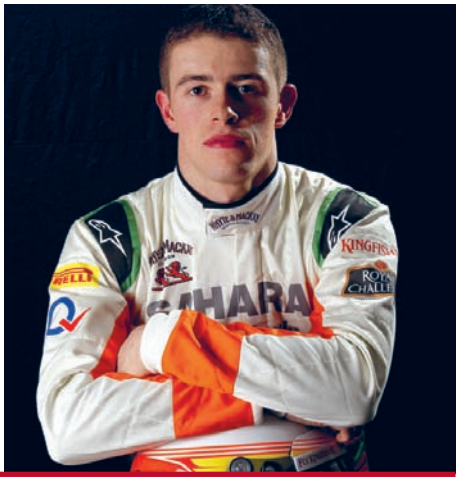
Vueltas rápidas 1

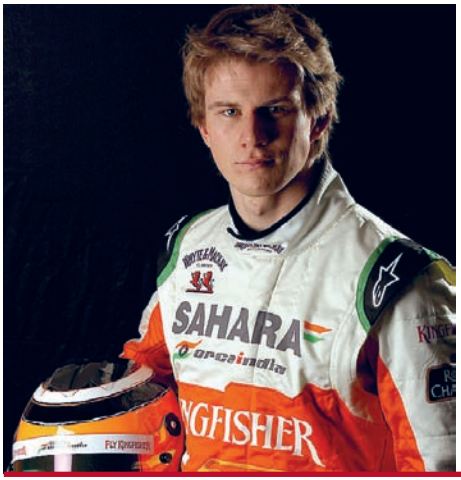
Mejor posición en una carrera 2º

Mundiales de Constructores 0

Mundiales de Pilotos 0

Web www.forceindiaf1.com





PAUL DI RESTA

El piloto escocés fue elegido la pasada temporada mejor debutante del año en el Mundial de Fórmula 1. Di Resta superó en varias carreras a su compañero de Force India Adrian Sutil, aunque a final de temporada quedó por detrás del alemán en el campeonato. El piloto británico también demostró su rapidez en calificación al lograr un meritorio sexto puesto en la parrilla de salida de Silverstone. Antes de llegar a la Fórmula 1, Paul di Resta se proclamó campeón de la Fórmula 3 Euroseries en 2006 por delante del ahora bicampeón mundial de F1 Sebastian Vettel. Tras lograr aquel título, Di Resta cambió los monoplazas por el campeonato alemán de turismos, donde compitió durante cuatro temporadas y acabó conquistando el título en 2010. Aquel año también realizó labores de probador para Force India.

Año y lugar de nacimiento: 1986. Uphall (Reino Unido) **Títulos mundiales:** 0 **Victorias:** 0 **Poles:** 0 **Podios:** 0 **Vueltas rápidas:** 0 **Mejor resultado:** 6º **Año debut:** 2011 **Carreras disputadas:** 19 **Número de monoplaza en 2012:** 11 **Twitter:** @pauldirestaf1 (80.749 seguidores)

NICO HÜLKENBERG

El alemán Hülkenberg consiguió el título de la GP2 en 2009 en su primer año en la categoría y eso siempre es una buena carta de presentación para debutar en el Mundial de Fórmula 1. La oportunidad se la dio Williams en 2010 después de haber trabajado como probador del equipo el año anterior. Los problemas de fiabilidad fueron constantes a lo largo de aquella temporada y Hülkenberg no pudo explotar todo su potencial. Sin embargo, el alemán consiguió en la calificación de Brasil una sorprendente pole, la primera en cinco años para la escudería de Grove. A pesar de aquel éxito, Williams decidió dar de baja a Hülkenberg para 2011. El germano tuvo que buscarse la vida para continuar ligado a la Fórmula 1 y encontró un hueco como probador en Force India. Esta temporada disfrutará de su segunda oportunidad en la parrilla de salida.

Año y lugar de nacimiento: 1987. Emmerich (Alemania) **Títulos mundiales:** 0 **Victorias:** 0 **Poles:** 1 **Podios:** 0 **Vueltas rápidas:** 0 **Mejor resultado:** 6º **Año debut:** 2010 **Carreras disputadas:** 19 **Nº de monoplaza en 2012:** 12 **Twitter:** @NicoHulkenberg (53.570 seguidores)

Sauber
LA ESCUDERÍA DE LOS ALPES

Tras conseguir éxitos en carreras de resistencia como las 24 Horas de LeMans, Peter Sauber se decidió a probar suerte en la Fórmula 1 y creó una escudería que debutó en el campeonato del mundo en 1993. En 1995, el nuevo equipo suizo consiguió el patrocinio de Red Bull y sus monoplazas corrieron con los colores de la firma de bebidas energéticas que, curiosamente, hoy día posee dos escuderías propias y marca el ritmo en la Fórmula 1. A partir de 1997, Sauber se alió con Ferrari y empezó a utilizar sus propulsores. Poco a poco, esa colaboración con el equipo de Maranello fue estrechándose hasta levantar sospechas entre sus rivales, que acusaron a Ferrari de utilizar a Sauber como banco de pruebas tras descubrir grandes similitudes entre sus chasis. A finales de 2005, Peter Sauber vendió la escudería a BMW, que compitió bajo el nombre de BMW Sauber. La multinacional alemana realizó una importante inversión para mejorar los resultados y Robert Kubica logró la única victoria en la historia del equipo en el GP de Canadá de 2008. En 2010, BMW se desprendió de la escudería, que volvió a manos de Peter Sauber junto con los motores Ferrari.

AÑO	VICTORIAS	POLES	PODIOS	POSICIÓN FINAL
2011	0	0	0	7
2010	0	0	0	8
2009	0	0	2	6
2008	1	1	11	3
2007	0	0	2	2
2006	0	0	2	5
2005	0	0	0	8
2004	0	0	0	6
2003	0	0	1	6
2002	0	0	0	5

Sede Hinwill (Suiza)

Director Peter Sauber (Suiza)

Director técnico Matt Morris (Reino Unido)

Pilotos Kamui Kobayashi (Japón) y Sergio Pérez (México)

Pilotos probadores Esteban Gutiérrez (México)

Monoplaza Sauber C31

Motor Ferrari

Debut en el Mundial 1993

Carreras disputadas 323

Victorias 1

Poles 1

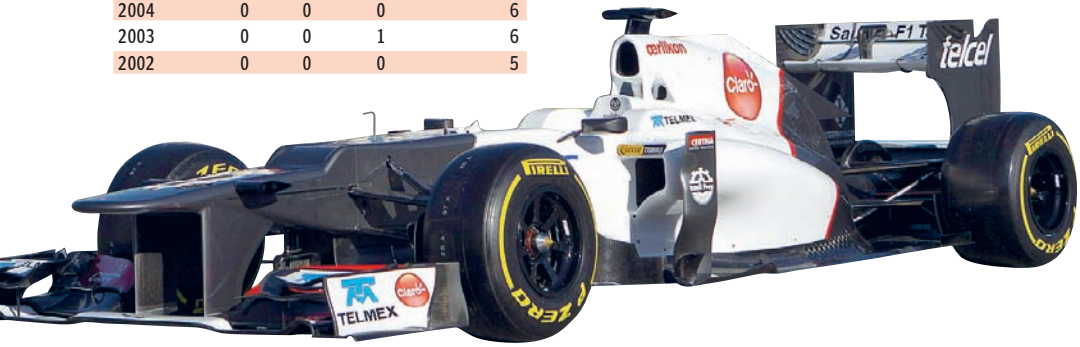
Vueltas rápidas 2

Mejor posición en una carrera 1º

Mundiales de Constructores 0

Mundiales de Pilotos 0

Web www.sauberf1team.com



KAMUI KOBAYASHI

En 2004, Kobayashi entró a formar parte de la escuela de jóvenes pilotos de Toyota y el fabricante japonés, que entonces poseía una escudería propia de Fórmula 1, le dio la oportunidad de probar uno de sus monoplazas en 2006. El resultado fue satisfactorio y Kamui fue confirmado como piloto de pruebas para la siguiente temporada. Sin dejar su trabajo de probador, el piloto nipón se proclamó campeón de la GP2 Asia Series en 2009, el mismo año que debutó en el Mundial de Fórmula 1 en sustitución de Timo Glock, accidentado en Suzuka. Kobayashi pudo disputar las dos últimas carreras del Mundial y se ganó un volante para 2010 con un meritorio sexto puesto en Abu Dabi. Sin embargo, la retirada de Toyota de la F1 le obligó a buscarse otro equipo y alcanzó un acuerdo con Sauber. En su primera campaña con la escudería suiza fue elegido mejor debutante del año por la revista *Autosport*.

Año y lugar de nacimiento: 1986. Hyogo (Japón) **Títulos mundiales:** 0 **Victorias:** 0 **Poles:** 0 **Podios:** 0 **Vueltas rápidas:** 0 **Mejor resultado:** 5º **Año debut:** 2009 **Carreras disputadas:** 40 **Nº monoplaza 2012:** 14 **Twitter:** @kamui_kobayashi (26.024 seg.)

SERGIO PÉREZ

El mexicano es una de las grandes promesas de la Fórmula 1 y su nombre ha llegado a sonar como futuro piloto de Ferrari (forma parte de la academia de jóvenes pilotos de la Scuderia). En 2010 consiguió cinco victorias en la GP2 y fue subcampeón de la categoría por detrás del venezolano Pastor Maldonado, actualmente en Williams. La pasada temporada pudo debutar en el Mundial de Fórmula 1 al volante de un Sauber. En su primera carrera de Australia terminó séptimo y batió a su compañero Kobayashi, pero la FIA descalificó a los dos pilotos de Sauber por utilizar un alerón trasero ilegal. Su primer curso en la F1 también le enseñó los peligros de la categoría al sufrir un grave accidente en el GP de Mónaco que le impidió pilotar en la siguiente carrera de Canadá. Al final de la temporada sumó 14 puntos, pero no pudo vencer a su compañero japonés (30).

Año y lugar de nacimiento: 1990. Guadalajara (México) **Títulos mundiales:** 0 **Victorias:** 0 **Poles:** 0 **Podios:** 0 **Vueltas rápidas:** 0 **Mejor resultado:** 7º **Año debut:** 2011 **Carreras disputadas:** 17 **Nº monoplaza 2012:** 15 **Twitter:** @SChecoPerez (124.616 seg.)

Toro Rosso

LA ESCUDERÍA FILIAL DE RED BULL

Toro Rosso se fundó en 2006 cuando el multimillonario dueño de Red Bull, Dieter Mateschitz, compró Minardi para crear su segundo equipo de Fórmula 1 (un año antes había fundado la escudería Red Bull). Minardi, donde Fernando Alonso debutó en Fórmula 1, era uno de los equipos más débiles de la parrilla, pero Mateschitz consideró que sería un excelente banco de pruebas para su ambicioso proyecto en la máxima categoría del automovilismo. Pronto Toro Rosso empezó a utilizar modificaciones de los chasis de Red Bull, a pesar de ser una práctica prohibida por la FIA, y apostó por jóvenes pilotos con el objetivo de que en un futuro pudieran dar el salto al primer equipo de la marca de bebidas energéticas. El mejor ejemplo es Sebastian Vettel, que en 2007 debutó con Toro Rosso y al año siguiente logró en Monza la única victoria en la historia de la escudería. En 2010, la FIA endureció la normativa sobre la cesión de chasis y obligó a Toro Rosso a fabricar sus propios modelos. Jaime Alguersuari pilotó las últimas dos temporadas y media para el equipo de Faenza, pero fue despedido a finales de 2011 sin previo aviso.

AÑO	VICTORIAS	POLES	PODIOS	POSICIÓN FINAL
2011	0	0	0	8
2010	0	0	0	9
2009	0	0	0	10
2008	1	1	1	6
2007	0	0	0	7
2006	0	0	0	9

Sede Faenza (Italia)

Director Franz Tost (Austria)

Director técnico Giorgio Ascanelli (Italia)

Pilotos Daniel Ricciardo (Australia) y Jean-Eric Vergne (Francia)

Pilotos probadores Sebastien Buemi (Suiza)

Monoplaza Toro Rosso STR7

Motor Ferrari

Debut en el Mundial 2006

Carreras disputadas 108

Victorias 1

Poles 1

Vueltas rápidas 0

Mejor posición en una carrera 1º

Mundiales de Constructores 0

Mundiales de Pilotos 0

Web www.scuderiatororosso.com

DANIEL RICCIARDO

El australiano es un piloto de la cantera de Red Bull que cuenta con toda la confianza de sus directivos, como en su día la tuvo Sebastian Vettel, especialmente la de Helmut Marko, una de las voces más respetadas dentro de la escudería. Ricciardo está destinado a ser el relevo de Mark Webber en Red Bull y para este año todo el mundo daba por hecho que tendría un volante oficial en el equipo Toro Rosso. Los pronósticos se han cumplido. El australiano ya debutó en la Fórmula 1 a mitad de la pasada temporada cuando sustituyó al indio Narain Karthikeyan al volante de un HRT. Pudo disputar 11 carreras y en la mayoría de ellas consiguió superar a su compañero Vitantonio Liuzzi. Ricciardo ya dio muestras de su talento en la Fórmula 3 británica al conquistar el campeonato de 2009 con seis victorias y 12 podios. Aquel título fue su billete para probar un monoplaza Red Bull de Fórmula 1.

Año y lugar de nacimiento: 1989. Perth (Australia) **Títulos mundiales:** 0 **Victorias:** 0 **Poles:** 0 **Podios:** 0 **Vueltas rápidas:** 0 **Mejor resultado:** 18º **Año debut:** 2011 **Carreras disputadas:** 11 **Nº monoplaza 2012:** 16 **Twitter:** @danielricciardo (9.047 seg.)

JEAN-ENRIC VERGNE

El joven piloto francés será una de las caras nuevas en el Mundial 2012 de Fórmula 1. Su confirmación como piloto oficial de Toro Rosso junto a Daniel Ricciardo, a finales del año pasado, fue una sorpresa porque pocos pensaban que la escudería de Faenza fuera a cambiar de golpe a sus dos pilotos titulares de 2011, Jaime Alguersuari y Sebastian Buemi. La mayoría de especialistas apostaban por una pareja formada por Ricciardo y Alguersuari, pero finalmente Toro Rosso confió en Vergne, que será el piloto más joven de la parrilla de 2012. El galo se ganó su billete para debutar en el Mundial en la Fórmula 3 británica al proclamarse campeón de la edición de 2010. Vergne realizó aquel año un excelente trabajo y conquistó el título después de sumar 13 victorias. El piloto de Pontoise sucedió en el palmarés de la categoría a su actual compañero Ricciardo.

Año y lugar de nacimiento: 1990. Pontoise (Francia) **Títulos mundiales:** 0 **Victorias:** 0 **Poles:** 0 **Podios:** 0 **Vueltas rápidas:** 0 **Mejor resultado:** - **Año debut:** 2012 **Carreras disputadas:** 0 **Nº monoplaza 2012:** 17 **Twitter:** @JeanEricVergne (8.512 seg.)

Caterham

DE LAS AEROLÍNEAS A LA FÓRMULA 1

El empresario malayo Tony Fernandes, propietario la aerolínea asiática de bajo coste Air Asia, fue el fundador de la escudería al adquirir en 2010 una de las tres nuevas licencias que repartió la FIA. El primer nombre del equipo fue Lotus Racing tras un acuerdo con el fabricante de automóviles Lotus Cars para explotar comercialmente el nombre de la histórica escudería de Colin Chapman. La temporada pasada compitió como Team Lotus y mantuvo una batalla legal con la escudería Renault, que también había logrado un acuerdo para utilizar el nombre de Lotus. Para esta temporada, Fernandes ha vuelto a rebautizar su escudería, que competirá con el nombre de la marca británica de coches deportivos Caterham, comprada por él mismo en 2011. En su primera aventura en el Mundial de Fórmula 1 utilizó motores Cosworth, pero desde la pasada campaña monta propulsores Renault. Heikki Kovalainen y Jarno Trulli habían sido sus pilotos desde su fundación, pero para este curso Caterham ha dado de baja al italiano dejando la parrilla huérfana de pilotos transalpinos.

AÑO	VICTORIAS	POLES	PODIOS	POSICIÓN FINAL
2011*	0	0	0	10
2010*	0	0	0	10

* Resultados como Lotus Racing, en 2010, y Team Lotus, en 2011

Sede Hingham (Reino Unido)

Director Tony Fernandes (Malasia)

Director técnico Mike Gascoyne (Reino Unido)

Pilotos Heikki Kovalainen (Finlandia) y Vitaly Petrov (Rusia)

Pilotos probadores Giedo van der Garde (Holanda)

Monoplaza Caterham CT01

Motor Renault RS27

Debut en el Mundial 2010

Carreras disputadas 38

Victorias 0

Poles 0

Vueltas rápidas 0

Mejor posición en una carrera 12º

Mundiales de Constructores 0

Mundiales de Pilotos 0

Web www.caterhamf1.com

HEIKKI KOVALAINEN

La carrera del finlandés empezó a despertar el interés de los jefes de equipo en 2001, cuando fue elegido mejor debutante del año en la Fórmula Renault británica y al año siguiente volvió a ser el mejor novato de la F3 británica, donde finalizó tercero. En 2005, Kovalainen fue subcampeón de la GP2 por detrás de Nico Rosberg y la temporada siguiente se convirtió en probador de la escudería Renault de Fórmula 1, donde Alonso era piloto oficial. La marcha del asturiano a McLaren en 2007 le permitió debutar en el Mundial al volante de uno de los monoplazas de Enstone. En 2008 le llegó la gran oportunidad al fichar por McLaren, pero no pudo plantar cara a su compañero Hamilton. En Hungría logró la única victoria de su carrera. Desde 2010 corre para el equipo de Tony Fernandes.

Año y lugar de nacimiento: 1981. Suomussalmi (Finlandia) **Títulos mundiales:** 0 **Victorias:** 1 **Poles:** 1 **Podios:** 4 **Vueltas rápidas:** 2 **Mejor resultado:** 1º **Año debut:** 2007 **Carreras disputadas:** 89 **Nº de monoplaza en 2012:** 20 **Twitter:** @H_Kovalainen (124.545 seguidores)

VITALY PETROV

Petrov es una excepción en la parrilla de la Fórmula 1, ya que sus inicios como piloto no se remontan a los karts. El ruso empezó a foguearse en la Copa Lada, una competición de turismos del fabricante ruso de automóviles, y tras conseguir el título saltó a los monoplazas. En 2006 comenzó a competir en GP2, llegando a proclamarse subcampeón en 2009, solo superado por Nico Hülkenberg. En 2010 se convirtió en el primer piloto ruso en debutar en la Fórmula 1 tras alcanzar un acuerdo con Renault. En su primera carrera en Australia logró un sorprendente podio al finalizar tercero, el mejor resultado de su carrera. Aquel año, el ruso también se ganó la fama de ser un piloto duro en la pista. En el último gran premio de Abu Dabi arruinó la carrera de Alonso, que se jugaba el Mundial, al impedir que el asturiano le adelantara durante 40 vueltas.

Año y lugar de nacimiento: 1984. Vyborg (Rusia) **Títulos mundiales:** 0 **Victorias:** 0 **Poles:** 0 **Podios:** 1 **Vueltas rápidas:** 1 **Mejor resultado:** 3º **Año debut:** 2010 **Carreras disputadas:** 38 **Número de monoplaza en 2012:** 21 **Twitter:** @vitalypetrovrus (55.052 seguidores)

HRT
LAS BASES PARA CRECER EN EL MUNDIAL

El expiloto valenciano de Fórmula 1 Adrián Campos fundó la escudería española con el nombre de Campos Meta a finales de 2009. Su objetivo era debutar en el Mundial 2010 con un chasis fabricado por la empresa italiana Dallara y motor Cosworth, pero se desvinculó del proyecto poco antes del debut, cuando el empresario José Ramón Carabante se hizo con el control de la escudería y la renombró como Hispania. A pesar de los retrasos en el desarrollo de su primer monoplaza y de no haber disputado ningún test de pretemporada, el equipo Hispania consiguió terminar el campeonato en el penúltimo puesto, por delante de Virgin. El año pasado, la escudería fue comprada a mitad de temporada por Thesan Capital, un grupo inversor afincado en Madrid. Los nuevos propietarios reestructuraron el organigrama técnico del equipo, que empezó a conocerse por las siglas HRT (Hispania Racing Team), y fijaron la sede en las instalaciones madrileñas de la Caja Mágica. Otro pionero español de la Fórmula 1, el expiloto Luis Pérez-Sala, está ahora al frente de la dirección deportiva. La llegada de Pedro Martínez de la Rosa supone un gran impulso para el equipo en 2012.

AÑO	VICTORIAS	POLES	PODIOS	POSICIÓN FINAL
2011*	0	0	0	11
2010*	0	0	0	11

* Resultados obtenidos como Hispania

Sede Madrid (España)

Director Luis Pérez-Sala (España)

Director técnico Jean-Claude Martens (Bélgica)

Pilotos Pedro Martínez de la Rosa (España) y Narain Karthikeyan (India)

Pilotos probadores Dani Clos (España)

Monoplaza HRT F112

Motor Cosworth

Debut en el Mundial 2010

Carreras disputadas 37

Victorias 0

Poles 0

Vueltas rápidas 0

Mejor posición en una carrera 13º

Mundiales de Constructores 0

Mundiales de Pilotos 0

Web www.hrtf1team.com

PEDRO DE LA ROSA

Pedro Martínez de la Rosa regresa este año al campeonato del mundo con el equipo HRT y será el segundo piloto más veterano de la parrilla, después de Michael Schumacher. El catalán debutó en la Fórmula 1 en 1999 con Arrows después de un año como probador de la escudería británica. Los problemas de fiabilidad fueron constantes y le acompañaron dos años después en su segunda aventura con el equipo Jaguar. En 2003 se convirtió en probador de McLaren, donde pudo disputar nueve carreras en los siete años que permaneció en la escudería. Su mejor resultado fue un segundo puesto en el GP de Hungría de 2006. En 2010 regresó a la parrilla de salida con el equipo Sauber, pero no terminó la temporada. El año pasado fue otra vez probador de McLaren. En 2012 acepta el reto de convertirse en piloto titular de HRT para ayudar al desarrollo de sus monoplazas.

Año y lugar de nacimiento: 1971. Barcelona (España) **Títulos mundiales:** 0 **Victorias:** 0 **Poles:** 0 **Podios:** 1 **Vueltas rápidas:** 1 **Mejor resultado:** 2º **Año debut:** 1999 **Carreras disputadas:** 86 **Nº monoplaza 2012:** 22 **Twitter:** @PedrodelaRosa1 (79.245 seg.)

NARAIN KARTHIKEYAN

Karthikeyan fue el primer piloto indio en debutar en el Mundial de Fórmula 1. Lo hizo en 2005 con la escudería Jordan. Ese año consiguió su mejor resultado al finalizar cuarto en el GP de Estados Unidos, aunque aquella carrera ha pasado a la historia como uno de los grandes bochornos de la Fórmula 1 porque solo compitieron seis monoplazas por la retirada de los equipos que montaban neumáticos Michelin (ganó Michael Schumacher). El piloto indio continuó su carrera como probador de Williams, en la Nascar y en la Superleague Formula, hasta que el año pasado consiguió regresar al Mundial de Fórmula 1 con la escudería Hispania. Su rendimiento no fue brillante, casi siempre por detrás de su compañero Liuzzi, y a mitad de temporada fue sustituido por el debutante Daniel Ricciardo. Para 2012, Karthikeyan ha logrado recuperar su asiento en HRT.

Año y lugar de nacimiento: 1977. Madrás (India) **Títulos mundiales:** 0 **Victorias:** 0 **Poles:** 0 **Podios:** 0 **Vueltas rápidas:** 0 **Mejor resultado:** 4º **Año debut:** 2005 **Carreras disputadas:** 27 **Nº monoplaza 2012:** 23 **Twitter:** @narainracing (85.212 seg.)

Marussia

EL CAPITAL RUSO DESEMBARCA EN LA F1

La escudería británica de Fórmula 3 Manor fue el germen del actual equipo Marussia. Manor consiguió en 2010 una de las tres nuevas licencias de Fórmula 1, pero nunca llegó a debutar como escudería ya que la multinacional Virgin se convirtió en el patrocinador principal del equipo y lo rebautizó con su nombre. El primer monoplaza de la nueva escudería fue diseñado completamente por ordenador, sin utilizar túnel de viento, pero el resultado fue desastroso. El tanque de gasolina del coche era demasiado pequeño y no podía terminar las carreras, ya que esa temporada entró en vigor la prohibición de los repostajes. Al final, la FIA le dio permiso para modificar el chasis, pero Virgin terminó la temporada como el peor equipo de la parrilla. El año pasado, el fabricante ruso de automóviles Marussia adquirió un importante paquete de acciones del equipo, que compitió bajo el nombre de Marussia Virgin Racing, pero el resultado fue el mismo: último clasificado. Para 2012, Marussia se convierte en el propietario de la escudería, pero los problemas siguen acumulándose. El desarrollo del coche se retrasó y el nuevo MR01 no pudo participar en ningún test de pretemporada.

AÑO	VICTORIAS	POLES	PODIOS	POSICIÓN FINAL
2011*	0	0	0	12
2010*	0	0	0	12

* Resultados obtenidos como equipo Virgin.

Sede Banbury (Reino Unido)

Director John Booth (Reino Unido)

Director técnico Nikolai Fomenko (Rusia)

Pilotos Timo Glock (Alemania) y Charles Pic (Francia)

Pilotos probadores María de Villota (España)

Monoplaza Marussia MR01

Motor Cosworth

Debut en el Mundial 2010

Carreras disputadas 38

Victorias 0

Poles 0

Vueltas rápidas 0

Mejor posición en una carrera 14º

Mundiales de Constructores 0

Mundiales de Pilotos 0

Web www.marussiaf1team.com

TIMO GLOCK

Glock firmó como piloto probador de la escudería Jordan en 2004 tras haber logrado tres victorias el año anterior en la F3 Euroseries. Aquella misma temporada pudo debutar en un gran premio al sustituir a Giorgio Pantano en Canadá. Acabó undécimo, pero la descalificación de los Williams y los Toyota le permitió escalar al séptimo puesto y entrar en el selecto grupo de pilotos que han puntuado en su primer gran premio. En 2005 continuó su carrera en la Champ Car americana, pero en 2006 regresó a Europa para competir en la GP2. Se proclamó campeón de la categoría en 2007 y al año siguiente pudo debutar en la Fórmula 1 con Toyota. Consiguió un segundo puesto en Hungría y completó buenas actuaciones, pero la retirada del fabricante japonés a finales de 2009 le dejó sin equipo. Desde 2010 corre para Marussia-Virgin.

Año y lugar de nacimiento: 1982. Lindenfels (Alemania) **Títulos mundiales:** 0 **Victorias:** 0 **Poles:** 0 **Podios:** 3 **Vueltas rápidas:** 1 **Mejor resultado:** 2º **Año debut:** 2004 **Carreras disputadas:** 72 **Número de monoplaza en 2012:** 24 **Twitter:** @realTimoGlock (57.299 seguidores)

CHARLES PIC

El joven piloto francés será este año uno de los dos novatos en la Fórmula 1 junto a su compatriota de Toro Rosso, Jean-Eric Vergne. Aunque nunca ha ganado un campeonato importante, Pic consiguió finalizar tercero en la Fórmula Renault y ganó algunas carreras en la GP2 y en la GP2 Asia Series, donde compitió las dos últimas temporadas. El año pasado solo pudo terminar cuarto en la GP2 por detrás de Grosjean, Filippi y Bianchi, pero en noviembre consiguió participar con el equipo Virgin en los test de Fórmula 1 para jóvenes pilotos de Abu Dabi. Tras aquella prueba fue confirmado como piloto titular de la renombrada escudería Marussia para esta temporada. El francés contará con el asesoramiento del expiloto de F1 y compatriota suyo, Olivier Panis. «No tengo miedo a nada, pero será un año duro», dijo el joven piloto.

Año y lugar de nacimiento: 1990. Montelimar (Francia) **Títulos mundiales:** 0 **Victorias:** 0 **Poles:** 0 **Podios:** 0 **Vueltas rápidas:** 0 **Mejor resultado:** - **Año debut:** 2012 **Carreras disputadas:** 0 **Número de monoplaza en 2012:** 25 **Twitter:** @Charles_Pic1 (4.479 seguidores)

OFFICIAL BANK
SCUDERIA FERRARI

El logo F1 FORMULA 1 y las denominaciones F1, FORMULA 1, FIA FORMULA ONE WORLD CHAMPIONSHIP, GRAND PRIX y todas las mar

cas asociadas son marcas registradas de Formula One Licensing B.V., una sociedad del grupo Formula One. Todos los derechos reservados.

20 minutos

GP AUSTRALIA Circuito de Albert Park (Melbourne)

ESPECTÁCULO JUNTO AL LAGO

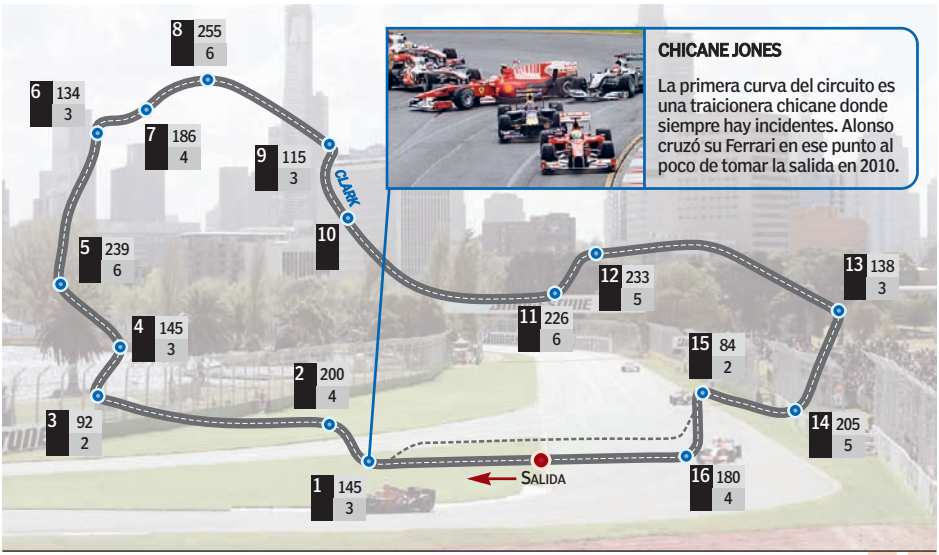
Historia. El GP de Australia entró en el calendario de la Fórmula 1 en 1985 y su primer escenario fue el circuito de Adelaida. En 1996 se trasladó a Melbourne, donde se diseñó un trazado urbano alrededor del lago Albert Park, que da nombre al circuito. El verano austral y la gran cantidad de aficionados hacen de esta carrera una de las más animadas de la temporada. La cercanía de los muros y la ausencia de escapatorias provocan numerosos abandonos y obligan a trabajar al coche de seguridad. En 2008 solo cruzaron la meta siete pilotos en una de las carreras más accidentadas de la historia.

Análisis. Albert Park cuenta con todos los ingredientes para ofrecer un gran espectáculo: curvas de alta velocidad, varias rectas, chicanes y buenas zonas de adelantamiento. Los frenos sufren bastante porque no paran de trabajar y apenas hay tiempo para refrigerarlos. Al ser un circuito urbano, el asfalto suele estar sucio y bacheado, complicando la tracción de los monoplazas, que deben ablandar las suspensiones para contrarrestar ese hándicap. Requiere de una alta carga aerodinámica para ganar velocidad en las curvas rápidas y mejorar la tracción. Los neumáticos sufren un desgaste medio.

AÑO	PILOTO	PAÍS	EQUIPO
2011	Vettel	ALE	Red Bull
2010	Button	R. U.	McLaren
2009	Button	R. U.	BrawnGP
2008	Hamilton	R. U.	McLaren
2007	Raikkonen	FIN	Ferrari
2006	Alonso	ESP	Renault
2005	Fisichella	ITA	Renault
2004	Schumacher	ALE	Ferrari
2003	Coulthard	R. U.	McLaren
2002	Schumacher	ALE	Ferrari

DATOS DEL CIRCUITO

Longitud: 5.303 metros **Vueltas:** 58
Curvas: 16 **Distancia total:** 307,6 km
Vuelta rápida: 1:24.125 - Michael Schumacher (2004)



CHICANE JONES

La primera curva del circuito es una traicionera chicane donde siempre hay incidentes. Alonso cruzó su Ferrari en ese punto al poco de tomar la salida en 2010.

MICHAEL SCHUMACHER

"Australia siempre es una de las pruebas cumbre en el calendario de la Fórmula 1. Hemos visto grandes carreras en este escenario."

TODOS PENDIENTES DEL CIELO

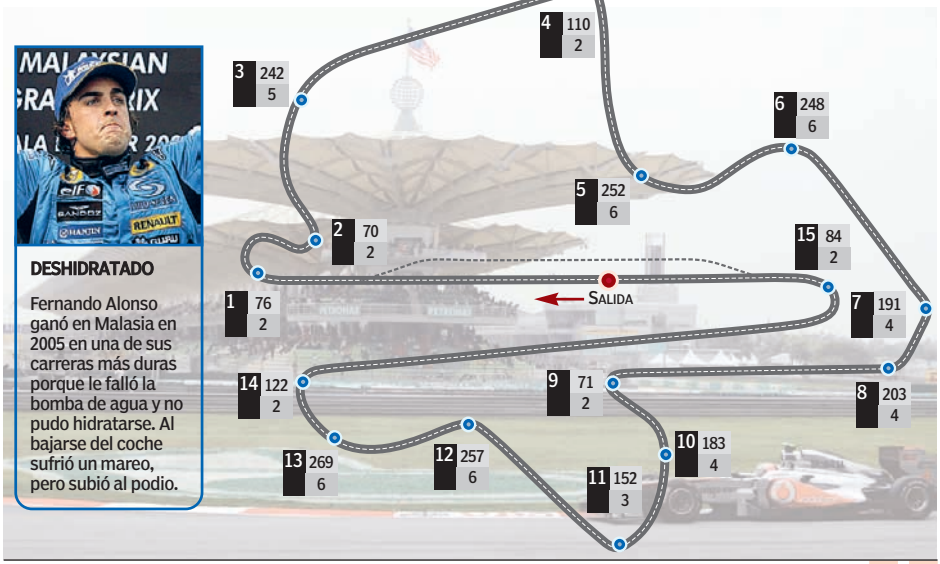
Historia. El GP de Malasia se celebra en Sepang desde que la carrera debutó en el Mundial de Fórmula 1 de 1999. El circuito malayo es uno de los favoritos de Fernando Alonso, que en 2003 logró en este escenario su primera pole y su primer podio. La climatología, con frecuentes tormentas tropicales, es siempre un factor determinante, y más desde 2009, cuando la FIA programó la carrera por la tarde (hora local) para que los espectadores europeos no madrugaran tanto. Aquel año, el gran premio se suspendió en la vuelta 33 por la lluvia torrencial, y Button, su ganador, solo sumó la mitad de los puntos.

Análisis. Sepang es un circuito que pone a prueba la resistencia de los pilotos debido a la humedad y al intenso calor, con temperaturas que pueden superar los 50 grados dentro del cockpit. Cuenta con dos largas rectas de casi un kilómetro que terminan en curvas cerradas y ponen al rojo vivo los frenos. Los neumáticos también sufren bastante porque el asfalto es muy abrasivo. La carga aerodinámica es importante para rendir en las numerosas curvas de alta velocidad. El circuito es muy ancho y facilita los adelantamientos, especialmente en las rectas, donde el efecto del DRS y el KERS será decisivo.

AÑO	PILOTO	PAÍS	EQUIPO
2011	Vettel	ALE	Red Bull
2010	Button	ALE	Red Bull
2009	Button	R. U.	BrawnGP
2008	Raikkonen	FIN	Ferrari
2007	Alonso	ESP	McLaren
2006	Fisichella	ITA	Renault
2005	Alonso	ESP	Renault
2004	Schumacher	ALE	Ferrari
2003	Raikkonen	FIN	McLaren
2002	Ralf Schum.	ALE	Williams

DATOS DEL CIRCUITO

Longitud: 5.543 metros **Vueltas:** 56
Curvas: 15 **Distancia total:** 310,4 km
Vuelta rápida: 1:34.223 - Juan Pablo Montoya (2004)



DESHIDRATADO

Fernando Alonso ganó en Malasia en 2005 en una de sus carreras más duras porque le falló la bomba de agua y no pudo hidratarse. Al bajarse del coche sufrió un mareo, pero subió al podio.

LEWIS HAMILTON

"Sepang es un circuito que me encanta. Es una pista larga, rápida y amplia. Tiene varias curvas de alta velocidad muy exigentes."

20 minutos

GP CHINA Circuito de Shanghái

EL TRAZADO DEL YING Y EL YANG

Historia. China, el gigante asiático, invirtió más de 200 millones de euros en construir el Circuito Internacional de Shanghái, uno de los más modernos del Mundial de Fórmula 1. El dibujo del trazado intenta imitar la letra china 'shang' 上, la primera del nombre de Shanghái, que significa 'elevado' o 'lo más alto'. Las cuatro primeras curvas forman el ying y el yang, el símbolo taoísta que define la dualidad del universo. Aunque la afición china ha ido decayendo en los últimos años, marcó un espectacular récord de público en su inauguración, en 2004, con más de 260.000 personas en las gradas.

Análisis. El circuito de Shanghái cuenta con una larguísima recta de 1,2 kilómetros, donde los monoplazas superan los 320 km/h y que termina en una curva cerrada de derechas. Ese es el mejor punto de adelantamiento, aunque también existen otros gracias a la amplitud de la pista. La recta de meta también es muy larga, pero el resto del circuito, especialmente el segundo sector, requiere una alta carga aerodinámica para no perder tiempo en sus rápidas curvas. Los neumáticos sufren mucho porque el asfalto es abrasivo y curvas como la 12 y la 13 castigan mucho las gomas. La climatología es una caja de sorpresas.

AÑO	PILOTO	PAÍS	EQUIPO
2011	Hamilton	R. U.	McLaren
2010	Button	R. U.	McLaren
2009	Vettel	ALE	Red Bull
2008	Hamilton	R. U.	McLaren
2007	Raikkonen	FIN	Ferrari
2006	Schumacher	ALE	Ferrari
2005	Alonso	ESP	Renault
2004	Barrichello	BRA	Ferrari

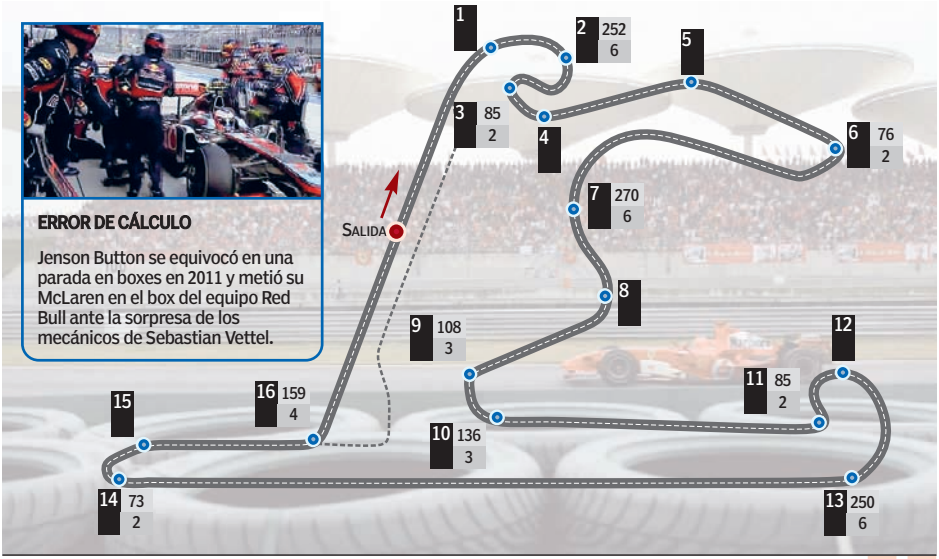
DATOS DEL CIRCUITO

Longitud: 5.451 metros **Vueltas:** 56
Curvas: 16 **Distancia total:** 305,1 km
Vuelta rápida: 1:32.238 - Michael Schumacher (2004)

Nº CURVA — VELOCIDAD KM/H — MARCHA

ERROR DE CÁLCULO

Jenson Button se equivocó en una parada en boxes en 2011 y metió su McLaren en el box del equipo Red Bull ante la sorpresa de los mecánicos de Sebastian Vettel.



FELIPE MASSA

"Es un circuito muy bonito para pilotar. El tiempo es impredecible y adelantar es complicado, pero el DRS lo facilita en la gran recta."

GP BAHRÉIN — Circuito de Sakhir (Manama)

VUELVE LA CARRERA DEL DESIERTO

Historia. Las protestas populares contra el Gobierno de Bahréin obligaron a cancelar el Gran Premio del año pasado, pero esta temporada regresa al calendario, siempre que la inestabilidad política que vive el país no vuelva a amenazar su celebración. La carrera de Bahréin fue en 2004 la primera prueba de Fórmula 1 que se disputó en Oriente Medio. Su escenario es el circuito de Sakhir, una espectacular instalación levantada en mitad del desierto. Los organizadores temían que el viento llenara de arena la pista, pero minimizaron el problema rociando con un líquido adhesivo los arenales cercanos al circuito.

Análisis. Aceleración y frenada son las claves de Sakhir, que cuenta con tres largas rectas que terminan en fuertes puntos de frenada. Los tres son buenos lugares para adelantar en un trazado amplio y con buenas escapatorias. Ese último factor hace que los pilotos pierdan el miedo a los muros y arriesguen en cada curva provocando numerosas salidas de pista. La adherencia no es óptima debido a la cercanía del desierto y a pesar de los adhesivos utilizados para fijar la arena. Los motores también sufren por el polvo. En el segundo sector, el más lento, es donde la aerodinámica gana más importancia.

AÑO	PILOTO	PAÍS	EQUIPO
2010	Alonso	ESP	Ferrari
2009	Button	R. U.	BrawnGP
2008	Massa	BRA	Ferrari
2007	Massa	BRA	Ferrari
2006	Alonso	ESP	Renault
2005	Alonso	ESP	Renault
2004	Schumacher	ALE	Ferrari

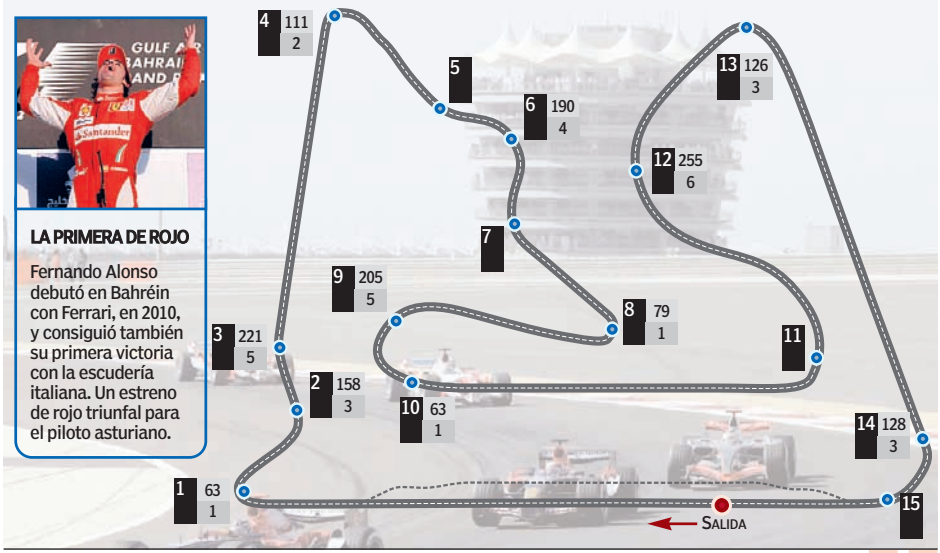
DATOS DEL CIRCUITO

Longitud: 5.412 metros **Vueltas:** 57
Curvas: 15 **Distancia total:** 308,2 km
Vuelta rápida: 1:30.252 - Michael Schumacher (2004)

Nº CURVA — VELOCIDAD KM/H — MARCHA

LA PRIMERA DE ROJO

Fernando Alonso debutó en Bahréin con Ferrari, en 2010, y consiguió también su primera victoria con la escudería italiana. Un estreno de rojo triunfal para el piloto asturiano.



KAMUI KOBAYASHI

"Me gustan todas las curvas de Sakhir. La mayoría son giros de frenar y acelerar, un estilo de conducción que me encanta."

20 minutos

GP ESPAÑA Circuito de Montmeló (Barcelona)

UN EXAMEN DE AERODINÁMICA

Historia. El GP de España es uno de los más antiguos del Mundial de Fórmula 1 ya que se incorporó al calendario en su segunda edición de 1951. Su primer escenario fue el circuito urbano de Pedralbes, en Barcelona, pero se desechó por motivos de seguridad. El Jarama, Montjuïc y Jerez también albergaron la prueba antes de que en 1991 se trasladara al recién inaugurado circuito de Montmeló, su sede ininterrumpida desde entonces. Este año el trazado catalán volverá a tener el honor de acoger la primera carrera europea. En 2007 se batió el récord de público con 140.700 espectadores.

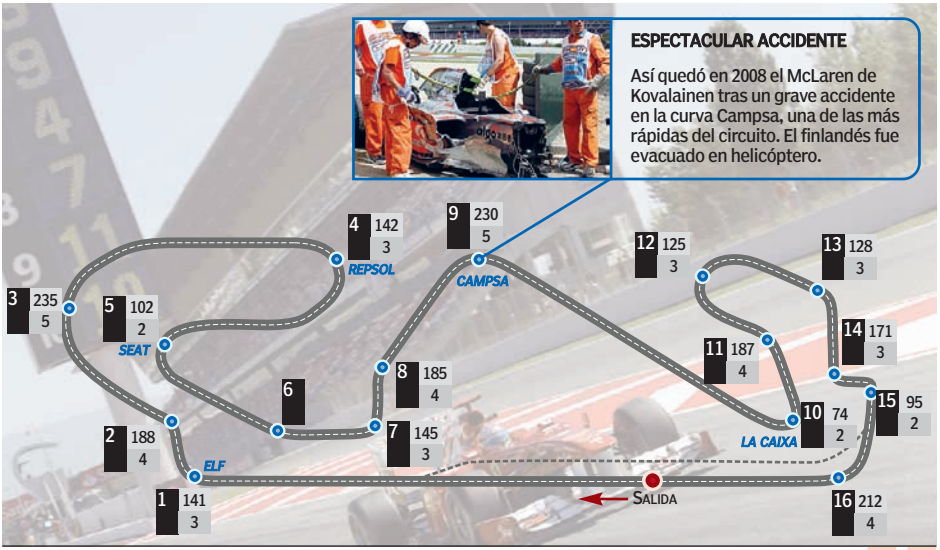
Análisis. El circuito de Montmeló es el más utilizado por todas las escuderías para realizar tests de pretemporada porque goza de buena climatología y, sobre todo, porque pone a prueba el rendimiento aerodinámico de los monoplazas. Se dice que el coche que va rápido en Montmeló, irá rápido en el Mundial porque la aerodinámica es un factor determinante en la F1 actual. Todos los equipos conocen los secretos del circuito y saben exprimirlo al máximo, hecho que limita las sorpresas. La pista es amplia, pero hay pocos puntos de adelantamiento. El final de la larga recta de meta y la curva 10 son los más claros.

AÑO	PILOTO	PAÍS	EQUIPO
2011	Vettel	ALE	Red Bull
2010	Webber	AUS	Red Bull
2009	Button	R. U.	BrawnGP
2008	Raikkonen	FIN	Ferrari
2007	Massa	BRA	Ferrari
2006	Alonso	ESP	Renault
2005	Raikkonen	FIN	McLaren
2004	Schumacher	ALE	Ferrari
2003	Schumacher	ALE	Ferrari
2002	Schumacher	ALE	Ferrari

DATOS DEL CIRCUITO

Longitud: 4.655 metros **Vueltas:** 66
Curvas: 16 **Distancia total:** 307,1 km
Vuelta rápida: 1:21.670 - Kimi Raikkonen (2008)

Nº CURVA — VELOCIDAD KM/H — MARCHA



FERNANDO ALONSO "Todos los pilotos conocen bien el circuito, pero correr en casa es una sensación única y en Montmeló siempre tengo una motivación extra."

RIESGO, 'GLAMOUR'... Y LA GLORIA

Historia. Cualquier piloto que aspire a convertirse en leyenda de la Fórmula 1 tiene que haber ganado, al menos una vez, en Mónaco. La carrera del Principado es la más prestigiosa del Mundial por todo el lujo y *glamour* que rodea el gran premio, pero, sobre todo, porque hay que ser valiente, muy valiente. Conducir a casi 300 km/h por las estrechas calles de Montecarlo, donde las escapatorias son muros de piedra, solo está al alcance de unos elegidos. Ayrton Senna es el piloto más laureado con seis victorias. Mónaco fue una de las pruebas fundadoras del campeonato del mundo en 1950.

Análisis. El circuito urbano de Montecarlo es el más lento del Mundial (no se alcanzan los 300 km/h) y el más técnico. Las rectas no existen y los monoplazas necesitan una alta carga aerodinámica para rendir en las curvas lentas. El asfalto está muy sucio y bacheado, lo que obliga a montar suspensiones blandas. Los errores no se perdonan porque, ante la ausencia de escapatorias, cualquier despiste se traduce en abandono o accidente. No hay ningún punto de adelantamiento claro, pero el mejor lugar para jugársela es la chicane (curvas 10-11) posterior a la salida del túnel.

AÑO	PILOTO	PAÍS	EQUIPO
2011	Vettel	ALE	Red Bull
2010	Webber	AUS	Red Bull
2009	Button	R. U.	BrawnGP
2008	Hamilton	R. U.	McLaren
2007	Alonso	ESP	McLaren
2006	Alonso	ESP	Renault
2005	Raikkonen	FIN	McLaren
2004	Trulli	ITA	Renault
2003	Montoya	COL	Williams
2002	Coulthard	R. U.	McLaren

DATOS DEL CIRCUITO

Longitud: 3.340 metros **Vueltas:** 78
Curvas: 19 **Distancia total:** 260,5 km
Vuelta rápida: 1:14.439 - Michael Schumacher (2004)

PEDRO DE LA ROSA

"Mónaco es un circuito de manos, el más técnico del Mundial, el más difícil... y también el más peligroso. No se pueden cometer errores."

20 minutos

GP CANADA — Circuito Gilles Villeneuve (Montreal)

VELOCIDAD JUNTO A LOS MUROS

Historia. 1967 dio la bienvenida al GP de Canadá en el Mundial de Fórmula 1. Los circuitos de Mosport Park (Ontario) y Mont-Tremblant (Quebec) albergaron la carrera antes de que en 1978 se trasladara definitivamente al circuito urbano de Montreal, bautizado con el nombre de Gilles Villeneuve tras la muerte del piloto canadiense en el GP de Bélgica de 1982. Se levanta sobre una isla artificial en el río San Lorenzo. La cercanía de los muros de protección y las altísimas velocidades que se alcanzan en las rectas provocan numerosos accidentes. El piloto italiano Riccardo Paletti falleció en uno de ellos, en 1982.

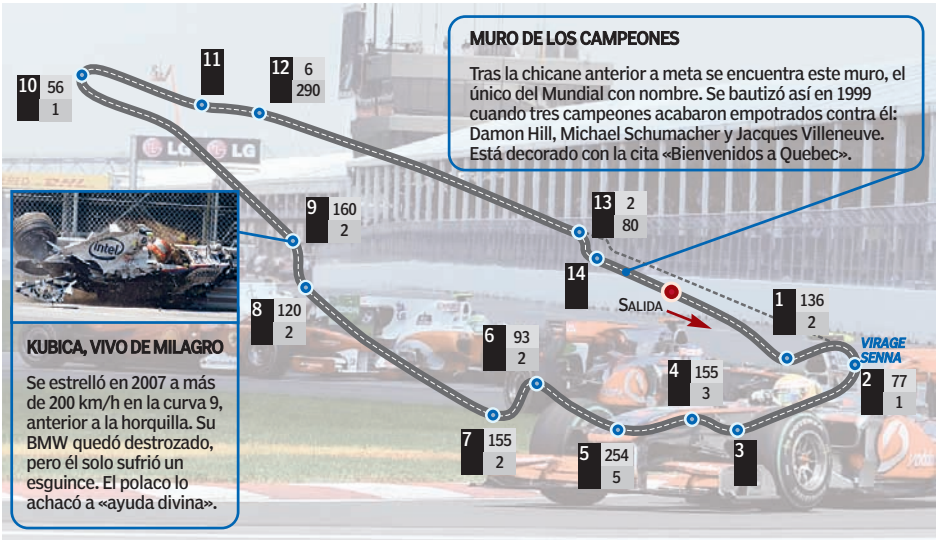
Análisis. El circuito de Montreal es uno de los más atractivos del calendario porque cuenta con largas rectas y muchas chicanes, que ofrecen buenos puntos de adelantamiento. Requiere una baja carga aerodinámica para alcanzar velocidades superiores a los 320 km/h en las rectas. Los frenos y los neumáticos sufren bastante porque los cambios de velocidad son muy bruscos. Al ser un circuito urbano, el asfalto suele estar sucio y el agarre no es bueno. Es básico un buen equilibrio de las suspensiones, que deben ser rígidas, pero sin pasarse para no perder adherencia al pisar los pianos de las chicanes.

AÑO	PILOTO	PAÍS	EQUIPO
2011	Button	R. U.	McLaren
2010	Hamilton	R. U.	McLaren
2008	Kubica	POL	BMW
2007	Hamilton	R. U.	McLaren
2006	Alonso	ESP	Renault
2005	Raikkonen	FIN	McLaren
2004	Schumacher	ALE	Ferrari
2003	Schumacher	ALE	Ferrari
2002	Schumacher	ALE	Ferrari
2001	Ralf Schum.	ALE	Williams

DATOS DEL CIRCUITO

Longitud: 4.361 metros **Vueltas:** 70
Curvas: 14 **Distancia total:** 307,6 km
Vuelta rápida: 1:13.622 - Rubens Barrichello (2004)

Nº CURVA — VELOCIDAD KM/H — MARCHA



MURO DE LOS CAMPEONES

Tras la chicane anterior a meta se encuentra este muro, el único del Mundial con nombre. Se bautizó así en 1999 cuando tres campeones acabaron empotrados contra él: Damon Hill, Michael Schumacher y Jacques Villeneuve. Está decorado con la cita «Bienvenidos a Quebec».

KUBICA, VIVO DE MILAGRO

Se estrelló en 2007 a más de 200 km/h en la curva 9, anterior a la horquilla. Su BMW quedó destrozado, pero él solo sufrió un esguince. El polaco lo achacó a «ayuda divina».

FERNANDO ALONSO

"La aerodinámica es aquí menos importante que en otros circuitos, pero los coches deben tener buena tracción en la salida de las curvas."

GP EUROPA — Valencia Street Circuit (Valencia)

LA FUSIÓN DE ASFALTO Y MAR

Historia. El GP de Europa empezó a formar parte del Mundial de Fórmula 1 en 1983 como una carrera comodín que completaba el calendario en caso de cancelaciones. Desde 1999 se celebra de forma ininterrumpida. Los circuitos de Brands Hatch, Donington Park, Jerez y Nurburgring fueron sus escenarios antes de que la prueba se mudara a Valencia en 2008. La capital del Turia tiene contrato con la F1 hasta 2015 (la crisis le obligará a alternarse ahora con Barcelona) y ha transformado su puerto en un atractivo circuito que cuenta, incluso, con un puente para salvar un canal. Los boxes se sitúan en el Tinglado nº 4, un edificio histórico del siglo XIX.

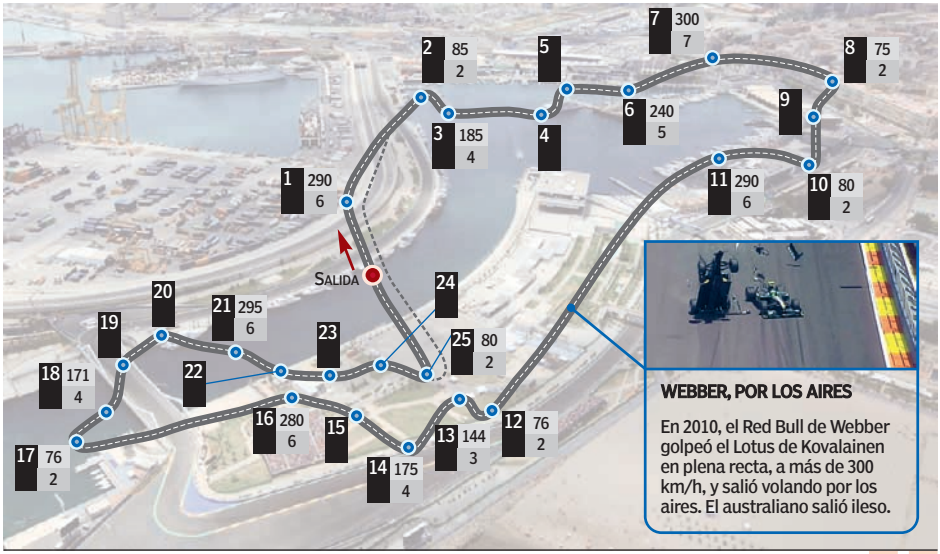
Análisis. Aunque el sinuoso circuito valenciano no cuenta con largas rectas, sí que permite exprimir el motor en varios tramos, especialmente antes de la curva 12, donde se pueden superar los 320 km/h. Esa curva es también el mejor punto de adelantamiento. Los frenos sufren bastante porque a lo largo del recorrido existen 4 frenadas muy bruscas (curvas 2, 8, 12 y 17) y el calor complica su refrigeración. Como todos los circuitos urbanos, el agarre es malo debido a la suciedad del asfalto. Aunque también hay algunos muros, las escapatorias son amplias en la mayoría de giros.

AÑO	PILOTO	PAÍS	EQUIPO
2011	Vettel	ALE	Red Bull
2010	Vettel	ALE	Red Bull
2009	Barrichello	BRA	BrawnGP
2008	Massa	BRA	Ferrari
2007*	Alonso	ESP	McLaren
2006*	Schumacher	ALE	Ferrari
2005*	Alonso	ESP	Renault
2004*	Schumacher	ALE	Ferrari
2003*	Ralf Schum.	ALE	Williams
2002*	Barrichello	BRA	Ferrari

* En el circuito de Nurburgring

DATOS DEL CIRCUITO

Longitud: 5.419 metros **Vueltas:** 57
Curvas: 25 **Distancia total:** 308,9 km
Vuelta rápida: 1:38.683 - Timo Glock (2009)



WEBBER, POR LOS AIRES

En 2010, el Red Bull de Webber golpeó el Lotus de Kovalainen en plena recta, a más de 300 km/h, y salió volando por los aires. El australiano salió ileso.

SEBASTIAN VETTEL

"La atmósfera en el puerto de Valencia es parecida a la de Mónaco, pero la velocidad media es altísima para ser un circuito urbano."

20 minutos

GP GRAN BRETAÑA Circuito de Silverstone

DONDE EMPEZÓ LA FÓRMULA 1

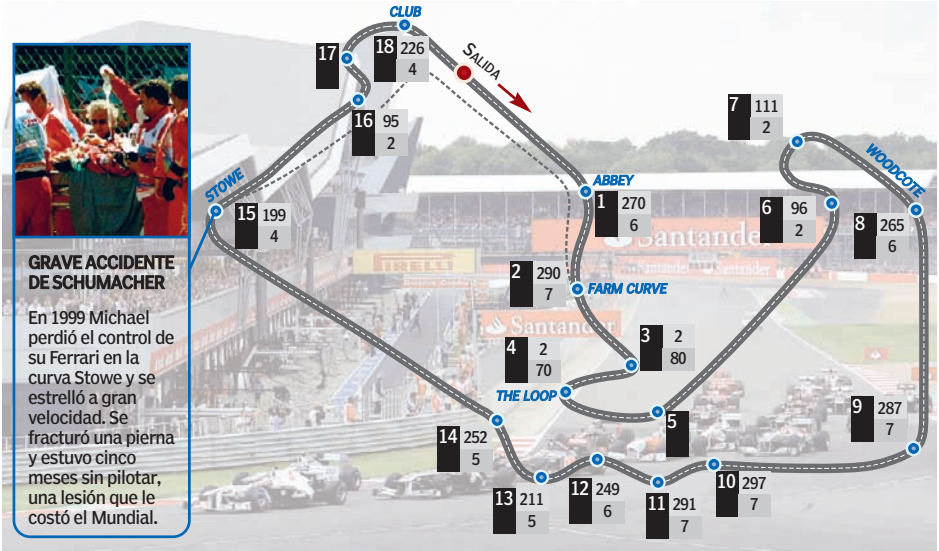
Historia. El circuito de Silverstone acogió el primer Gran Premio de Fórmula 1 de la historia en 1950 y ha sido siempre el escenario tradicional del GP de Gran Bretaña, salvo excepciones puntuales en los trazados de Aintree o Brands Hatch. Silverstone desprende historia en cada curva. Se construyó en plena Segunda Guerra Mundial como pista de aterrizaje y tras la contienda empezó a albergar pruebas de automovilismo. En los últimos años el circuito ha sufrido una profunda renovación de sus viejas instalaciones. El año pasado estrenó un nuevo pit-lane, un moderno paddock y se cambió de situación la línea de meta.

Análisis. Las rectas han ganado presencia en Silverstone tras las últimas remodelaciones, pero sigue demandando una alta carga aerodinámica para rendir en sus curvas rápidas, especialmente en la 1 (Abbey), la 2 (Farm Curve) y la 8 (Woodcote). Las suspensiones también deben ser rígidas para no perder velocidad en las rectas y en los giros más rápidos. Aceleración y frenada son claves para los sectores más lentos como The Loop (curvas 3, 4 y 5). El asfalto de Silverstone se ha renovado en varias ocasiones, pero sigue manteniendo sectores bacheados que dificultan el agarre. La meteorología cambiante complica las estrategias.

AÑO	PILOTO	PAÍS	EQUIPO
2011	Alonso	ESP	Ferrari
2010	Webber	AUS	Red Bull
2009	Vettel	ALE	Red Bull
2008	Hamilton	R. U.	McLaren
2007	Raikkonen	FIN	Ferrari
2006	Alonso	ESP	Renault
2005	Montoya	COL	McLaren
2004	Schumacher	ALE	Ferrari
2003	Barrichello	BRA	Ferrari
2002	Schumacher	ALE	Ferrari

DATOS DEL CIRCUITO

Longitud: 5.891 metros **Vueltas:** 52
Curvas: 18 **Distancia total:** 306,1 km
Vuelta rápida: 1:30.874 - Fernando Alonso (2010)



GRAVE ACCIDENTE DE SCHUMACHER

En 1999 Michael perdió el control de su Ferrari en la curva Stowe y se estrelló a gran velocidad. Se fracturó una pierna y estuvo cinco meses sin pilotar, una lesión que le costó el Mundial.

LEWIS HAMILTON

"Mi victoria en Silverstone en 2008 fue el momento más dulce que he vivido en toda mi carrera en la Fórmula 1."

VOLANDO EN LA PARABOLIKA

Historia. El primer campeonato del mundo de Fórmula 1 ya contó con un GP de Alemania en su calendario. Se celebró en Nurburgring, circuito que fue sustituido por Hockenheim en la década de los setenta. En los últimos años ambos trazados se han ido alternando en la organización del evento. Hockenheim es un histórico circuito construido en los años treinta que se caracterizaba por larguísimas rectas hasta su remodelación de 2001, que recortó notablemente su longitud. En este circuito perdieron la vida el bicampeón británico Jim Clark, en 1968, y el piloto francés Patrick Depailler, en 1980.

Análisis. Pese a la profunda remodelación que mutiló sus rectas, Hockenheim sigue siendo un circuito muy rápido. Sin embargo, requiere una carga aerodinámica media para no perder ritmo en el último sector de curvas lentas. El equilibrio en los reglajes es clave porque la diferencia entre los sectores rápidos y el lento son enormes. Los monoplazas alcanzan velocidades de vértigo a su paso por la gran curva Parabolika (5), superando los 325 km/h justo antes de la durísima frenada de Hairpin (curva 6), un giro muy cerrado que se toma en primera velocidad a unos 55 km/h. Este es el mejor punto de adelantamiento, pero no el único.

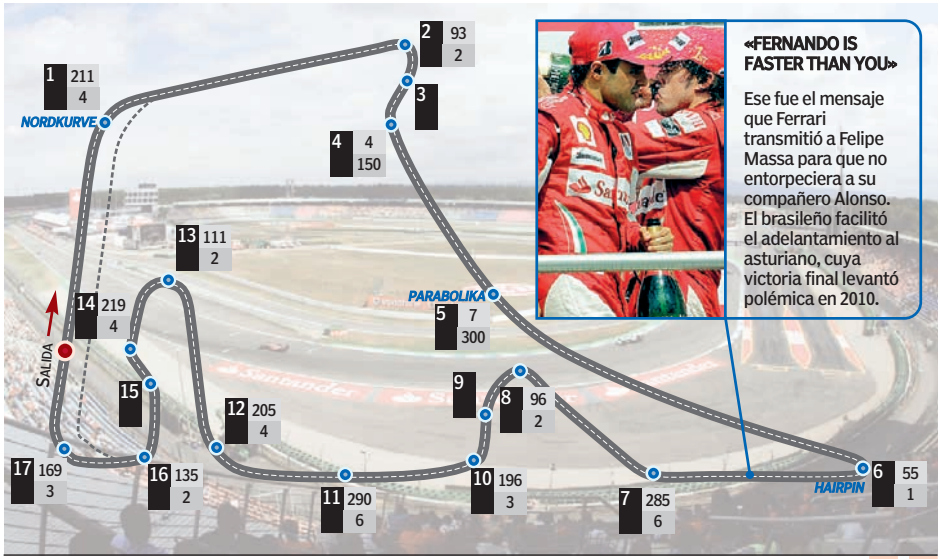
AÑO	PILOTO	PAÍS	EQUIPO
2011*	Hamilton	R. U.	McLaren
2010	Alonso	ESP	Ferrari
2009*	Webber	AUS	Red Bull
2008	Hamilton	R. U.	McLaren
2006	Schumacher	ALE	Ferrari
2005	Alonso	ESP	Renault
2004	Schumacher	ALE	Ferrari
2003	Montoya	COL	Williams
2002	Schumacher	ALE	Ferrari
2001	Ralf Schum.	ALE	Williams

* En el circuito de Nurburgring

DATOS DEL CIRCUITO

Longitud: 4.574 metros **Vueltas:** 67
Curvas: 17 **Distancia total:** 306,5 km
Vuelta rápida: 1:13.780 - Kimi Raikkonen (2004)

Nº CURVA — VELOCIDAD KM/H — MARCHA



«FERNANDO IS FASTER THAN YOU»

Ese fue el mensaje que Ferrari transmitió a Felipe Massa para que no entorpeciera a su compañero Alonso. El brasileño facilitó el adelantamiento al asturiano, cuya victoria final levantó polémica en 2010.

NICO ROSBERG

Amo este circuito. La afición empuja en cada rincón y hay buenos puntos para adelantar. Las carreras son emocionantes.

20 minutos

GP HUNGRÍA — Circuito de Hungaroring (Budapest)

PRIMERA CARRERA 'COMUNISTA'

Historia. El GP de Hungría se convirtió en 1986 en la primera prueba del Mundial de Fórmula 1 que cruzó el todavía vigente Telón de Acero para disputarse en Europa del Este. Aquel primer gran premio 'comunista' por el que tanto había peleado el magnate de la F1, Bernie Ecclestone, fue un éxito de público, con más de 200.000 aficionados en las gradas. Desde entonces, el GP de Hungría ha formado parte del calendario. La carrera trae grandes recuerdos a la afición española, porque Alonso consiguió aquí su primera victoria en la F1 en 2003. También Pedro De la Rosa logró su mejor resultado al finalizar segundo en 2006.

Análisis. Hungaroring es un circuito lento donde la carga aerodinámica es importante para rendir en la mayoría de sus curvas de baja velocidad. No es exigente para los motores porque apenas se exprimen al máximo a lo largo de su recorrido, y tampoco para los frenos, ya que carece de puntos de frenada críticos. Sin embargo, es un trazado muy técnico sin puntos de adelantamiento claros, un factor que aumenta la importancia de lograr la pole en la sesión de calificación. Otra característica del circuito húngaro es la falta de agarre provocada por los baches y el mal estado del asfalto en algunos sectores.

AÑO	PILOTO	PAÍS	EQUIPO
2011	Button	R. U.	McLaren
2010	Webber	AUS	Red Bull
2009	Hamilton	R.U.	McLaren
2008	Kovalainen	FIN	McLaren
2007	Hamilton	R. U.	McLaren
2006	Button	R. U.	Honda
2005	Raikkonen	FIN	McLaren
2004	Schumacher	ALE	Ferrari
2003	Alonso	ESP	Renault
2002	Barrichello	BRA	Ferrari

DATOS DEL CIRCUITO

Longitud: 4.381 metros **Vueltas:** 70
Curvas: 14 **Distancia total:** 306,6 km
Vuelta rápida: 1:19.071 - Michael Schumacher (2004)

Nº CURVA — VELOCIDAD KM/H — MARCHA

MASSA, HERIDO DE GRAVEDAD

Un muelle metálico impactó en el casco de Massa y le provocó un gravísimo accidente en 2009. El brasileño quedó inconsciente y estuvo 79 días apartado de los circuitos.

MARK WEBBER

"Es una pista corta y muy técnica donde normalmente te encuentras mucho tráfico. Todos los pilotos disfrutamos bastante."

LA MADRE DE TODAS LAS CURVAS

Historia. Bélgica fue en 1950 otra de las carreras fundadoras del Mundial de Fórmula 1 y el circuito de Spa-Francorchamps, su primer escenario. Aunque también se ha celebrado en Zolder y Nivelles-Baulers, Spa ha sido siempre el circuito belga por excelencia y uno de los escenarios míticos del calendario. Se levanta en mitad de un paisaje idílico rodeado de bosques en plena región de las Árdenas. Es exigente y muy técnico. Ganar aquí aumenta el prestigio de cualquier piloto. El siete veces campeón del mundo Michael Schumacher logró en 1992 su primera victoria en la Fórmula 1.

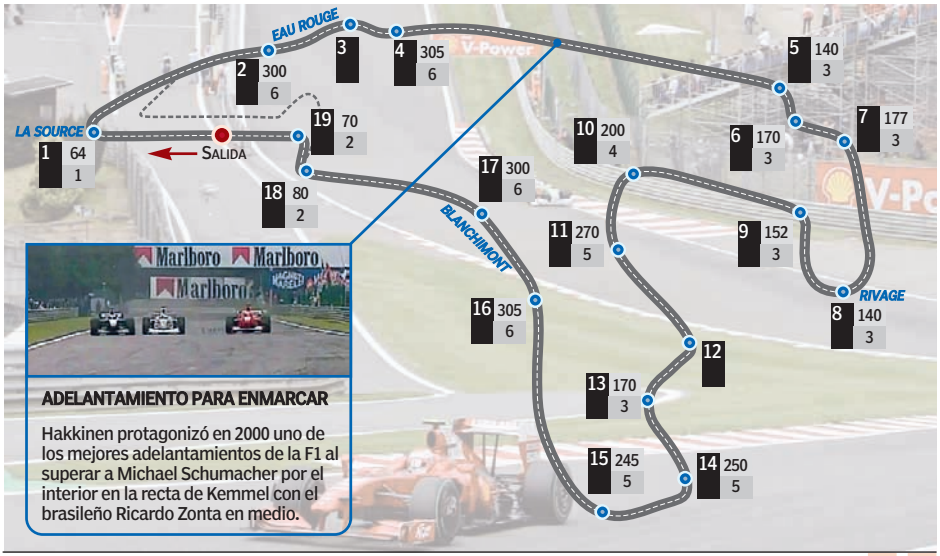
Análisis. La curva 2 del circuito de Spa, Eau Rouge, es una de las más famosas del Mundial. Se trata de un giro de alta velocidad en pendiente que enlaza con las siguientes curvas 3 y 4 (Raidillon) formando un zigzag donde los monoplazas rozan los 300 km/h. «Al pasar al límite por Eau Rouge hablaba con Dios», llegó a decir Ayrton Senna. Los desniveles son constantes en Spa y obligan a exprimir al máximo los motores. Existen buenos puntos de adelantamiento como en la primera curva La Source o en la chicane de la Parada del autobús (18-19). Es un trazado rápido de carga aerodinámica media.

AÑO	PILOTO	PAÍS	EQUIPO
2011	Vettel	ALE	Red Bull
2010	Hamilton	R. U.	McLaren
2009	Raikkonen	FIN	Ferrari
2008	Massa	BRA	Ferrari
2007	Raikkonen	FIN	Ferrari
2005	Raikkonen	FIN	McLaren
2004	Raikkonen	FIN	McLaren
2002	Schumacher	ALE	Ferrari
2001	Schumacher	ALE	Ferrari
2000	Hakkinen	FIN	McLaren

DATOS DEL CIRCUITO

Longitud: 7.004 metros **Vueltas:** 44
Curvas: 19 **Distancia total:** 308,1 km
Vuelta rápida: 1:45.108 - Kimi Raikkonen (2004)

Nº CURVA — VELOCIDAD KM/H — MARCHA



ADELANTAMIENTO PARA ENMARCAR

Hakkinen protagonizó en 2000 uno de los mejores adelantamientos de la F1 al superar a Michael Schumacher por el interior en la recta de Kemmel con el brasileño Ricardo Zonta en medio.

JENSON BUTTON

"Eau Rouge es una curva donde el cerebro me dice que la tome a fondo, pero el pie no me deja hacerlo."

20 minutos

GP ITALIA Circuito de Monza (Milán)

VELOCIDAD EN ESTADO PURO

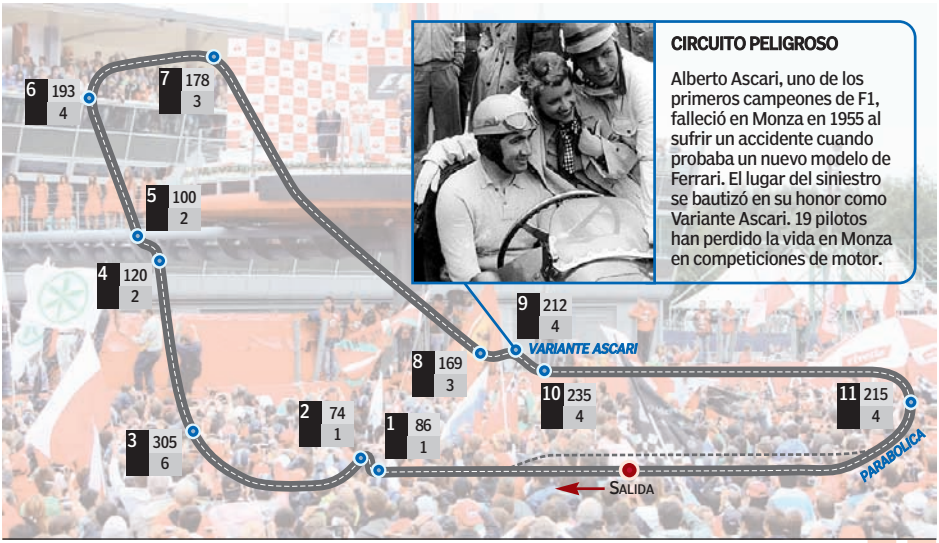
Historia. El GP de Italia es junto al de Gran Bretaña el único que ha estado presente en todas las ediciones del Mundial de Fórmula 1 desde su creación en 1950. Y el histórico circuito de Monza, a las afueras de Milán, es el que más carreras de F1 ha albergado en el mundo, ya que ha sido sede de la cita italiana en todas las ediciones salvo la de 1980, que se disputó en Imola. Monza desprende olor a gasolina desde su construcción en los años 20. Sus famosas curvas peraltadas ya no se utilizan, pero todavía se conservan como recuerdo. La invasión de pista de los *tifosi* al final de la carrera es ya una tradición instaurada.

Análisis. Monza es sinónimo de velocidad. Es el circuito más rápido del calendario y permite alcanzar velocidades superiores a los 340 km/h. Los equipos buscan la menor carga aerodinámica posible para ganar velocidad en las rectas, y es que el trazado italiano es el que menos curvas tiene del calendario, solo 11. Eso sí, cuenta con tres chicanes, que parten las rectas y ofrecen oportunidades de adelantamiento: Rettifilo (curvas 1-2), Della Roggia (4-5) y Ascari (8-9). El motor sufre bastante porque el acelerador va a fondo durante el 75% de la vuelta. Las suspensiones deben ser blandas para pisar los pianos de las chicanes.

AÑO	PILOTO	PAÍS	EQUIPO
2011	Vettel	ALE	Red Bull
2010	Alonso	ESP	Ferrari
2009	Barrichello	BRA	BrawnGP
2008	Vettel	ALE	Toro Rosso
2007	Alonso	ESP	McLaren
2006	Schumacher	ALE	Ferrari
2005	Montoya	COL	McLaren
2004	Barrichello	BRA	Ferrari
2003	Schumacher	ALE	Ferrari
2002	Barrichello	BRA	Ferrari

DATOS DEL CIRCUITO

Longitud: 5.793 metros **Vueltas:** 53
Curvas: 11 **Distancia total:** 306,7 km
Vuelta rápida: 1:21.046 - Rubens Barrichello (2004)



CIRCUITO PELIGROSO

Alberto Ascari, uno de los primeros campeones de F1, falleció en Monza en 1955 al sufrir un accidente cuando probaba un nuevo modelo de Ferrari. El lugar del siniestro se bautizó en su honor como Variante Ascari. 19 pilotos han perdido la vida en Monza en competiciones de motor.

FERNANDO ALONSO

"En Monza se necesita un coche rápido en las rectas, estable en las frenadas y capaz de subirse por los pianos de las chicanes."

GP SINGAPUR — Circuito de Marina Bay (Singapur)

CAE LA NOCHE SOBRE EL MUNDIAL

Historia. Singapur debutó en el Mundial de Fórmula 1 en 2008 como la primera carrera nocturna de la historia. Un complejo y costoso sistema de iluminación generado por 3,2 millones de vatios permite que los monoplazas rueden por las calles de la ciudad asiática tras la puesta de sol. El escenario del circuito es uno de los más impactantes del calendario con el puerto y los rascacielos de Singapur como espectadores de lujo. Una gran noria de 165 m es otro icono de este moderno trazado urbano.

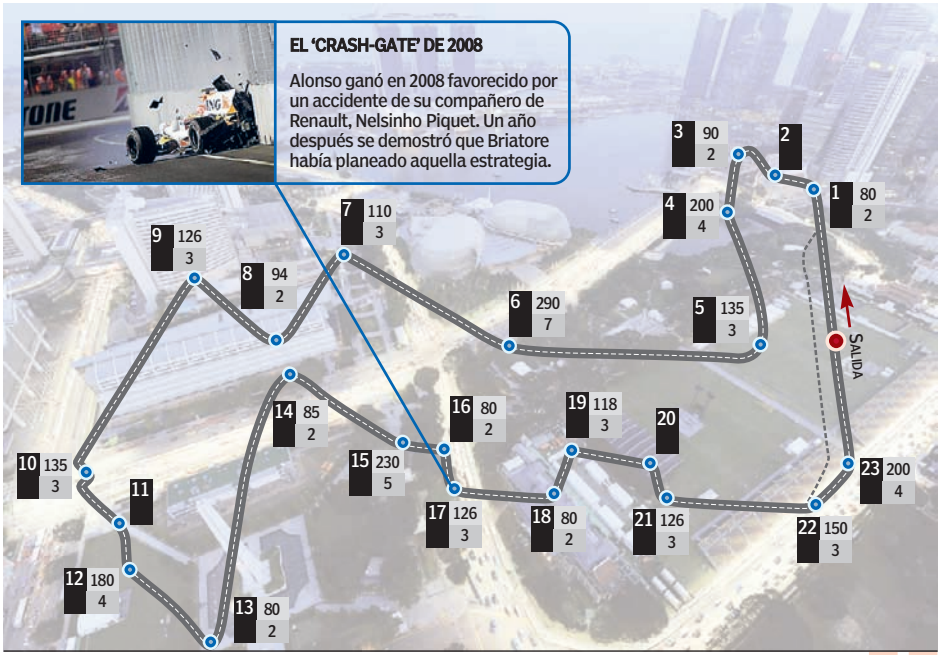
Análisis. Singapur es uno de los pocos circuitos que se corre en sentido inverso a las agujas del reloj y aumenta el desgaste físico de los pilotos, acostumbrados a soportar las fuerzas G por el lado contrario. El agarre es una de las grandes preocupaciones de los equipos porque el asfalto está sucio y bacheado. Requiere una alta carga aerodinámica para rendir en las curvas lentas. La ausencia de escapatorias obliga a trabajar al coche de seguridad. No existen puntos claros de adelantamiento.

AÑO	PILOTO	PAÍS	EQUIPO
2011	Vettel	ALE	Red Bull
2010	Alonso	ESP	Ferrari
2009	Hamilton	R. U.	McLaren
2008	Alonso	ESP	Renault

DATOS DEL CIRCUITO

Longitud: 5.073 metros **Vueltas:** 61
Curvas: 23 **Distancia total:** 309,3 km
Vuelta rápida: 1:45.599 - Kimi Raikkonen (2008)

Nº CURVA — VELOCIDAD KM/H — MARCHA



SEBASTIAN VETTEL

"Hay gran cantidad de curvas, hace mucho calor y es de noche. Todo es especial en la carrera de Singapur."

20 minutos

GP JAPÓN Circuito de Suzuka

EL PILOTO MARCA LA DIFERENCIA

Historia. El primer GP de Japón se disputó en 1976 en el circuito de Fuji, pero desapareció del calendario en 1978 y no regresó hasta 1987 ya en su actual escenario de Suzuka. El dibujo de este circuito en forma de ocho es todo un clásico en la Fórmula 1 y ha deparado algunas de las batallas más apasionantes de la historia. Especialmente recordados son los duelos que protagonizaron Ayrton Senna y Alain Prost en 1989 y 1990. Las instalaciones son propiedad de Honda y se encuentran dentro de un parque de atracciones construido en 1962 por la multinacional nipona para uso y disfrute de sus trabajadores.

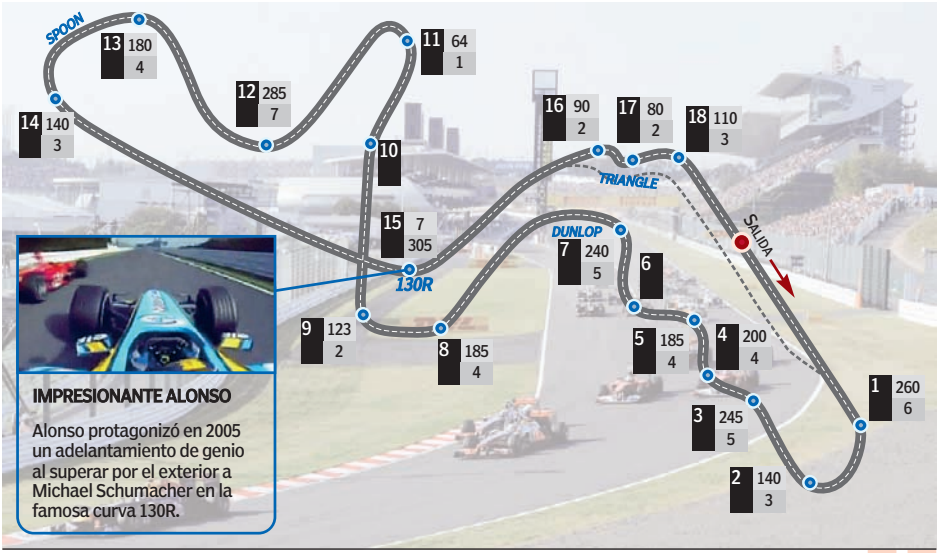
Análisis. Suzuka es uno de los circuitos más técnicos del calendario y uno de los pocos donde la pericia del piloto gana algo de importancia sobre el coche. Requiere una alta carga aerodinámica para sus sectores más lentos, pero es un circuito rápido y exigente para los motores. Su curva más famosa es la 130R (nº 15) que se toma a 300 km/h y obliga a los pilotos a soportar fuerzas laterales de hasta 4 G. El agarre es bueno, pero los neumáticos sufren bastante en los giros más rápidos. La chicane Triangle anterior a meta (curvas 16-17) y la horquilla Hairpin (11) son los mejores puntos de adelantamiento.

AÑO	PILOTO	PAÍS	EQUIPO
2011	Button	R. U.	McLaren
2010	Vettel	ALE	Red Bull
2009	Vettel	ALE	Red Bull
2008*	Alonso	ESP	Renault
2007*	Hamilton	R. U.	McLaren
2006	Alonso	ESP	Renault
2005	Raikkonen	FIN	McLaren
2004	Schumacher	ALE	Ferrari
2003	Barrichello	BRA	Ferrari
2002	Schumacher	ALE	Ferrari

* En el circuito de Fuji

DATOS DEL CIRCUITO

Longitud: 5.807 metros **Vueltas:** 53
Curvas: 18 **Distancia total:** 307,5 km
Vuelta rápida: 1:31.540 - Kimi Raikkonen (2005)



IMPRESIONANTE ALONSO

Alonso protagonizó en 2005 un adelantamiento de genio al superar por el exterior a Michael Schumacher en la famosa curva 130R.

JENSON BUTTON

"Japón es mi segunda casa y correr en Suzuka siempre es especial. El coche tiene que adaptarse bien a las curvas rápidas."

UNA RECTA INTERMINABLE

Historia. La prueba de Corea del Sur es una de las más jóvenes del Mundial de Fórmula 1. Solo se han disputado dos ediciones, pero la organización del evento, con parte de las instalaciones sin terminar, ha sido muy criticada por la prensa e incluso por el propio Bernie Ecclestone. Se espera que para este año Yeongam pueda lucir un mejor aspecto. Además, en los alrededores de las instalaciones está proyectada una ciudad con puerto deportivo que transformará parte del trazado en un circuito urbano. El proceso de construcción está siendo más lento de lo previsto, pero la futura metrópoli de Yeongam está en marcha.

Análisis. La principal característica del circuito de Yeongam es su gran recta de casi 1,2 km, una de las más largas del Mundial, situada entre las curvas 2 y 3, donde los monoplazas alcanzarán los 320 km/h. Esa recta forma parte del primer sector, el más rápido del trazado, que cuenta con tres frenadas muy bruscas en las curvas 1, 3 y 4. El resto del circuito es una sucesión de curvas rápidas y lentas donde la aerodinámica del coche gana importancia. El último sector de Yeongam es urbano y presenta un asfalto más sucio, que dificulta el agarre.

AÑO	PILOTO	PAÍS	EQUIPO
2011	Vettel	ALE	Red Bull
2010	Alonso	ESP	Ferrari

DATOS DEL CIRCUITO

Longitud: 5.615 metros **Vueltas:** 55
Curvas: 18 **Distancia total:** 308,1 km
Vuelta rápida: 1:39.605 - Sebastian Vettel (2011)

Nº CURVA — VELOCIDAD KM/H — MARCHA

EL DILUVIO UNIVERSAL

Una tromba de agua obligó a comenzar la carrera de 2010 detrás del coche de seguridad. El asfalto drenó muy mal y la carrera, ganada por Alonso, fue un caos. «Son las peores condiciones en las que he pilotado», dijo el asturiano.

SEBASTIAN VETTEL

El circuito es muy exigente y la entrada al pit-lane es casi ciega. Pienso que la curva más interesante es la número 11.

20 minutos

GP INDIA — Circuito Buddh International (Nueva Delhi)

EL CIRCUITO DE LA PAZ Y LA ARMONÍA

Historia. El circuito Buddh International fue homologado por la FIA en septiembre del año pasado, apenas un mes antes de que se estrenara en el Mundial de Fórmula 1. Desde los años noventa se especuló con el desembarco del campeonato del mundo en la India, un mercado con más de 1.000 millones de potenciales espectadores. Calcuta o Bombay fueron algunos de los escenarios barajados antes de que en 2007 se firmara el acuerdo definitivo para la construcción de un moderno circuito cerca de la capital, Nueva Delhi. Su coste ha rozado los 200 millones de euros. El nombre del circuito deriva de Buda, el fundador de la religión budista, que también es símbolo de paz y armonía.

AÑO	PILOTO	PAÍS	EQUIPO
2011	Vettel	ALE	Red Bull

DATOS DEL CIRCUITO

Longitud: 4.125 metros **Vueltas:** 60
Curvas: 16 **Distancia total:** 307,5 km
Vuelta rápida: 1:27.249 - Sebastian Vettel (2011)

Nº CURVA — VELOCIDAD KM/H — MARCHA

Análisis. Como casi todos los circuitos de nueva construcción, el Buddh International cuenta con dos secciones muy diferenciadas. La primera es muy rápida con dos rectas larguísimas, sobre todo la segunda de más de 1 km de longitud (entre las curvas 3 y 4), y dos frenadas muy bruscas antes de los giros 1 y 4. Sin embargo, los monoplazas deben apostar por una carga aerodinámica alta para afrontar la segunda parte del trazado formada por curvas rápidas. La más exigente es la triple dibujada por los giros 10, 11 y 12. La pista es una de las más anchas del Mundial y ofrece dos puntos de adelantamiento al final de las rectas.

GRAND CHELEM DE VETTEL

Vettel arrasó en 2011 al lograr el primer Grand Chelem de su carrera: victoria, pole, vuelta rápida y líder de la carrera durante todas las vueltas.

NARAIN KARTHIKEYAN

"Es uno de los circuitos más emocionantes de la Fórmula 1. En algunos puntos, desde dentro del coche solo se ve el cielo."

GP ABU DABI — Circuito Yas Marina (Abu Dabi)

UN LUJOSO ATARDECER ÁRABE

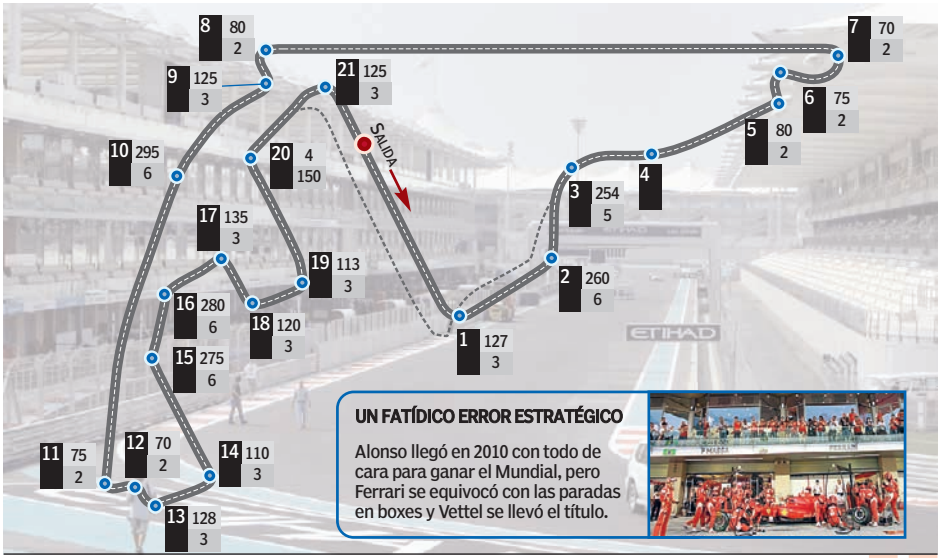
Historia. El GP de Abu Dabi afrontará este año su cuarta edición y ya hay quien considera este gran premio el Mónaco de Oriente Medio por el *glamour* que desprenden los petrodólares. El circuito se levanta en la isla de Yas, que también alberga un gran parque de atracciones de Ferrari (Ferrari World), y que está situada frente a las costas de Abu Dabi, la capital de los Emiratos Árabes. Uno de los iconos del circuito es la inmensa cúpula de un hotel de cinco estrellas que atraviesa la pista. Está formada por paneles iluminados que van cambiando de color. La carrera empieza al atardecer y termina de noche.

Análisis. Aunque el diseño del circuito Yas Marina estaba pensado para favorecer los adelantamientos, lo cierto es que ha sido complicado ver esas maniobras en las tres primeras ediciones. Aun así, las fuertes frenadas de las curvas 1, 8 y 11 deberían ser los mejores puntos para intentarlo. Son también los lugares más exigentes para los frenos. La recta norte, entre los giros 7 y 8, es una de las más largas del Mundial con casi 1,2 km y permite superar los 320 km/h con facilidad. El último sector es muy técnico y exige un alta carga aerodinámica. El agarre es bueno y el asfalto no es abrasivo con los neumáticos.

AÑO	PILOTO	PAÍS	EQUIPO
2011	Hamilton	R. U.	McLaren
2010	Vettel	ALE	Red Bull
2009	Vettel	ALE	Red Bull

DATOS DEL CIRCUITO

Longitud: 5.554 metros **Vueltas:** 55
Curvas: 21 **Distancia total:** 305,4 km
Vuelta rápida: 1:40.279 - Sebastian Vettel (2009)



UN FATÍDICO ERROR ESTRATÉGICO

Alonso llegó en 2010 con todo de cara para ganar el Mundial, pero Ferrari se equivocó con las paradas en boxes y Vettel se llevó el título.

JENSON BUTTON

"La imagen de este circuito es futurista y espectacular. Es único. Pasar del día a la noche en plena carrera es algo increíble."

20 minutos

GP EE UU — Circuito de las Américas (Austin)

LA GRAN INCÓGNITA DEL MUNDIAL

Historia. El GP de Estados Unidos es uno de los más antiguos de la Fórmula 1. Se empezó a disputar en 1959, pero nunca ha terminado de convencer al público estadounidense, que considera la F1 demasiado técnica y carente de emoción en comparación con otras carreras americanas como la Nascar o la Indy. A lo largo de los años este gran premio ha ido entrando y saliendo del calendario. Sus escenarios también han sido múltiples. En su última etapa, de 2000 a 2007, se disputó en Indianápolis. Ahora, después de cuatro años ausente, regresa al calendario en el nuevo circuito de Austin, en Texas.

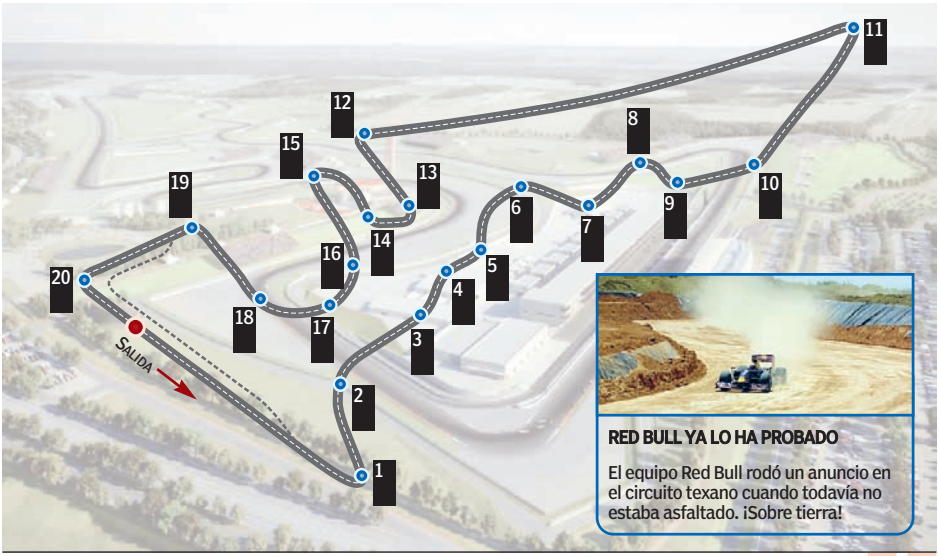
Análisis. El circuito de las Américas se empezó a construir en 2010 y se prevé que las obras concluyan este verano, pocos meses antes de su estreno en el Mundial. Sus promotores afirman que será el trazado más espectacular del mundo, ya que se ha inspirado en tramos famosos de otros circuitos como Silverstone (primer sector de curvas rápidas), Hockenheim (horquilla 11 y recta principal), Istanbul Park (gran curva enlazada 16, 17 y 18) o Mónaco (curvas lentas 13, 14 y 15). Se correrá en sentido inverso a las agujas del reloj y contará con fuertes pendientes, como Spa o Interlagos.

AÑO	PILOTO	PAÍS	EQUIPO
2007*	Hamilton	R. U.	McLaren
2006*	Schumacher	ALE	Ferrari
2005*	Schumacher	ALE	Ferrari
2004*	Schumacher	ALE	Ferrari
2003*	Schumacher	ALE	Ferrari
2002*	Barrichello	BRA	Ferrari
2000*	Schumacher	ALE	Ferrari

* En el circuito de Indianápolis

DATOS DEL CIRCUITO

Longitud: 5.500 metros **Vueltas:** 56
Curvas: 20 **Distancia total:** 308,9 Km



RED BULL YA LO HA PROBADO

El equipo Red Bull rodó un anuncio en el circuito texano cuando todavía no estaba asfaltado. ¡Sobre tierra!

HERMANN TILKE
DISEÑADOR DEL CIRCUITO

"Va a ser un circuito de carreras puro y muy rápido. Hemos aprovechado las elevaciones naturales del terreno."

LA PISTA DE LAS CURVAS CIEGAS

Historia. Brasil se estrenó en el campeonato del mundo en 1973 con el antiguo circuito de Interlagos, de 8 km, como escenario. Por motivos de seguridad, el gran premio se trasladó a Jacarepaguá, en Río de Janerio, pero en 1990 regresó a Interlagos después de que el trazado paulista viera recortada su longitud hasta los 4,3 km actuales. Desde 2004, el GP de Brasil se celebra a finales de año y ha coronado a campeones del mundo como Alonso, Raikkonen, Hamilton o Button. Dos grandes lagos artificiales que abastecen de agua potable a la ciudad de Sao Paulo dan nombre al circuito, también llamado Autódromo José Carlos Pace.

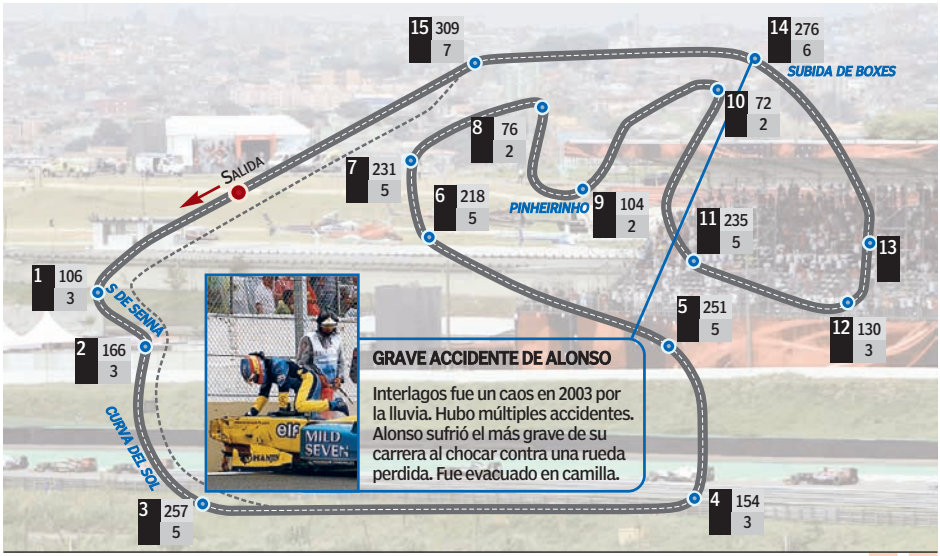
Análisis. Interlagos es siempre complicado para los pilotos. Los baches del asfalto dificultan la adherencia y existen muchos cambios de rasante con varias curvas ciegas donde la visibilidad es nula. La 'S' de Senna (curvas 1 y 2) o la 'curva de las naranjas' (7) son el mejor ejemplo. Otro giro complicado y muy rápido es la 'curva del sol' (3), denominada así porque los rayos solares deslumbran a los pilotos. Los motores sufren bastante en las pendientes y se requiere una carga aerodinámica media. La dura frenada de la curva 4 es el mejor punto de adelantamiento. Las frecuentes tormentas estropean cualquier estrategia.

AÑO	PILOTO	PAÍS	EQUIPO
2011	Webber	AUS	Red Bull
2010	Vettel	ALE	Red Bull
2009	Webber	AUS	Red Bull
2008	Massa	BRA	Ferrari
2007	Raikkonen	FIN	Ferrari
2006	Massa	BRA	Ferrari
2005	Montoya	COL	McLaren
2004	Montoya	COL	Williams
2003	Fisichella	ITA	Jordan
2002	Schumacher	ALE	Ferrari

DATOS DEL CIRCUITO

Longitud: 4.309 metros **Vueltas:** 71
Curvas: 15 **Distancia total:** 305,9 km
Vuelta rápida: 1:11.473 - Juan Pablo Montoya (2004)

Nº CURVA — VELOCIDAD KM/H — MARCHA



SEBASTIAN VETTEL "Brasil es emocionante porque Interlagos es famoso por la pasión de sus fans. El circuito está a casi 1.000 metros y la altitud afecta al coche."

AÑOS 50

El italiano Giuseppe Farina fue en 1950 el primer campeón del mundo de Fórmula 1 al volante de un Alfa Romeo 158. Aquel monoplaza de la marca italiana y su posterior modelo 159, conocidos como Alfetta, dominaron los dos primeros años del recién creado Campeonato del

Mundo. Tras la retirada de Alfa de la F1 en 1952, Ferrari y Maserati se disputaron la hegemonía en el Mundial ganando entre los dos cinco campeonatos (cuatro de ellos para el equipo de Maranello). El dominio de los constructores italianos solo se vio interrumpido en 1954 y 1955 por la irrupción de Mercedes, cuyas flechas plateadas pilotadas por Juan Manuel Fangio conquistaron dos títulos consecutivos. A pesar de su entrada triunfal en la F1, el fabricante alemán decidió abandonar todas las competiciones de

motor por el fatal accidente que ese año sufrió su piloto Pierre Levegh en las 24 Horas de LeMans y que causó la muerte de 82 personas. Pero el gran protagonista de la década de los cincuenta fue el argentino Juan Manuel Fangio, ganador de cinco campeonatos como piloto de Alfa, Mercedes, Ferrari y Maserati. Al final de la década, el fabricante inglés Cooper revolucionó la F1 introduciendo el motor trasero y el australiano Jack Brabham se llevó el título en 1959 con uno de sus monoplazas.

AÑOS 60

La evolución de los monoplazas fue enorme en la década de los sesenta y casi siempre llevó el sello de la escudería Lotus. Su fundador, el ingeniero británico Colin Chapman, fue pionero en la aplicación de conocimientos de la industria aeronáutica en el mundo del automovilismo y sus coches pronto lograron grandes resultados en el Mundial. Suyo fue el primer chasis monocasco de la Fórmula 1, que sigue siendo la base de los monoplazas actuales. Aquel Lotus 25, con su novedosa carrocería de una sola pieza, dio a Jim Clark su primer campeonato en 1963. Dos años después, el escocés volvió a ganar con el Lotus 33, una evolución de aquel primer modelo. Graham Hill añadió un tercer título al palmarés de Lotus en el 68, año de la trágica muerte de Clark en una carrera de Fórmula 2. Otro protagonista de la década fue Jack Brabham. El piloto australiano logró en 1960 su segundo campeonato con el Cooper con motor trasero, novedad que pronto imitaron todos sus competidores, y en 1962 creó

su propia escudería Brabham, que le permitió ganar un tercer mundial en el 66. Sus monoplazas, impulsados por motores Repco, volvieron a triunfar al año siguiente con Denny Hulme como campeón. Los Ferrari tampoco pasaron desapercibidos en los sesenta al ganar dos mundiales con Phil Hill (1961) y el campeón de motociclismo John Surtees (1964).

AÑOS 70

El dominio de los constructores ingleses continuó en los setenta con Lotus peleando por la hegemonía en el Mundial con las jóvenes escuderías Tyrrell y McLaren. Jackie Stewart, que ya había sido campeón en 1969 con Matra, conquistó dos campeonatos más al volante de los primeros monoplazas Tyrrell (1971 y 73), mientras que Jochen Rindt y Emerson Fittipaldi ganaron otros dos títulos para Lotus (1970 y 72). Rindt es el único campeón del mundo póstumo ya que falleció en un accidente en Monza antes de concluir la temporada.

En 1974 McLaren fichó a Fittipaldi y la escudería de Woking logró su primer campeonato con motores Ford. Ferrari, por su parte, sufría el dominio de los «garagistas» británicos (así llamaba Enzo Ferrari a los equipos ingleses), pero salió del ostracismo a mediados de la década gracias al exitoso modelo 312T diseñado por Mauro Forchieri y pilotado por Niki Lauda. El austriaco ganó dos títulos (1975 y 77) y solo un grave accidente en Nurburgring, que a punto estuvo de costarle la vida, le impidió ganar el de 1976, aunque Ferrari

sí repitió como mejor constructor. En 1978, el Lotus 79, el primer monoplaza con efecto suelo, arrasó y Mario Andretti dio el último título a la escudería de Chapman. Los setenta también fueron los años de la llegada de los grandes patrocinadores, especialmente las tabacaleras.

AÑOS 80

La década de los ochenta fue la del motor turbo en la Fórmula 1. Esos costosos propulsores turboalimentados fueron introducidos por Renault a finales de los setenta, pero será a partir de ahora cuando se popularizarán en el Mundial. En 1983, Nelson Piquet ganó con la escudería Brabham el primer campeonato con un motor turbo, proporcionado por BMW. Porsche y Honda fabricaron posteriormente los turbo más

potentes y permitieron a McLaren, que también poseía los mejores chasis de fibra de carbono, dominar la segunda mitad de la década con Niki Lauda, Alain Prost y Ayrton Senna como pilotos. Ferrari también fue uno de los primeros fabricantes en apostar por el turbo y consiguió dos campeonatos de constructores consecutivos (1982 y 83), pero no llegó a triunfar en el de pilotos.

Además, la escudería italiana perdió a Gilles Villeneuve en un fatal accidente en el GP de Bélgica de 1982. Los motores turbo fueron prohibidos por la FIA en 1989 para reducir costes. Otro protagonista de los ochenta fue la escudería Williams, que logró sus primeros éxitos en el Mundial con Alan Jones (1980), Keke Rosberg (82) y Piquet (87). El brasileño ya había ganado dos campeonatos a principios de los ochenta con Brabham y fue actor destacado de la época junto al francés Prost, que sumó tres de sus cuatro campeonatos en esta década.

AÑOS 90

Ayrton Senna es el gran protagonista de la época. La rivalidad con su compañero de McLaren Alain Prost había alcanzado las cotas más altas a finales de los ochenta y motivó la marcha del francés a Ferrari. Senna se quedó en McLaren y ganó los Mundiales de 1990 y 1991. Pero el año siguiente, el ya tricampeón brasileño no pudo plantar cara a los poderosos Williams con suspensión electrónica. Aquel invento permitió a Nigel Mansell pasearse por el campeonato de 1992 con cinco victorias en las cinco primeras carreras. En el 93, Williams fichó a Prost, decepcionado con Ferrari, y el francés levantó su cuarto título mundial. Para 1994, el poderoso equipo británico apostó por Senna y propició la retirada de Prost, que no quiso volver a compartir box con su acérrimo rival. Ese año, sin embargo, la FIA prohibió las ayudas electrónicas y Williams dejó de ser invencible. Senna sufrió un

complicado inicio de Mundial y en la tercera carrera perdió la vida en una fatal colisión en Imola, hasta la fecha el último accidente mortal en la F1. Aquella carrera la ganó un joven Michael Schumacher, que no pudo evitar las lágrimas en el podio. El alemán también logró ese año su primer título con Benetton y repitió el éxito en 1995 antes de fichar por Ferrari, que atravesaba la peor crisis de su historia. Pero, primero los Williams de Damon Hill y Jacques Villeneuve, y más tarde el McLaren de Mika Hakkinen evitaron los títulos de Michael vestido de rojo. Al menos, de momento...

AÑOS 00

El cambio de milenio vino acompañado del resurgimiento de Ferrari. La escudería italiana ya había logrado el Mundial de Constructores en 1999, pero llevaba desde el 79 sin ganar el de pilotos; demasiado tiempo para el histórico equipo de Maranello. En el año 2000, por fin empezaron a

funcionar los diseños de Ross Brawn, que permitieron a Michael Schumacher imponer un lustro de dominio absoluto. El alemán ganó cinco Mundiales consecutivos y se convirtió en el piloto más laureado de la historia con siete coronas. La superioridad de Ferrari era tan abrumadora que el espectáculo se resintió ante la falta de emoción en las carreras. Para aumentar la competitividad, la FIA prohibió los cambios de neumáticos en 2005 y los equipos Michelin le ganaron la partida a Ferrari, que utilizaba Bridgestone. Renault, con Fernando Alonso al volante, tomó el relevo del equipo italiano y ganó los dos siguientes Mundiales. En 2007, Alonso se marchó a McLaren y Renault entró en crisis, igual que otros fabricantes como Honda, BMW o Toyota. Raikkonen, Hamilton y Button se repartieron los títulos en unos años polémicos para la F1 con episodios vergonzosos como el espionaje de McLaren a Ferrari, que provocó la expulsión del equipo inglés en 2007, o el accidente de Nelsinho Piquet en Singapur'08, planeado por el entonces jefe de Renault, Flavio Briatore.

PALMARÉS Todos los campeones

Pilotos

AÑO	PILOTO	PAÍS	EQUIPO
2011	Sebastian Vettel	Alemania	Red Bull
2010	Sebastian Vettel	Alemania	Red Bull
2009	Jenson Button	R. Unido	BrawnGP
2008	Lewis Hamilton	R. Unido	McLaren
2007	Kimi Raikkonen	Finlandia	Ferrari
2006	Fernando Alonso	España	Renault
2005	Fernando Alonso	España	Renault
2004	M. Schumacher	Alemania	Ferrari
2003	M. Schumacher	Alemania	Ferrari
2002	M. Schumacher	Alemania	Ferrari
2001	M. Schumacher	Alemania	Ferrari
2000	M. Schumacher	Alemania	Ferrari
1999	Mika Hakkinen	Finlandia	McLaren
1998	Mika Hakkinen	Finlandia	McLaren
1997	J. Villeneuve	Canadá	Williams
1996	Damon Hill	R. Unido	Williams
1995	M. Schumacher	Alemania	Benetton
1994	M. Schumacher	Alemania	Benetton
1993	Alain Prost	Francia	Williams
1992	Nigel Mansell	R. Unido	Williams
1991	Ayrton Senna	Brasil	McLaren
1990	Ayrton Senna	Brasil	McLaren
1989	Alain Prost	Francia	McLaren
1988	Ayrton Senna	Brasil	McLaren
1987	Nelson Piquet	Brasil	Williams
1986	Alain Prost	Francia	McLaren
1985	Alain Prost	Francia	McLaren
1984	Niki Lauda	Austria	McLaren
1983	Nelson Piquet	Brasil	Brabham
1982	Keke Rosberg	Finlandia	Williams
1981	Nelson Piquet	Brasil	Brabham

AÑO	PILOTO	PAÍS	EQUIPO
1980	Alan Jones	Australia	Williams
1979	Jody Scheckter	Sudáfrica	Ferrari
1978	Mario Andretti	EE UU	Lotus
1977	Niki Lauda	Austria	Ferrari
1976	James Hunt	R. Unido	McLaren
1975	Niki Lauda	Austria	Ferrari
1974	Emerson Fittipaldi	Brasil	McLaren
1973	Jackie Stewart	R. Unido	Tyrrell
1972	Emerson Fittipaldi	Brasil	Lotus
1971	Jackie Stewart	R. Unido	Tyrrell
1970	Jochen Rindt	Austria	Ferrari
1969	Jackie Stewart	R. Unido	Matra
1968	Graham Hill	R. Unido	Lotus
1967	Denny Hulme	N. Zelanda	Brabham
1966	Jack Brabham	Australia	Brabham
1965	Jim Clark	R. Unido	Lotus
1964	John Surtees	R. Unido	Ferrari
1963	Jim Clark	R. Unido	Lotus
1962	Graham Hill	R. Unido	BRM
1961	Phil Hill	EE UU	Ferrari
1960	Jack Brabham	Australia	Brabham
1959	Jack Brabham	Australia	Brabham
1958	Mike Hawthorn	R. Unido	Ferrari
1957	Juan M. Fangio	Argentina	Maserati
1956	Juan M. Fangio	Argentina	Ferrari
1955	Juan M. Fangio	Argentina	Mercedes
1954	Juan M. Fangio	Argentina	*Mercedes
1953	Alberto Ascari	Italia	Ferrari
1952	Alberto Ascari	Italia	Ferrari
1951	Juan M. Fangio	Argentina	A. Romeo
1950	Giuseppe Farina	Italia	A. Romeo

Constructores

AÑO	EQUIPO
2011	Red Bull
2010	Red Bull
2009	BrawnGP
2008	Ferrari
2007	Ferrari
2006	Renault
2005	Renault
2004	Ferrari
2003	Ferrari
2002	Ferrari
2001	Ferrari
2000	Ferrari
1999	Ferrari
1998	McLaren
1997	Williams
1996	Williams
1995	Benetton
1994	Williams
1993	Williams
1992	Williams
1991	McLaren
1990	McLaren
1989	McLaren
1988	McLaren
1987	Williams
1986	Williams
1985	McLaren
1984	McLaren
1983	Ferrari
1982	Ferrari
1981	Williams
1980	Williams
1979	Ferrari
1978	Lotus
1977	Ferrari
1976	Ferrari
1975	Ferrari
1974	McLaren
1973	Lotus
1972	Lotus
1971	Tyrrell
1970	Lotus
1969	Matra
1968	Lotus
1967	Brabham
1966	Brabham
1965	Lotus
1964	Ferrari
1963	Lotus
1962	BRM
1961	Ferrari
1960	Cooper
1959	Cooper
1958	Vanwall

* Empezó el Mundial con Maserati y lo terminó con Mercedes.

OFFICIAL BANK
SCUDERIA FERRARI

EMOCIÓNATE.
SÍGUENOS.

Santander
El Valor de las Ideas

santander.com