

las guías de

20
minutos

F1

**CAMPEONATO
DEL MUNDO 2013**

*Calendario de la
competición*

*Todas las escuderías
y pilotos*

Análisis de los circuitos



F1® 2013.
Arranca la emoción.



 **Santander**
un banco para tus ideas

bancosantander.es
@SantanderGP



NO SÉ LO QUE SERÉ
pero sí lo que

NO
voy a ser



SOY
GONZOO

gonzoo.com

@gonzoonews



CALENDARIO 4

'SANTANDER TEAM' 6

NOVEDADES DEL CAMPEONATO 8

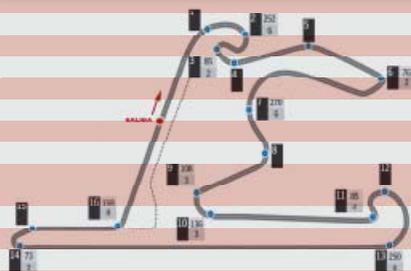
ESCUDERÍAS Y PILOTOS 10

Ferrari > Fernando Alonso y Felipe Massa	10
Red Bull > Sebastian Vettel y Mark Webber	14
McLaren > Jenson Button y Sergio Pérez	18
Lotus > Kimi Raikkonen y Romain Grosjean	22
Mercedes > Lewis Hamilton y Nico Rosberg	26
Sauber > Nico Hülkenberg y Esteban Gutiérrez	30
Williams > Pastor Maldonado y Valtteri Bottas	32
Toro Rosso > Daniel Ricciardo y Jean-Éric Vergne	34
Force India > Paul Di Resta y Adrian Sutil	36
Caterham > Charles Pic y Giedo van der Garde	38
Marussia > Max Chilton y Jules Bianchi	40



TODOS LOS GRANDES PREMIOS 44

Australia Albert Park	45
Malasia Sepang	46
China Shanghái	47
Bahréin Sakhir	48
España Montmeló	49
Mónaco Montecarlo	50
Canadá Gilles Villeneuve	51
Gran Bretaña Silverstone	52
Alemania Nürburgring	53
Hungría Hungaroring	54
Bélgica Spa-Francorchamps	55
Italia Monza	56
Singapur Marina Bay	57
Corea Yeongam	58
Japón Suzuka	59
India Buddh International	60
Abu Dabi Yas Marina	61
EE UU De las Américas	62
Brasil Interlagos	63



EL CIRCO DEL MUNDIAL 64

PALMARÉS 66



Director Arsenio Escobar
Vicedirectora Virginia Pérez Alonso
Las guías son publicaciones elaboradas por el departamento de Publicaciones no Diarias de 20 minutos.
Dirección Josan Contreras
Diseño David Velasco
Coordinación Pilar Sanz y Ángel Petricca
Maquetación Marta de los Dolores
 Han colaborado en esta Guía: Guilomar López, Eugenio G. Delgado, Jacobo Alcúten, Daniel Mateo, Maricarmen García-Hidalgo y Marta Ortiz Ginestral (corrección).

EDITA GRUPO 20 MINUTOS S.L.
Presidente Sverre Munck
Vicepresidente Eduardo Díez-Hochleitner
CEO Juan Balczár
Publicidad Antonio Verdera (director general)
Operaciones Héctor María Benito
Producción y Logística Francisco F. Peña
Marketing Juan Antonio Roncero
TI Juanjo Alonso
Administración Luis Oñate
Recursos humanos José Alcántara

Imprime Rotocayfo (Impresia Ibérica)

20 minutos. Condesa de Venadito, 1. 28027 Madrid. Teléfono: 902 20 00 20 Depósito Legal: M-7631-2013



Todos los contenidos de esta guía y mucha más información sobre el **Mundial de Fórmula 1 2013** en

20m.es/formula1

o escaneando este código con tu 'smartphone'.

MARZO

GP AUSTRALIA 15-17

Viernes 15. Libres 1 (2.30 h) y Libres 2 (6.30 h). **Sábado 16.** Libres 3 (4.00 h) y Calificación (7.00 h). **Domingo 17.** Carrera (7.00 h).

GP MALASIA 22-24

Viernes 22. Libres 1 (3.00 h) y Libres 2 (7.00 h). **Sábado 23.** Libres 3 (6.00 h) y Calificación (9.00 h). **Domingo 24.** Carrera (9.00 h).

ABRIL

GP CHINA 12-14

Viernes 12. Libres 1 (4.00 h) y Libres 2 (8.00 h). **Sábado 13.** Libres 3 (5.00 h) y Calificación (8.00 h). **Domingo 14.** Carrera (9.00 h).

GP BAHRÉIN 19-21

Viernes 19. Libres 1 (9.00 h) y Libres 2 (13.00 h). **Sábado 20.** Libres 3 (10.00 h) y Calificación (13.00 h). **Domingo 21.** Carrera (14.00 h).

MAYO

GP ESPAÑA 10-12

Viernes 10. Libres 1 (10.00 h) y Libres 2 (14.00 h). **Sábado 11.** Libres 3 (11.00 h) y Calificación (14.00 h). **Domingo 12.** Carrera (14.00 h).

GP MÓNACO 23-25

Viernes 23. Libres 1 (10.00 h) y Libres 2 (14.00 h). **Sábado 24.** Libres 3 (11.00 h) y Calificación (14.00 h). **Domingo 25.** Carrera (14.00 h).

JUNIO

GP CANADÁ 7-9

Viernes 7. Libres 1 (16.00 h) y Libres 2 (20.00 h). **Sábado 8.** Libres 3 (16.00 h) y Calificación (19.00 h). **Domingo 18.** Carrera (20.00 h).

GP GRAN BRETAÑA 28-30

Viernes 28. Libres 1 (11.00 h) y Libres 2 (15.00 h). **Sábado 29.** Libres 3 (11.00 h) y Calificación (14.00 h). **Domingo 30.** Carrera (14.00 h).



JULIO

GP ALEMANIA 5-7

Viernes 5. Libres 1 (10.00 h) y Libres 2 (14.00 h). **Sábado 6.** Libres 3 (11.00 h) y Calificación (14.00 h). **Domingo 7.** Carrera (14.00 h).

GP HUNGRÍA 26-28

Viernes 26. Libres 1 (10.00 h) y Libres 2 (14.00 h). **Sábado 27.** Libres 3 (11.00 h) y Calificación (14.00 h). **Domingo 28.** Carrera (14.00 h).

AGOSTO

GP BÉLGICA 23-25

Viernes 23. Libres 1 (10.00 h) y Libres 2 (14.00 h). **Sábado 24.** Libres 3 (11.00 h)

y Calificación (14.00 h). **Domingo 18.** Carrera (14.00 h).

SEPTIEMBRE

GP ITALIA 6-8

Viernes 16. Libres 1 (10.00 h) y Libres 2 (14.00 h). **Sábado 17.** Libres 3 (11.00 h) y Calificación (14.00 h). **Domingo 18.** Carrera (14.00 h).

GP SINGAPUR 20-22

Viernes 20. Libres 1 (12.00 h) y Libres 2 (15.30 h). **Sábado 17.** Libres 3 (12.00 h) y Calificación (15.00 h). **Domingo 18.** Carrera (14.00 h).

OCTUBRE

GP COREA 11-13

Viernes 4. Libres 1 (3.00 h) y Libres 2 (7.00 h). **Sábado 5.** Libres 3 (4.00 h) y Calificación (7.00 h). **Domingo 6.** Carrera (8.00 h).

GP INDIA 25-27

Viernes 25. Libres 1 (6.30 h) y Libres 2 (10.30 h). **Sábado 26.** Libres 3 (07.30 h) y Calificación (10.30 h). **Domingo 27.** Carrera (10.30 h).

NOVIEMBRE

GP ABU DABI 1-3

Viernes 1. Libres 1 (10.00 h) y Libres 2 (14.00 h). **Sábado 2.** Libres 3 (11.00 h) y Calificación (14.00 h). **Domingo 3.** Carrera (14.00 h).

GP ESTADOS UNIDOS 15-17

Viernes 15. Libres 1 (16.00 h) y Libres 2 (20.00 h). **Sábado 16.** Libres 3 (16.00 h) y Calificación (19.00 h). **Domingo 17.** Carrera (20.00 h).

GP BRASIL 22-24

Viernes 22. Libres 1 (13.00 h) y Libres 2 (17.00 h). **Sábado 23.** Libres 3 (14.00 h) y Calificación (17.00 h). **Domingo 24.** Carrera (17.00 h).

Los entrenamientos libres 1 y 2 serán retransmitidos en directo en Nitro.
Los entrenamientos libres 3 y la carrera, también en directo, en Antena 3.



‘SANTANDER TEAM’

UNA APUESTA DE ÉXITO

Banco Santander hizo una apuesta de éxito al entrar como patrocinador en la Fórmula 1 en 2007. La entidad financiera llegó al ‘gran circo’ para patrocinar la andadura de Fernando Alonso en McLaren. Y a pesar de que el ovetense abandonó Woking unos meses después, Banco Santander ha sabido conjugar una fórmula de éxito. Mantuvieron el patrocinio a la escudería inglesa y siguieron ligados a Alonso en Renault a través de Universia. Posteriormente, entraron entre los patrocinadores de Ferrari cuando el asturiano puso rumbo a Maranello, en 2009.

Actualmente, el banco español sigue patrocinando a Ferrari y a los pilotos de McLaren y tiene una importante presencia publicitaria en los Grandes Premios de España, Gran Bretaña, Alemania, Italia y Brasil. El Santander llevaba tres años pensando en patrocinar el fútbol europeo, entrando en la

EL DATO

220

millones de euros es la cifra que el Santander calcula como retorno de su inversión en Ferrari

Champions League como uno de los seis patrocinadores principales o aliándose con un equipo de la Liga Española y otro de la Premier League inglesa. Dichas opciones tenían un coste similar al de Ferrari y se apostó por el ‘gran circo’ por cuestiones de notoriedad. En Sudamérica, en cambio, van ligados al fútbol gracias a los patrocinios corporativos de las tres principales competiciones continentales de clubes, la Copa Libertadores, la Copa Suramericana y la Recopa Santander Suramericana, además de la Copa América de naciones, que se disputa cada cuatro años. El Santander mantiene acuerdos de patrocinio personal con Pelé y con Neymar.



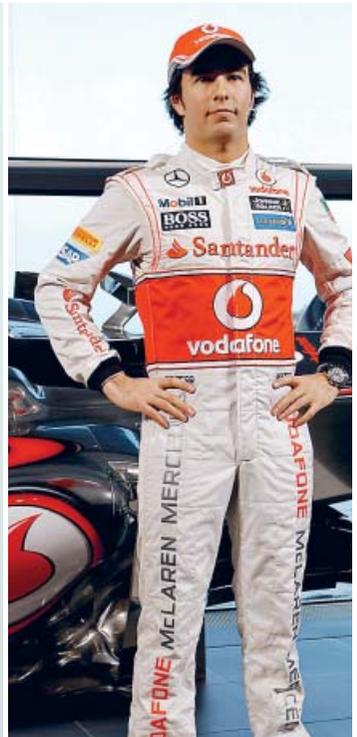
Fernando Alonso, Felipe Massa, Pedro Martínez de la Rosa, Marc Gené, Jenson Button y Sergio Pérez (de izda. a dcha.).

>>> Finalmente venció la Fórmula 1, y en 2007 el banco comenzó como *sponsor* secundario en McLaren. El banco extrajo una rentabilidad media «cinco veces superior» a esta inversión, el equivalente a 100 campañas de televisión.

La inversión en Ferrari, con quien estarán ligados hasta 2017, se estima en torno a los 40 millones de euros y Banco Santander informó hace unos días de que retorna 220 millones de euros, lo que significa tres euros por cada uno invertido. Además, la presencia en la Fórmula 1 sitúa a Banco Santander como la empresa que más notoriedad obtiene entre las marcas patrocinadoras del deporte en España, según el *ranking* IMG, por delante de Coca-Cola y BBVA, que da nombre a la Liga de fútbol. Mientras, un estudio de Mediaz y para el Santander asegura que el banco es la segunda marca más asociada con la Fórmula 1, solo superada por la bebida energética Red Bull. Desde que su nombre se asocia a la máxima categoría del automovilismo, el 25% de sus clientes ha mejorado la valoración que tienen de la entidad,

Los seis pilotos

El bicampeón del mundo Fernando Alonso lidera el Santander Team. Ligado a la entidad financiera desde hace seis años, su patrocinio ha resultado un éxito para el banco español. Imagen de sus campañas publicitarias, no duda en compartir unos hoyos de golf con el presidente de Banco Santander, Emilio Botín, cuando visita Madrid. Junto al asturiano, repiten Felipe Massa y Marc Gené y se estrena como *ferrarista* el veterano Pedro Martínez de la Rosa, aunque el catalán ya ha estado patrocinado por el banco en el pasado. Además, para mejorar su penetración en el Reino Unido, siguen financiando a los pilotos de McLaren, el campeón del mundo Jenson Button y el joven Sergio Pérez. El mexicano ha sido la última incorporación al equipo del Santander y con él se consolidará aún más la marca Banco Santander en Hispanoamérica.



aunque ese porcentaje sube hasta el 41% con los no clientes del banco. Además, la alianza Ferrari-Alonso supera entre los consumidores la de otras marcas con sus pilotos como era el caso hasta el pasado año de Vodafone con Lewis Hamilton (curiosamente la operadora telefónica es la que más paga, con un patrocinio de 50 millones a McLaren) o Red Bull con Vettel y eso pese a que el alemán se ha llevado el título los tres últimos años.

Banco Santander y Ferrari ocupan la primera y la cuarta plaza en el ranking de marcas asociadas a la Fórmula 1. Red Bull se sitúa en la segunda posición y Vodafone en la tercera. Su notoriedad tuvo una media del 35% durante 2012, más del doble que la de Red Bull, que se quedó en un 15%, alcanzando Banco Santander un máximo del 39% justo tras la disputa del Gran Premio de Abu Dabi el pasado mes de noviembre, antepenúltima carrera del calendario. Como complemento a su estrategia de patrocinio, Banco Santander lanzó en 2010 la tarjeta de crédito Ferrari, la primera del mundo con el sello de producto oficial de la escudería

EL DATO

39%

Fue la notoriedad que consiguió el patrocinio de Banco Santander en la F1 en noviembre

italiana. Los usuarios de esta tarjeta han podido optar a sorteos de entradas para los Grandes Premios, estancias en Paradores Nacionales con un Ferrari o descuentos del 20% en el *merchandising* oficial del equipo italiano, entre otras ventajas. Así, se han sorteado 450 entradas con transporte y alojamiento para los grandes premios de Europa y 48 fines de semana para dos personas en Paradores Nacionales.

Pero el patrocinio de Banco Santander a la Fórmula 1 va más allá y también promueve a los jóvenes talentos gracias a sus acuerdos con la Real Federación Española de Karting y la Ferrari Driver Academy. De hecho, hace tan solo unos días se entregó en la Ciudad Financiera que la entidad posee en la localidad madrileña de Boadilla del Monte la IV Beca Santander Jóvenes Promesas y de los trofeos del Campeonato de España de Karting. ■



DATOS TÉCNICOS. Chasis. Monocasco de fibra de carbono que incorpora estructuras de impacto frontal y lateral. **Caja de cambios.** Siete marchas hacia delante y marcha atrás. **Motor.** Mercedes-Benz FO 108F. 8 cilindros en V a 90°. 32 válvulas. Cilindrada: 2.400 cm³ de cubicaje. Régimen máximo de 18.000 rpm. Peso: 95 kg.



DATOS TÉCNICOS. Chasis. Fibra de carbono y estructura de material compuesto en forma de panel. **Caja de cambios** de siete velocidades y marcha atrás. **Motor.** Tipo 056. 8 cilindros en V a 90°. 32 válvulas, con un topé de 18.000 rpm. Cilindrada: 2.398 cm³. Peso: 95 kg.



DATOS TÉCNICOS. Chasis. Monocasco compuesto de moldeado de fibra de carbono y nido de abeja. **Caja de cambios** de siete velocidades y marcha atrás. **Motor.** Renault RS27-2013. 8 cilindros en V a 90°, limitado a 18.000 rpm. 32 válvulas. Cilindrada: 2.398 cm³. Peso: 95 kg.

2013: DE LA REVOLUCIÓN A LA EVOLUCIÓN

POR EUGENIO G. DELGADO

La gran novedad del diseño de los monoplazas del Mundial 2013 de F1 es que no hay casi novedades con respecto al anterior campeonato. Por lo menos, no muchas antes del primer GP de la temporada. Con el paso de las carreras se podrá comprobar el verdadero potencial de cada coche. El principal cambio, sobre todo visual, es el *Modesty o Vanity Panel*, que permite ocultar el antiestético escalón 'morro de pato' de 2012 debajo de una carenado (ver comparación arriba).

MACLAREN MP4-28

En un deporte en el que los milímetros son cruciales al diseñar un coche, sobresale que McLaren haya elevado el chasis al máximo permitido por la FIA, siendo a la altura del eje delantero 7,5 cm más alto que su anterior coche. En 2013 siguen sin incorporar el escalón

en el morro, por lo menos, aparentemente, ya que sí está cubierto por el carenado. Se han concentrado en lograr que el aire viaje de forma fluida hacia la parte trasera, donde están los difusores, lugar clave para lograr una buena carga aerodinámica del coche.

FERRARI F-138

Del F138, número compuesto por el año (2013) y el número de cilindros (8), destaca su nuevo morro, sin la forma de pato que lució la temporada anterior pero sí escondido bajo la carrocería. El nuevo Ferrari también presenta una línea más

trabajada, sobre todo en los pontones y, fundamentalmente, en la parte trasera del mismo, donde se han centrado para hacer que los flujos de aire sean más eficaces. Los ingenieros *ferraristas* han mejorado la suspensión delantera.

RED BULL RB9

El equipo austriaco, ganador los últimos tres años del título de Pilotos, con el alemán Sebastian Vettel, y de Constructores, sí ha mantenido el 'morro de pato' a la vista, aunque esta vez el desnivel no es tan pronunciado, sino más progresivo.

En su presentación, Red Bull no dejó fotografiar su parte trasera. Seguro que en esa zona tienen alguna sorpresa preparada, como todos los años. El RB9 es la evolución de un coche ganador y una base perfecta para crecer.

Red Bull, la escudería que ha revolucionado el Mundial de F1 en los últimos tres años, no ha presentado ninguna fórmula mágica. La mayor pérdida para los rapidísimos coches energéticos será el límite reglamentario establecido este año en la flexibilidad del alerón delantero, que tanta ventaja les daba en los pasos por curva. Red Bull también ha lamentado que la lucha por el título de 2012 con Fernando Alonso les haya retrasado en el desarrollo del coche de este año. El de su gran rival a priori, Ferrari, es una continuación

Prohibido el doble DRS

A la espera del gran cambio del reglamento en 2014, este año la novedad es que el DRS no podrá usarse en entrenamientos libres y calificación: solo en las rectas que establezca cada circuito en las mismas condiciones que 2012. El doble DRS (ranuras que dirigen el aire hacia otras partes del alerón trasero para ganar velocidad) queda prohibido. Las escuderías solo podrán romper dos veces la prohibición de trabajar de noche (cuatro en 2012). En cuanto a neumáticos, Pirelli es el único proveedor. Este año hay cambios de color: superblando, rojo; blando, amarillo; medio, blanco; duro, naranja; intermedio, verde; lluvia extrema, azul. La degradación de los neumáticos está recibiendo críticas de pilotos y escuderías. M.C. GARCÍA-HIDALGO



del de la anterior temporada, pero ha nacido con mejores perspectivas para este año, como reconoció Fernando Alonso el primer día que lo pilotó en los entrenamientos de pretemporada de Montmeló: «Partimos de una base medianamente buena». Las novedades que han introducido están dirigidas a solucionar el gran problema que sufrió el *cavallino rampante* el año pasado: la calificación. Nunca luchó por las pole position y así es complicado ganar un Mundial de F1 hoy en día. La escudería McLaren, que ha cumplido 50 años como marca, es la que más ha arriesgado en el diseño entre las candidatas al título, aunque la primera impresión no sea esa. «Por fuera parece igual, pero por dentro es completamente diferente», aseguró Jensen Button.

Mercedes, con el fichaje de Hamilton, y Lotus, con Raikkonen, son las alternativas al triunvirato. Sin embargo, el coche alemán está lejos de innovar. El Wo4 es idéntico a su predecesor, salvo por los escapes semi-Coanda, que pretenden guiar las corrientes de aire hacia la parte trasera del coche. El Lotus E21 también es continuista y mantiene el 'morro de pato'.

Por debajo de las cinco grandes escuderías que pueden optar al título, se sitúa una clase media formada por tres equipos: Force India, Sauber y Williams. Y, en la parte de atrás de los GP, también se producirá una lucha por no ser el peor monoplaza de la parrilla entre los equipos más modestos: Toro Rosso, Caterham y Marussia.



FERRARI EN BUSCA DE LA ANSIADA CORONA

HISTORIA El equipo italiano, fundado por Enzo Ferrari en 1929, es el más antiguo del 'gran circo' y el único que ha competido en todos los campeonatos desde el inicio del Mundial en 1950. Su primera victoria la conquistó José Froilán González en 1951 y un año más tarde llegó el primer título mundial, con Alberto Ascari. Ostentan el récord de títulos de constructores (16) y victorias (219). Vivieron su mejor época con Michael Schumacher, que logró con los 'bóolidos rojos' cinco de sus siete títulos. Además, Ferrari sumó entonces seis cetos de marcas seguidos (1999-2004).

PUNTOS A FAVOR... El subcampeonato del pasado año confirma que Ferrari está siendo la única alternativa al poderío de Red Bull. Alonso marchó líder, pero el infortunio se cruzó en su camino y cedió la primera plaza a Vettel en Corea, aunque fue campeón virtual durante tres vueltas en Brasil; el alemán terminó imponiendo su solidez y apartó al equipo de Maranello del título. La ambición del ovetense es una de las mejores armas de Ferrari para luchar por el entorchado.

... Y EN CONTRA Las decepciones de los últimos años pueden pasar factura a los pupilos de Domenicali, que han acumulado errores absurdos en momentos vitales. El año pasado acusaron su baja carga aerodinámica en la calificación y sufrieron por ello, pero en principio ya lo han subsanado.

AÑO	VICTORIAS	POLES	PODIOS	POSIC. FINAL
2012	3	2	15	2º
2011	1	0	10	3º
2010	5	2	15	3º
2009	1	0	6	4º
2008	8	8	19	1º
2007	9	9	22	1º
2006	9	7	19	2º
2005	1	1	9	3º
2004	15	12	29	1º
2003	8	8	16	1º
2002	15	10	27	1º

**Director**

Stefano Domenicali (Italia). Tomó las riendas de la Scuderia en 2007 tras el adiós de Jean Todt. El año siguiente dirigió al equipo al título de constructores y se quedaron a un solo punto del cetro de pilotos. Al frente del mejor equipo de la historia, Domenicali es el estratega favorito para acabar con la supremacía de Red Bull de los últimos tiempos.

Director técnico Pat Fry (Reino Unido)

Sede Maranello (Italia)

Pilotos Fernando Alonso (ESP) y Felipe Massa (BRA)

Pilotos probadores Marc Gené (ESP), Pedro de la Rosa (ESP) y Davide Rigon (ITA)

Monoplaza F-138

Motor Ferrari 056

Debut en el Mundial 1950

Carreras disputadas 851

Victorias 219

Poles 207

Vueltas rápidas 227

Mejor posición en una carrera 1º

Mundiales de Constructores 16

Mundiales de Pilotos 15

www.ferrari.com

EL BÓLIDO

F-138

El nuevo Ferrari fue bautizado como F-138 en homenaje al año y con el 8 haciendo alusión a que ésta será la última temporada que los coches lleven ocho cilindros en el motor. A simple vista, la principal diferencia está en la ausencia del 'morro de pato'; ahora la punta es mucho más estética que el pasado año. Y también han modificado los laterales, y el escape es más compacto e integrado en la aerodinámica que el del año pasado. Al contrario que muchos de sus rivales, Ferrari pondrá en pista un coche bastante distinto a su predecesor, y en él también se ha trabajado mucho el carenado trasero, siguiendo la estela del Red Bull 2012, para intentar paliar las deficiencias del pasado curso. De todos modos, desde Maranello ya han advertido que no demostrarán su verdadero potencial hasta las carreras europeas.

Chasis F-138

Motor Ferrari 056

Neumáticos Pirelli

Llantas Enkei

Combustible Shell V-Power

Frenos Brembo



Fernando Alonso

A por el tercer entorchado



Año y lugar de nacimiento
1981. Oviedo (España)

Títulos mundiales 2

Victorias 30

Poles 22

Podios 86

Vueltas rápidas 19

Mejor resultado 1º

Año debut 2001

Carreras disputadas 198

Número de monoplazas en 2013 3

Twitter
@alo_oficial
(1.485.236 seguidores)

El ovetense se quedó a solo tres puntos de su tercer entorchado el pasado año y es junto con Vettel el gran candidato al título en 2013. Afronta su cuarta campaña en Ferrari con la convicción de que puede llegar a un nuevo cetro después de los conquistados en 2005 y 2006 a los mandos de Renault. Además de ser el bicampeón del mundo más joven de la historia, récord que después le arrebataría Vettel, Alonso es el quinto piloto con más victorias de la historia. Le superan Mansell (31), Senna (41), Prost (51) y Schumacher (91).

Campeón desde la infancia

El asturiano se inició en el karting con tres años y cuatro años después llegaron sus primeros títulos. Dio el salto a los monoplazas de la mano de Adrián Campos y tras sus éxitos en la Fórmula Nissan fichó por Renault y debutó en la F1 con Minardi. En 2003 llegaron sus

primeros éxitos, la primera pole, el primer podio en Malasia y la primera victoria en Hungría, desatándose la *alonsomanía*.

AÑO	EQUIPO	VICTORIAS	POLES	PODIOS	CLASIFIC.
2012	Ferrari	3	2	13	2º
2011	Ferrari	1	0	10	4º
2010	Ferrari	5	2	10	2º
2009	Renault	0	1	1	9º
2008	Renault	2	0	3	5º
2007	McLaren	4	2	12	3º
2006	Renault	7	6	14	1º
2005	Renault	7	6	15	1º
2004	Renault	0	1	4	4º
2003	Renault	1	2	4	6º
2002	Renault. Piloto probador				
2001	Minardi	0	0	0	2º



Felipe Massa

Con ganas de ser más regular



Año y lugar de nacimiento
1981. São Paulo (Brasil)

Títulos mundiales 0

Victorias 11

Poles 15

Podios 35

Vueltas rápidas 14

Mejor resultado 1º

Año debut
2002

Carreras disputadas 173

Número de monoplaza en 2013 4

Twitter
@FelipeIMassa
(272.306 seg.)

El brasileño encara su octavo curso en la escudería de Maranello con ganas de dejar atrás sus cuatro 'annus horribilis' en los que no ha sido capaz de subir a lo más alto del podio pese a ser uno de los pilotos más veloces de la parrilla. Siempre a la sombra de grandes compañeros, Schumacher, Raikkonen y ahora Alonso, sufrió un grave accidente en Hungría en 2009 que a punto estuvo de dejarle fuera del 'gran circo'. Volvió plenamente recuperado, pero los resultados ya no han sido los mismos.

Hamilton le arrebató la gloria
Massa conquistó su primer triunfo en Turquía en 2006. Y dos años más tarde se quedó a las puertas del título mundial. Llegó a su carrera de 'casa' con opciones de conquistar el cetro y fue virtual campeón del mundo durante 15 segundos. Su triunfo en Interlagos hizo que Ferrari celebrara el título en el muro, pero Hamilton superó

a Glock en la última curva y se llevó el entorchado con su quinta plaza y solo un punto de ventaja. Esa decepción ante su público hizo mella en Massa, que sueña con volver a entrar en las quinielas.

AÑO	EQUIPO	VICTORIAS	POLES	PODIOS	CLASIFIC.
2012	Ferrari	0	0	2	7º
2011	Ferrari	0	0	0	6º
2010	Ferrari	0	0	5	6º
2009	Ferrari	0	0	1	11º
2008	Ferrari	6	6	10	2º
2007	Ferrari	3	6	10	4º
2006	Ferrari	2	3	7	3º
2005	Sauber	0	0	0	13º
2004	Sauber	0	0	0	12º
2003	Ferrari. Piloto probador				
2002	Sauber	0	0	0	13º





RED BULL MARCANDO EL COMPÁS

HISTORIA El dueño de la multinacional de bebidas energéticas Red Bull, Dietrich Mateschitz, compró a Ford la modesta escudería Jaguar en 2004 y solo necesitó cinco temporadas para conquistar su primer doblete. Desde entonces, son imparables. Las claves de su éxito fueron el fichaje del 'mago' Newey en 2006, procedente de McLaren, y el salto de Vettel al primer equipo (en 2009). Así, estuvieron a punto de sorprender a Brawn GP en 2009, pero se quedaron a las puertas. David Coulthard fue el artífice del primer podio para Red Bull en Mónaco 2006. Y con Vettel llegaron la primera pole y la primera victoria en 2009 en China, donde el alemán sorprendió a los monoplazas de Ross Brawn, que con el doble difusor parecían imbatibles.

PUNTOS A FAVOR... Por quinto año consecutivo, la fórmula es la misma. Una pareja de pilotos compensada, con un fuera de serie como Vettel y un segundo piloto capaz de ganar carreras y sumar puntos en pro del equipo como Webber. En el apartado técnico, Newey sigue siendo el diseñador vanguardista que marca el ritmo en la Fórmula 1. Llevan la doble corona sin presión y no quieren cederla.

... Y EN CONTRA El año pasado Ferrari estuvo más cerca que nunca de apeaar a los austriacos del título. Solo tres puntos dejaron a Alonso sin su tercer entorchado ya que Red Bull falló demasiado en las primeras carreras, por lo que este año deberá estar más atento a las acometidas del *cavallino rampante*.

AÑO	VICTORIAS	POLES	PODIOS	POSIC. FINAL
2012	7	8	12	1º
2011	11	16	25	1º
2010	9	15	20	1º
2009	6	5	16	2º
2008	0	0	1	7º
2007	0	0	1	5º
2006	0	0	1	7º
2005	0	0	0	7º



EL BÓLIDO RB9

El genial Adrian Newey no ha arriesgado con el diseño del RB9. Tras tres campañas triunfantes, Red Bull ha ido a lo seguro y se ha limitado a evolucionar el coche del pasado año, que comenzó discreto pero terminó revalidando los dos cetros. Así, el RB9 mantiene la suspensión delantera *push-rod* y la trasera *pull-rod*. La principal diferencia respecto a su predecesor es la 'nariz'; al igual que Lotus, han descartado el panel estético y mantienen el 'morro de pato', pero ahora es trapezoidal.

Además, los pontones se han reducido, pero son más redondeados que los del Ferrari, bastante más planos. También han montado escapes tipo Coanda, similares a los del F2012. Por último, la principal preocupación es la degradación de los neumáticos, que como se ha visto no es la idónea para la F1.

Chasis RB9

Motor Renault RS27-2013

Neumáticos Pirelli

Llantas OZ Racing

Combustible Total Group

Frenos Brembo

www.redbullracing.com



Director

Christian Horner (Reino Unido). El ex piloto británico es el más joven de los directores de la F1, con 39 años. Le fichó Mateschitz tras fundar su propio equipo de la GP2. Solo necesitó cinco años en el 'gran circo' para llevar al equipo austriaco al doblete en 2010 con los títulos de marcas y pilotos. Su alianza con Vettel parece inquebrantable y se han llevado los dos títulos tres años seguidos.

Director técnico Adrian Newey (Reino Unido)

Sede Milton Keynes (R. Unido)

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

Pilotos probadores Sebastien Buemi (Suiza)

Monoplaza Red Bull RB9

Motor Renault

Debut en el Mundial 2005

Carreras disputadas 147

Victorias 34

Poles 46

Vueltas rápidas 29

Mejor posición en una carrera 1º

Mundiales de Constructores 3

Mundiales de Pilotos 3



Sebastian Vettel

Un tricampeón de récord



Año y lugar de nacimiento

1987.
Heppenheim
(Alemania)

Títulos mundiales

3

Victorias

26

Poles

36

Podios

46

Vueltas rápidas

15

Mejor resultado

1º

Año debut

2007

Carreras disputadas

101

Número de monoplaza en 2013

1

Twitter

No tiene

El teutón se convirtió en el tricampeón más joven de la historia con tan solo 25 años. Una exigua ventaja de tres puntos le permitió entrar en la corta lista de pilotos con tres títulos en su palmarés (8). Y dio un paso más hacia la leyenda. Su carrera ha estado marcada por la precocidad, devorando los récords de Alonso y Hamilton, los otros genios de la promoción. De todas sus proezas, sorprende el haber marcado 15 poles en la temporada 2011, batiendo el registro de Mansell, aunque se quedó a un triunfo de las 12 victorias que posee en un curso su compatriota Michael Schumacher.

Abonado a los éxitos

Vettel, apodado *Baby Schumi* por la prensa de su país, destacó muy pronto en categorías inferiores, ganando la Fórmula BMW alemana en 2004. Al año siguiente hizo su primer test con un F1 y en 2006 era ya probador de BMW. Su primera

oportunidad llegó al suplir a Kubica en Estados Unidos en 2007, donde puntuó y firmó su primer récord. Esa actuación le permitió acabar el año en Toro Rosso. En 2008 siguió en el filial, donde conquistó su primera victoria (Monza). Y en 2009 dio el salto a Red Bull, fue capaz de tutear a los Brawn GP y demostró sus cualidades, aunque quedó subcampeón. Después ya todo han sido éxitos y números para la historia del 'gran circo'.

AÑO	EQUIPO	VICTORIAS	POLES	PODIOS	CLASIFIC.
2012	Red Bull	5	6	9	1º
2011	Red Bull	11	15	17	1º
2010	Red Bull	5	10	10	1º
2009	Red Bull	4	4	8	2º
2008	Toro Rosso	1	1	1	8º
2007	BMW/T. Rosso	0	0	0	14º



Mark Webber

El perfecto escudero



Año y lugar de nacimiento

1976.
Queanbeyan
(Australia)

Títulos mundiales

0

Victorias

9

Poles

11

Podios

34

Vueltas rápidas

13

Mejor resultado

1º

Año debut

2002

Carreras disputadas

198

Número de monoplaza en 2013

2

Twitter

@AussieGrit
(549.862 seg.)

El veterano australiano debutó con una meritoria quinta plaza en el modesto Minardi hace más de una década. Después corrió para Jaguar y Williams, donde llegó su primer podio en el Gran Premio de Mónaco en 2005, ya que quedó tercero. Pero el despegue de su carrera llegó en 2007, cuando fichó por el joven equipo Red Bull como compañero de David Coulthard. Enrolado en la escudería austriaca prácticamente desde sus inicios, ha vivido en ella sus mejores momentos como piloto y ha sido testigo de excepción del nacimiento de un equipo que parece llamado a marcar una época.

Llegan los éxitos

En Alemania 2009 conquistó su primer triunfo. Y un año más tarde fue candidato al título hasta el final de la temporada en dura pugna con su compañero. Fue el mejor curso de su carrera, con cuatro victorias, cinco poles y diez podios.

Las dos últimas temporadas ha seguido abonado a los éxitos, subiendo al podio con regularidad y ganándose el asiento en el mejor equipo de la parrilla año a año. Ahora quiere seguir al máximo.

AÑO	EQUIPO	VICTORIAS	POLES	PODIOS	CLASIFIC.
2012	Red Bull	2	2	4	6º
2011	Red Bull	1	3	10	3º
2010	Red Bull	4	5	10	3º
2009	Red Bull	2	1	8	4º
2008	Red Bull	0	0	0	11º
2007	Red Bull	0	0	1	12º
2006	Williams	0	0	0	14º
2005	Williams	0	0	1	10º
2004	Jaguar	0	0	0	13º
2003	Jaguar	0	0	0	10º
2002	Minardi	0	0	0	16º



McLAREN INICIA UNA NUEVA NUEVA ERA

HISTORIA La escudería fundada por el piloto neozelandés Bruce McLaren es el segundo equipo más antiguo del Mundial, solo superado por la longevidad de Ferrari. Ha contado en sus filas con pilotos de la calidad de Emerson Fittipaldi, que hizo despegar a los de Woking en los 70. Ayrton Senna y Alain Prost vivieron duelos inolvidables a finales de los ochenta que cerca estuvieron de revivir Fernando Alonso y Lewis Hamilton en 2007. La llegada al equipo de Ron Dennis como jefe de equipo a mediados de los ochenta hizo despegar la escudería y la dotó de un carácter único.

PUNTOS A FAVOR... Button llevará los galones tras el adiós de Hamilton al equipo, y eso puede propiciar un ambiente más relajado en el seno del equipo. Además, han evolucionado el monoplaque que destacó por contar con el mejor diseño aunque no fuera el más fiable del 'gran circo'.

... Y EN CONTRA La relativa inexperiencia del mexicano Sergio Pérez es una incógnita, ha demostrado ser una promesa, pero debe consolidarse en la élite. El reciente anuncio del fichaje de Paddy Lowe por Mercedes para 2013 hace que Tim Goss sea el nuevo director técnico, un cambio forzado a semanas del inicio del Mundial que puede costar muy caro a la escudería británica.

AÑO	VICTORIAS	POLES	PODIOS	POSIC. FINAL
2012	7	8	13	3º
2011	5	1	15	2º
2010	5	1	16	2º
2009	2	4	5	3º
2008	6	8	13	2º
2007*	8	8	24	-
2006	0	8	9	3º
2005	10	3	18	2º
2004	1	7	4	5º
2003	2	1	13	3º
22002	1	2	10	3º

*Excluida del Mundial por espionaje a Ferrari



EL BÓLIDO MP4-28

A primera vista, el monopla se parece mucho a su predecesor, pero es totalmente nuevo. Las mayores diferencias se ven en la parte delantera. Han dejado atrás el 'morro de pato', ahora es más alto, y presentan una novedosa suspensión, imitando la *pull-rod* del Ferrari 2012, lo que significará un paso adelante en la aerodinámica y la manejabilidad. Los ingenieros de Woking también han trabajado duramente en los pontones, han rediseñado la salida del aire y ahora son más amplios, sin afectar al diseño lateral del bólido.

El MP4-28 es, a priori, el coche más moderno de toda la parrilla, ya que sus rivales no han apostado por las novedades en una temporada de transición. En 2014 sí habrá una revolución en las fábricas ya que la FIA ha introducido numerosos cambios, entre ellos, la vuelta de los motores turbo.

Chasis MP4-28

Motor Mercedes Benz FO 108F

Neumáticos Pirelli

Llantas Enkei

Combustible ExxonMobil

Frenos Akebono



www.mclaren.com



Director

Martin Whitmarsh (Reino Unido). Tomó las riendas del equipo en 2009, 20 años después de fichar por la fábrica de Woking, donde ha ido ascendiendo hasta tomar el testigo del todopoderoso Ron Dennis, que salió muy perjudicado tras el caso de espionaje a Ferrari y decidió irse al llevar a Hamilton al título Mundial. Whitmarsh no lo ha tenido fácil hasta el momento.

Director técnico Tim Goss (R. U.)

Sede Woking (R. U.)

Pilotos Jenson Button (GBR) y Sergio Pérez (MEX)

Pilotos probadores Gary Paffet (R. U.), Oliver Turvey (R. U.)

Monoplaza MP4-28

Motor Mercedes Benz FO 108F

Debut en el Mundial 1966

Carreras disputadas 722

Victorias 182

Poles 155

Vueltas rápidas 151

Mejor posición en una carrera 1º

Mundiales de Constructores 8

Mundiales de Pilotos 12



Jenson Button

El 'gentleman' de la Fórmula 1



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 2013 5

Twitter
@JensonButton
(801.466 seguidores)

El inglés, campeón del mundo en 2009, se ha convertido en el indiscutible número uno de McLaren tras el adiós de Hamilton. A pesar de que en los tres años juntos Jenson siempre ha dado la cara. Afronta su decimotercera campaña en el 'gran circo' con ilusiones renovadas y confiando en tener un coche competitivo. Sus primeros podios llegaron en BAR-Honda en 2004 y su primera victoria dos años después a los mandos de un Honda.

Campeón por sorpresa

Pero, sin duda, su año fue 2009. Aunque la desaparición de Honda le dejaba sin coche, la compra del equipo por parte de Ross Brawn permitió a Jenson sacar todas sus armas. A pesar de llegar a Brawn GP con solo un triunfo, tres años antes arrancó el Mundial de forma fulgurante, con seis victorias en los primeros siete grandes premios. Su ventaja inicial le permitió fallar en

el segundo tramo del año y proclamarse campeón en Interlagos. De cara a 2013 es un firme candidato por su habilidad en condiciones adversas.

AÑO	EQUIPO	VICTORIAS	POLES	PODIOS	CLASIFIC.
2012	McLaren	3	1	6	5º
2011	McLaren	3	0	12	2º
2010	McLaren	2	0	7	5º
2009	Brawn GP	6	4	9	1º
2008	Honda	0	0	0	18º
2007	Honda	0	0	0	15º
2006	Honda	1	1	3	6º
2005	BAR-Honda	0	1	2	9º
2004	BAR-Honda	0	1	10	3º
2003	BAR-Honda	0	0	0	9º
2002	Renault	0	0	0	7º
2001	Renault	0	0	0	17º
2000	Williams	0	0	0	8º





Sergio Pérez

Busca confirmarse entre los grandes



Año y lugar de nacimiento

1990.
Guadalajara
(México)

Títulos mundiales

Victorias 0

Poles 0

Podios 3

Vueltas rápidas 1

Mejor resultado 2º

Año debut 2011

Carreras disputadas 38

Número de monoplaza en 2013 6

Twitter

@SChecoPerez
(124.616 seg.)

El joven piloto mexicano ganó el pasaporte a la Fórmula 1 avalado por su segunda plaza en la GP2 en 2010 y por la entrada como patrocinador de Sauber de Telmex, la compañía del magnate Carlos Slim. El hombre más rico del mundo consiguió que México volviera a tener un corredor en la F1 después de 30 años.

Pese a lo cuestionado de su fichaje, el joven *Checo* Pérez no tardó en demostrar su valía, entrando en los puntos en su primera carrera aunque fuera descalificado por una irregularidad en su monoplaza. Acabó el año con 14 puntos aunque superado por su entonces compañero Kobayashi. Lo peor fue el accidente que sufrió en Mónaco y que le hizo perderse la siguiente cita del calendario, Canadá.

Llegan los podios

Su segunda campaña en Sauber fue mucho más productiva.

Sorprendió con la segunda plaza en Malasia, segunda prueba del curso, y volvió a subir al podio en Canadá (3º) e Italia (2º). Finalizó décimo, con 66 puntos y por delante de todo un heptacampeón como Michael Schumacher. En septiembre se anunció su fichaje por McLaren tras la indecisión de Ferrari. Había sonado como futurible compañero de Fernando Alonso en la Scuderia y formaba parte de la Academia de Jóvenes Pilotos de Ferrari. Sin embargo, su llegada a McLaren puede ser aún más fructífera ya que llega a un equipo con menos presión que el italiano. A partir de ahora, tendrá todas las armas para demostrar su calidad en un equipo grande.

AÑO	EQUIPO	VICTORIAS	POLES	PODIOS	CLASIFIC.
2012	Sauber	0	0	3	10º
2011	Sauber	0	0	0	12º



LOTUS

SUEÑA CON VOLVER A PELEAR POR LOS CETROS

HISTORIA El equipo británico afronta su segunda temporada con su actual denominación. A pesar de llevar el nombre y los colores de la mítica escudería de Colin Chapman, Lotus es la continuación de Renault, Benetton y Toleman, que son las tres denominaciones previas del conjunto de Enstone (Inglaterra). La compra de la escudería por el grupo luxemburgués Genii Capital dotó de mayor presupuesto al equipo, que el año pasado logró el regreso a la competición del campeón del mundo Kimi Raikkonen y este año se han marcado el objetivo de volver a pelear por los títulos. En sus vitrinas destacan los dos Mundiales consecutivos conquistados por Fernando Alonso (2005-06).

PUNTOS A FAVOR... El bólido es una mejora del anterior. Ante la falta de cambios técnicos han apostado por la continuidad y puede dar los resultados deseados. La victoria de Raikkonen en Abu Dabi y los diez podios conseguidos por ambos pilotos el pasado curso demuestran que Lotus es un equipo competitivo, por lo que entran en todas las quinielas.

... Y EN CONTRA El fuerte carácter de su pareja de pilotos puede volverse en su contra. El finlandés destaca por destrozar motores y el francés ha tenido problemas con muchos rivales en las salidas de los GP.

AÑO	VICTORIAS	POLES	PODIOS	POS. FINAL
2012	1	0	10	4º
2011*	0	0	2	5º
2010*	0	0	3	5º
2009*	0	1	1	8º
2008*	2	0	4	4º
2007*	0	0	1	3º
2006*	8	7	19	1º
2005*	8	7	18	1º
2004*	1	3	6	3º
2003*	1	2	5	4º
2002*	0	0	0	4º

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



www.lotusf1team.com



Director

Eric Boullier (Francia). Llegó a la Fórmula 1 en 2010 con la entrada en el accionariado de Renault de Genii Capital. Los dos primeros años llevó al equipo a la quinta plaza en la general de constructores y el pasado curso terminaron cuartos.

Su experiencia pasa por la GP2 y la A1GP. Además, dirigió Gravity Sport Management, tutelando la carrera de jóvenes promesas como Jérôme D'Ambrosio o Ho-Pin Tung.

Director técnico James Allison (R. U.)

Sede Enstone (R. U.)

Pilotos Kimi Raikkonen (FIN) y Romain Grosjean (FRA)

Pilotos probadores Jérôme D'Ambrosio (BEL), Nicolas Prost (FRA), Davide Valsecchi (ITA)

Monoplaza E21

Motor Renault RS27-2013

Debut en el Mundial 1981

Carreras disputadas 415

Victorias 36

Poles 51

Vueltas rápidas 34

Mejor posición en una carrera 1º

Mundiales de Constructores 3

Mundiales de Pilotos 4

EL BÓLIDO

E21

El E21 se presentó en Enstone como un bólido con opciones de entrar en la pelea por el Campeonato de Marcas. Para ello, el equipo Lotus ha vuelto a apostar por el 'morro de pato', aunque ha suavizado las formas en un monoplaza estéticamente muy similar a su predecesor. En la parte trasera se encuentran las principales novedades. Siguiendo la estela marcada el pasado año por Red Bull han montado unos escapes tipo 'coanda'. Este sistema de escapes mira hacia abajo para que llegue la mayor cantidad de aire al difusor y así generar más carga aerodinámica y ganar velocidad en las curvas. El E21 montará el DRS pasivo, que probaron la temporada pasada, aunque no llegaron a usarlo en carrera. Por último, la suspensión delantera mantiene el sistema de empujadores en lugar de imitar a Ferrari.

Chasis E21

Motor Renault RS27-2013

Neumáticos Pirelli

Llantas OZ Racing

Combustible Total SA

Frenos Brembo

Kimi Raikkonen

‘Iceman’ ha vuelto a los circuitos



Año y lugar de nacimiento

1979. Espoo (Finlandia)

Títulos mundiales 1

Victorias 19

Poles 16

Podios 69

Vueltas rápidas 37

Mejor resultado 1º

Año debut 2001

Carreras disputadas 177

Número de monoplaza en 2013 7

Twitter

No tiene

El finlandés regresó a la Fórmula 1 el pasado año después de dos temporadas en el Mundial de Rallys y la Nascar y demostró que no le ha perdido el pulso a la máxima categoría del automovilismo. Así, terminó tercero en la general de pilotos, con siete podios y la victoria en Abu Dabi como mejor resultado del curso. Aunque no tuvo opciones reales de pelear por el título, sí demostró que su calidad está intacta.

Campéon por sorpresa

Iceman debutó con Sauber en 2001 entrando en los puntos. Dos años más tarde, ya en el equipo de Woking, se quedó a dos puntos del título –que conquistaría Schumacher–. Pese a su fama de jueguista fuera de los circuitos, logró el título con Ferrari in extremis en 2007, precisamente superando a los McLaren de Alonso y Hamilton, que eran los grandes favoritos, pero un punto decantó el título del lado del

nórdico, que aterrizó en Interlagos tercero en la general. Raikkonen, que siempre ha destacado por su velocidad, logró sendos subcampeonatos en 2003 y 2005. Aburrido se fue al WRC en 2010, con la quinta plaza en Turquía como mejor resultado en esa aventura.

AÑO	EQUIPO	VICTORIAS	POLES	PODIOS	CLASIFIC.
2012	Lotus	1	0	7	3º
2009	Ferrari	1	0	5	6º
2008	Ferrari	2	2	9	3º
2007	Ferrari	6	3	12	1º
2006	McLaren	0	3	6	5º
2005	McLaren	7	5	12	2º
2004	McLaren	1	1	4	7º
2003	McLaren	1	2	10	2º
2002	McLaren	0	0	4	6º
2001	Sauber	0	0	0	10º





Romain Grosjean

Busca su sitio en la élite



Año y lugar de nacimiento

1986. Ginebra (Suiza)

Títulos mundiales 0

Victorias 0

Poles 0

Podios 3

Vueltas rápidas 1

Mejor resultado 2º

Año debut

2009

Carreras disputadas 26

Número de monoplaza en 2013 8

Twitter

@RGrosjean
(113.355 seg.)

Aunque nació en Suiza, Grosjean posee la nacionalidad francesa y corre con esa licencia. Debutó en la Fórmula 1 con Renault a mediados de 2009 para sustituir a Nelson Piquet Jr., que fue despedido por sus malos resultados. El galo tomó la salida en siete carreras, con la decimotercera plaza en Brasil como mejor posición. Sin embargo, no pudo asegurarse su continuidad y perdió el asiento en beneficio del ruso Vitaly Petrov.

Una carrera de ida y vuelta

En 2009 había tenido que abandonar la GP2 a mitad del calendario cuando marchaba segundo en la general. Al quedarse sin hueco en la parrilla de la F1, retomó esa categoría dos años más tarde y se proclamó campeón –alternándolo con las labores de probador en Lotus Renault–, con tres carreras por disputarse.

Su vuelta a la Fórmula 1 le emparejó en 2012 con Raikkonen y fue capaz de superar a su veterano compañero en la calificación de siete de los ocho primeros Grandes Premios. Su peor momento lo vivió en Bélgica, su agresiva salida hizo abandonar a Hamilton y Alonso y fue sancionado con una carrera de suspensión. Una penalización que no se había impuesto en los últimos 18 años en la F1 (el último en sufrirla fue Mika Häkkinen), le obligó a perderse el GP de Italia. Durante sus inicios en el mundo de las carreras compaginó la competición con su trabajo en un banco en Ginebra.

AÑO	EQUIPO	VICTORIAS	POLES	PODIOS	CLASIFIC.
2012	Lotus	0	0	3	8º
2011	Lotus Renault-Piloto probador				
2010	GP2				
2009	Renault	0	0	0	23º



MERCEDES

ANSIA POR ENTRAR EN LAS QUINIELAS

HISTORIA Sus triunfos en las carreras de automovilismo de los años 30 dieron a los Mercedes el apodo de *flechas de plata*. Debutaron en la F1 en los años 1954 y 1955, con sendos títulos de Juan Manuel Fangio, pero se retiraron tras la tragedia de Le Mans, donde fallecieron 86 espectadores y hubo más de 100 heridos. Y fue el extraordinario rendimiento de Brawn GP en 2009 lo que llevó a la marca alemana a romper su tradicional alianza con McLaren y contar con su propia escudería. Lograron el regreso de Schumacher a los boxes después de tres años retirado y apostaron por un equipo cien por cien alemán, con Nico Rosberg en el otro asiento. Sin embargo, no pudieron convertirse en una alternativa seria a Red Bull, Ferrari y McLaren. En tres años, solo Rosberg en China 2012 ha subido a lo más alto del podio. Y además, el resurgir de Lotus Renault el pasado curso les impidió ser el cuarto mejor equipo por tercer año seguido.

PUNTOS A FAVOR... El fichaje de Lewis Hamilton, campeón del mundo en 2008, sitúa a Mercedes entre los candidatos a las victorias por la calidad y la ambición del británico. Además, Rosberg ya ha demostrado que el bólido alemán puede ser un campeón. En el *staff* técnico destacan los fichajes del tricampeón del mundo austriaco Niki Lauda y del inversor y también ex piloto de resistencia Toto Wolff.

... Y EN CONTRA La presión: los accionistas de Mercedes parecen estar cansados de seguir en la Fórmula 1 sin resultados y podrían forzar su marcha. Además, por presupuesto y fichajes deben pelear por todo y hasta Bernie Ecclestone ha asegurado que ya no valen excusas.

AÑO	VICTORIAS	POLES	PODIOS	POSIC. FINAL
2012	1	1	3	5º
2011	0	0	0	4º
2010	0	0	3	4º



www.mclaren.com



Director

Ross Brawn (Reino Unido). El veterano estratega estuvo detrás de los cinco Mundiales de Michael Schumacher con Ferrari. Ya había coincidido con el Káiser en su etapa previa en Benetton y consiguió que volviera a los

circuitos con 41 años para correr en Mercedes. Además, sorprendió al comprar Honda, renombrarla como Brawn GP y llevarse el Mundial de Constructores y Pilotos (Button) en 2009.

Director técnico Bob Bell

Sede Brackley (R. U.)

Pilotos Lewis Hamilton (R. U.) y Nico Rosberg (ALE)

Pilotos probadores Brendon Hartley (NZL)

Monoplaza F1 Wo4

Motor Mercedes Benz

Debut en el Mundial 1954

Carreras disputadas 70

Victorias 10

Poles 9

Vueltas rápidas 12

Mejor posición en una carrera 1º

Mundiales de Constructores 0

Mundiales de Pilotos 0

EL BÓLIDO F1 Wo4

El cuarto proyecto de Ross Brawn al frente de las flechas plateadas intentará colarse en la lucha habitual por los podios y para ello han vivido una revolución con los fichajes de Lauda y Wolff, buscando afinar un chasis que ha sido en los últimos años el punto débil. Cuentan con una evolución del monoplaza del pasado año en el que han tratado de optimizar la aerodinámica con un nuevo diseño del alerón delantero. Al igual que en otros bólidos de la competencia, el 'morro de pato' ha sido sustituido por un escalón más suave y una punta afilada. Han mantenido la suspensión frontal y la suspensión de reverso para alargar la vida del neumático y su funcionamiento. La fiabilidad del motor, como cabe esperar de la casa alemana Mercedes, su propulsor, es el mejor del 'gran circo' y lo demostrarán en pista.

Chasis F1 Wo4

Motor Mercedes Benz FO 108Z

Neumáticos Pirelli

Llantas Advanti

Combustible Petronas

Frenos Brembo

Lewis Hamilton

En busca de nuevos retos



Año y lugar de nacimiento
1985, Stevenage
(Reino Unido)

Títulos mundiales 1

Victorias 21

Poles 26

Podios 49

Vueltas rápidas 12

Mejor resultado 1º

Año debut
2007

Carreras disputadas 110

Número de monoplaza en 2013 10

Twitter
@LewisHamilton
(1.378.615 seguidores)

El fichaje del británico Lewis Hamilton por Mercedes ha sido, sin duda, la sorpresa del mercado de pilotos de la Fórmula 1. El inglés tiene el honor de ser el mejor debutante de la historia de la Fórmula 1. Fichó por McLaren con tan solo 12 años, y dio el salto al 'gran circo' avalado por Ron Dennis en 2007, formando pareja con Fernando Alonso. Su llegada a la máxima categoría del automovilismo estuvo precedida por el título en la GP2 (2006).

Guerra con Alonso

Su extraordinario arranque en la F1 causó un cisma en McLaren y una guerra abierta con Alonso, que había llegado avalado por sus dos Mundiales consecutivos y vio cómo Dennis aupaba a su joven pupilo. De todos modos, Hamilton logró nueve podios consecutivos (12 en total) en su año de debut, cuatro victorias (emulando a Jacques Villeneuve) y luchó por el título

hasta el final, siendo subcampeón por delante del español. Al año siguiente, se coronó campeón del mundo, siendo el más joven hasta entonces en lograrlo. A partir de ahí, no ha vuelto a rendir al nivel esperado, se ha visto envuelto en numerosas polémicas en las pistas y tras tres años opacado por Button en McLaren, el pasado mes de septiembre decía adiós a su casa para emprender un nuevo reto como sustituto de Schumi.

AÑO	EQUIPO	VICTORIAS	POLES	PODIOS	CLASIFIC.
2012	McLaren	4	7	7	4º
2011	McLaren	3	1	6	5º
2010	McLaren	3	1	9	4º
2009	McLaren	2	4	5	5º
2008	McLaren	5	7	10	1º
2007	McLaren	4	6	12	2º





Nico Rosberg

A luchar por las victorias



Año y lugar de nacimiento
1985, Wiesbaden (Alemania)

Títulos mundiales 0

Victorias 1

Poles 1

Podios 7

Vueltas rápidas X

Mejor resultado 1º

Año debut
2006

Carreras disputadas 128

Número de monoplaza en 2013 9

Twitter
@nico_rosberg
(249.721 seg.)

Predispuesto a la Fórmula 1 desde la cuna, el hijo del ex campeón del mundo finlandés Keke Rosberg, llegó a la competición avalado por el título en la GP2 el primer año que existió esta categoría (2005). Esa victoria le permitió fichar por Williams para debutar en la F1 con una vuelta rápida en Bahréin, que le convirtió en el más joven en lograrlo. Allí estuvo cuatro campañas, con la séptima plaza en la general de su última temporada como mejor resultado. La entrada de Mercedes con escudería propia en el 'gran circo' le llevó a firmar por la marca de la estrella en 2010.

Por delante del Káiser

Junto al heptacampeón del mundo Michael Schumacher ha vivido sus mejores momentos. A pesar de que el coche no era todo lo competitivo que ambos hubieran deseado, Rosberg acabó séptimo en la general en 2010 y 2011. Y su novena plaza de 2012 es, quizás, engañosa, ya que tuvo sus instantes de gloria con su primera pole y su primera victoria en China. La incógnita es si podrá seguir en la línea ascendente. Aunque en sus tres años con el Káiser siempre ha terminado por delante, ahora tiene un rival de su generación que ya sabe lo que es ser campeón del mundo y viene a la escudería con ánimos de volver a lo más alto del cajón y deberá multiplicar sus esfuerzos.

AÑO	EQUIPO	VICTORIAS	POLES	PODIOS	CLASIFIC.
2012	Mercedes	1	1	2	9º
2011	Mercedes	0	0	0	7º
2010	Mercedes	0	0	3	7º
2009	Williams	0	0	0	7º
2008	Williams	0	0	2	13º
2007	Williams	0	0	0	9º
2006	Williams	0	0	0	17º



SAUBER EN BUSCA DE LA SORPRESA

HISTORIA El equipo suizo es el sueño hecho realidad de su dueño, Peter Sauber, quien pasó de vendedor de coches a constructor en tan solo unos años. Comenzó su andadura en carreras de resistencia y dio el salto a la F1 en 1993. Tradicionalmente asociado a Ferrari, ha sido una cantera de la que han salido pilotos de la talla de Kimi Raikkonen, Robert Kubica, Nick Heidfeld o Felipe Massa. La primera y hasta el momento única victoria la firmó Kubica en el GP de Canadá en 2008. La escudería ha sido la primera en confiar la dirección a una mujer, Monisha Kaltenborn.

PUNTOS A FAVOR... La calidad de Hulkenberg puede impulsar al equipo a ofrecer su mejor versión. Además, cuentan con un monoplaza mejorado de la versión de 2012, su mejor campaña hasta la fecha, ya que consiguieron un total de 126 puntos, superando ampliamente los 44 de las dos temporadas precedentes.

... Y EN CONTRA Al contar con dos pilotos nuevos podrían necesitar un tiempo para adaptarse a su nuevo equipo. Los nuevos pontones laterales son una incógnita. Debido a su pequeño tamaño, el flujo aerodinámico es más limpio, pero puede poner en peligro la refrigeración del C32. Desde la escudería creen que responderán a temperaturas de hasta 35 grados, por lo que el GP de Malasia será su gran reto.

AÑO	VICTORIAS	POLES	PODIOS	POSIC. FINAL
2012	0	0	3	6º
2011	0	0	0	7º
2010	0	0	0	8º
2009	0	0	2	6º
2008	1	1	11	3º
2007	0	0	2	2º
2006	0	0	2	5º
2005	0	0	0	8º
2004	0	0	0	6º
2003	0	0	1	6º
2002	0	0	0	5º

Nico Hülkenberg



Año y lugar de nacimiento

1987, Emmerich (Alemania)

Títulos mundiales

0

Victorias

0

Poles

0

Podios

0

Vueltas rápidas

0

Mejor resultado

4º

Año debut

2010

Carreras disputadas

39

Número de monoplace

en 2013 13

Twitter

@NicoHulkenberg
(53.570 seguidores)

Hülkenberg debutó en 2010 a los mandos de un Williams. Aunque era el coche más lento de la parrilla, el alemán no tardó en demostrar su calidad y logró entrar en la tercera carrera. Además, fue el mejor debutante del año, con la sexta plaza en Hungría como mejor resultado y una sorprendente pole en Brasil. Sin embargo, decidió romper con la escudería británica y fichó por Force India para 2011 como probador. En esa campaña rodó en las sesiones de libres y consiguió el volante oficial para 2012 con la escudería india. El pasado curso demostró su calidad, largamente exaltada por su agente Willi Weber (ex mánager de Schumacher). Así, fue cuarto en Bélgica y quinto en Valencia y Brasil, donde lideró la carrera durante muchas vueltas hasta que fue sancionado por echar de la pista a Lewis Hamilton. Su llegada a Sauber le permitirá dar un paso más en su progresión.

Esteban Gutiérrez



Año y lugar de nacimiento

1991, Monterrey (México)

Títulos mundiales

0

Victorias

0

Poles

0

Podios

0

Vueltas rápidas

0

Mejor resultado

-

Año debut

2013

Carreras disputadas

0

Número de monoplace

en 2013 14

Twitter

@EstebanGtz
(42.203 seguidores)

Otro de los novatos del curso. Da el salto a la F1 después de dos temporadas como probador y para suplir la vacante de su compatriota Sergio Pérez. Será la primera vez en 45 años que México cuente con dos pilotos en la máxima categoría del automovilismo. Gutiérrez llega avalado por su título en la GP3 Series de 2010, en un año en que subió a todos los podios excepto en Hungaroring. El año pasado corrió la GP2 con Lotus GP, firmando la tercera plaza en la general con tres triunfos. Además, cuenta con una breve experiencia en el 'gran circo' pues el año pasado relevó a Pérez, enfermo con gripe, en los entrenamientos libres del Gran Premio de la India, donde firmó la vigésima posición. Surgido de la cantera de la escudería Telmex, afronta esta nueva etapa con ilusión y ganas de seguir la buena progresión de su compatriota. El rendimiento de Sauber el pasado año invita a soñar.



www.sauberf1team.com

Director Monisha Kaltenborn

Director técnico Giampaolo Dall'Ara

Sede Hinwil (Suiza)

Pilotos Nico Hülkenberg y Esteban Gutiérrez

Pilotos probadores Robin Frijns

Monoplace C32

Motor Ferrari

Debut en el Mundial 1993

Carreras disputadas 275

Victorias 1

Poles 1

Vueltas rápidas 4

Mejor posición 1º

Mundiales de Constructores 0



WILLIAMS A VOLVER CON LOS GRANDES

HISTORIA El equipo fundado por Frank Williams en 1977 es uno de los cuatro grandes por palmarés de la F1 junto a Ferrari, McLaren y Team Lotus. Así, es de las tres escuderías que han llegado a las 100 victorias y es la segunda más laureada en el apartado de constructores, con 9 títulos por 16 de Ferrari. A principios de los 90 el fichaje de Adrian Newey y la asociación con Renault lo hizo invencibles. Sin embargo, vivieron su momento más trágico el 1 de mayo de 1994, con la muerte de Ayrton Senna en Imola. También contaron en sus filas con campeones de la talla de Prost, Nelson Piquet, Jacques Villeneuve, Damon Hill o Nigel Mansell.

PUNTOS A FAVOR... Pastor Maldonado no teme a los desafíos y ya demostró el pasado curso que Williams puede volver a ganar. El

monoplaza es nuevo al 80% y confían en que esas innovaciones les permitan mejorar. Estrenan caja de cambios, suspensión trasera, chasis, morro y los escapes Coanda. Además, han vuelto a correr con Renault y en su segundo año, el fabricante francés proporcionará motores aún más fiables.

... Y EN CONTRA Bottas podría necesitar varias carreras para dar su mejor versión en su debut en la F1. Los escapes han sido cuestionados e incluso declarados ilegales por la FIA; tanto si los mantienen como si no, la polémica está asegurada y el rendimiento del coche en el aire hasta el debut en Melbourne Park.

AÑO	VICTORIAS	POLES	PODIOS	POS. FINAL
2012	1	1	1	8º
2011	0	0	0	9º
2010	0	1	0	6º
2009	0	0	0	7º
2008	0	0	2	8º
2007	0	0	1	4º
2006	0	0	0	8º
2005	0	1	4	5º
2004	1	1	4	4º
2003	4	4	12	2º
2002	1	7	13	2º

Pastor Maldonado



Año y lugar de nacimiento

1985. Maracay (Venezuela)

Títulos mundiales

0

Victorias

1

Poles

1

Podios

1

Vueltas rápidas

0

Mejor resultado

1º

Año debut

2011

Carreras disputadas

39

Número de monoplaza en 2013

16

Twitter

@Pastormaldo
(118.765 seguidores)

Valtteri Bottas



Año y lugar de nacimiento

1989. Nastola (Finlandia)

Títulos mundiales

0

Victorias

0

Poles

0

Podios

0

Vueltas rápidas

0

Mejor resultado

-

Año debut

2013

Carreras disputadas

0

Número de monoplaza en 2013

17

Twitter

@ValtteriBottas
(14.876 seguidores)

El finlandés es otro de los debutantes de la categoría, a la que llega tras convencer a los responsables del equipo en su año como probador.

Fichó como tercer piloto para 2012 un año después de proclamarse campeón de la GP3 Series, con cuatro triunfos y una pole en 16 carreras. Y no tardó en demostrar su calidad en los libres del Gran Premio de Malasia,

en los que fue mejor que Maldonado. Aprovechó sus oportunidades en las otras 14 sesiones de

entrenamientos en las que pilotó el FW34 y logró apearse del asiento al brasileño Bruno Senna, que se ha quedado fuera del 'gran circo'. Su palmarés también se completa con la Eurocopa de Fórmula Renault y la Copa NEZ de Fórmula Renault en 2008, un hito sólo firmado por Filipe Albuquerque. Dos años más tarde se convirtió en el primer piloto en ganar dos veces el Masters de Fórmula 3 al llevarse dos victorias consecutivas.

talla de Lewis Hamilton o Nico Rosberg. Su debut en la Fórmula 1 no fue fácil, sufrió seis abandonos y acabó con tan solo un punto. Pero dejó destellos de su calidad y entró en la Q3 en tres carreras. El pasado curso se desquitó con 45 puntos, aunque abandonó cinco carreras y ésa es, sin duda, su asignatura pendiente para este curso. Su entrada en la F1 estuvo avalada por el presidente Hugo Chávez, con quien tenía mucha relación.



WILLIAMS F1

www.williamsf1.com

Director Frank Williams (R. U.)

Director técnico Mike Coughlan (R. U.)

Sede Grove (R. U.)

Pilotos Pastor Maldonado (VEN) y Valtteri Bottas (FIN)

Pilotos probadores Susie Wolff (R. U.)

Monoplaza Williams FW35

Motor Renault

Debut en el Mundial 1977

Carreras disputadas 592

Victorias 114

Poles 127

Vueltas rápidas 131

Mejor posición 1º

Mundiales de Constructores 9



TORO ROSSO

LA CANTERA QUIERE CRECER

HISTORIA El equipo nace en 2006 cuando Dietrich Mateschitz, dueño de Red Bull, compra Minardi para tener una filial de su primera escudería. La filosofía ha sido apostar por jóvenes promesas surgidas del Red Bull Junior Team. Su mejor apuesta fue Sebastian Vettel, que logró la única victoria de Toro Rosso en Monza 2008. Fue la mejor campaña y acabaron sextos en el Mundial de Constructores, por delante de Red Bull. El español Jaime Alguersuari corrió dos años y medio, pero fue despedido por sorpresa a finales de 2011. Franz Tost dirige a sus pupilos con mano de hierro, pero no ha conseguido más éxitos desde que el alemán saltara al primer equipo.

PUNTOS A FAVOR... La llegada de James Key a la dirección técnica les hace ser más ambiciosos y confían en terminar en la sexta posición en el Mundial de Marcas. De hecho, el británico diseñó el último Sauber, el C31, que logró cuatro podios. Además, repetirán con la pareja de pilotos del pasado curso, con Ricciardo y Vergne muy motivados ya que se podrían estar jugando el asiento en el primer equipo, que actualmente ocupa el veterano australiano Mark Webber.

... Y EN CONTRA Hasta el momento no han sido capaces de adaptarse a los neumáticos. En condiciones extremas podría pasarles factura, ya que las gomas se degradan con facilidad y presentan mucho *graining*. La competitividad en los boxes puede hacer estallar una guerra entre los dos pilotos.

AÑO	VICTORIAS	POLES	PODIOS	POS. FINAL
2012	0	0	0	9º
2011	0	0	0	8º
2010	0	0	0	9º
2009	0	0	0	10º
2008	1	1	1	6º
2007	0	0	0	7º
2006	0	0	0	9º



www.scuderiatorosso.com

Director Franz Tost (AUS)

Director técnico James Key (R. U.)

Sede Faenza (ITA)

Pilotos Daniel Ricciardo (AUS) y Jean-Éric Vergne (FRA)

Pilotos probadores Sébastien Buemi (SUI)

Monoplaza STR8

Motor Ferrari 056

Debut en el Mundial 2006

Carreras disputadas 127

Victorias 1

Poles 1

Vueltas rápidas 0

Mejor posición 1º

Mundiales de Constructores 0

Daniel Ricciardo



Año y lugar de nacimiento

1989. Perth (Australia)

Títulos mundiales 0

Victorias 0

Poles 0

Podios 0

Vueltas rápidas 0

Mejor resultado 9º

Año debut 2011

Carreras disputadas 31

Número de monoplaza en 2013 19

Twitter @danielricciardo (64.094 seguidores)

El australiano debutó en la Fórmula 1 a mitad de la temporada 2011 para suplir a Narain Karthikeyan en la escudería española HRT. Corrió 11 carreras y en la mayoría terminó por delante de Liuzzi. Formado en la cantera de Red Bull, el pasado año logró un volante en la 'filial' de Toro Rosso, pero no tuvo fortuna. El coche no estuvo al nivel deseado y solo pudo sumar diez puntos. Aunque debutó con una novena plaza en Australia, no pudo mejorarla en todo el Campeonato. Además, hasta el ecuador del mismo, el rendimiento de Toro Rosso fue muy discreto. A pesar de que sonaba como suplente de Mark Webber en Red Bull, esta campaña deberá esforzarse al máximo para dar el salto al primer equipo ya que Vergne le ganó la partida en 2012. En las categorías inferiores destacan sus títulos en la F3 Británica en 2009 y un año antes en la Fórmula Renault 2.0.

Jean-Éric Vergne



Año y lugar de nacimiento

1990. Pontoise (Francia)

Títulos mundiales 0

Victorias 0

Poles 0

Podios 0

Vueltas rápidas 0

Mejor resultado 8º

Año debut 2012

Carreras disputadas 20

Número de monoplaza en 2013 18

Twitter @JeanEricVergne (46.029 seguidores)

El gallo tuvo un estreno complicado en el 'gran circo'. Aunque abrió la campaña con una meritoria octava posición en Melbourne Park, la lentitud del STR7 le dejó fuera de los puntos hasta Bélgica, donde repitió dicha posición. En el segundo tramo del año consiguió ser más regular y volvió a entrar en los puntos en Corea y Brasil, con lo que acumuló 16 puntos y superó en la clasificación a su compañero, ligeramente más acostumbrado a la F1. Al igual que Ricciardo, también se formó en el Red Bull Junior Team. Entre sus éxitos juveniles destaca la corona en la F3 Británica en 2010, un curso en el que ganó 12 de las 24 primeras pruebas y se proclamó campeón a falta de seis citas. Además, deslumbró en los test de Jóvenes Pilotos de Abu Dabi en 2011, donde se puso a los mandos del RB7 con el que Sébastien Vettel acababa de proclamarse bicampeón.



FORCE INDIA A VOLVER AL PODIO

HISTORIA La escudería Force India nace en el año 2008 tras la compra por parte del indio Vijay Mallya del modesto Spyker F1, heredero de Jordan. Comenzaron su andadura adaptando el motor Ferrari al chasis de Spyker. Un año después firmaron un acuerdo con Mercedes para el suministro de motores y dieron un importante salto adelante. El italiano Giancarlo Fisichella lograría el mejor resultado para el equipo un año después con la segunda posición en Bélgica, donde también firmaría la pole. Sin embargo, Fisico se fue a Ferrari a cubrir la baja del lesionado Felipe Massa y no han vuelto a pisar el podio. Sextos en el Mundial de 2011, lucharán por volver a esa posición, por la que pugnarán con Williams y Sauber, a priori.

PUNTOS A FAVOR... Repiten con la pareja de pilotos formada por Sutil y Di Resta, que fueron los artífices de la mejor clasificación histórica del equipo. El bólido, el VJM06, es una evolución del monoplaza del pasado curso, sin la nariz escalonada, por lo que esperan ser fuertes desde las primeras carreras.

... Y EN CONTRA El Force India es un coche muy rápido a una vuelta, pero pierde agresividad en carrera. La indecisión a la hora de nombrar al segundo piloto puede pasarles factura. Sobre todo si Sutil, tras un año en blanco, ha perdido ritmo de competición.

AÑO	VICTORIAS	POLES	PODIOS	POS. FINAL
2012	0	0	0	7º
2011	0	0	0	6º
2010	0	0	0	7º
2009	0	1	1	9º
2008	0	0	0	10º



www.forceindiaf1.com

Director Vijay Mallya (India)

Director técnico Andrew Green (R. U.)

Sede Silverstone (R. U.)

Pilotos Paul di Resta (R. U.)
y Adrian Sutil (ALE)

Pilotos probadores Bianchi (FRA) y J. Rossiter (R. U.)

Monoplaza VJM 06

Motor Mercedes Fo 108X

Debut en el Mundial 2008

Carreras disputadas 93

Victorias 0

Poles 1

Vueltas rápidas 2

Mejor posición 2º

Mundiales de Constructores 0

Paul Di Resta



Año y lugar de nacimiento
1986. Uphall
(Reino Unido)

Títulos mundiales 0

Victorias 0

Poles 0

Podios 0

Vueltas rápidas 0

Mejor resultado 4º

Año debut 2011

Carreras disputadas 39

Número de monoplaza en 2013 14

Twitter
@pauldiResta
(194.608 seguidores)

El escocés afronta su tercer curso consecutivo en Force India con ilusión por buscar su primer podio después de quedarse el año pasado a las puertas en la carrera nocturna de Singapur. Di Resta dio el salto a la F1 tras un año en el que alternó las labores de probador en Force India con su título en la DTM. Debutó entrando en los puntos en Australia y finalizó su primer curso con 27 puntos y la sexta posición en Singapur como mejor resultado.

Eso le hizo estar en la órbita de Mercedes, pero todo quedó en un rumor. El pasado año casi dobló su puntuación (46) con nueve carreras en el 'top 10' y la cuarta posición en el trazado de Singapur como mejor resultado. Ahora, Di Resta, que es primo del campeón de la IndyCar Dario Franchitti, intentará convertirse en el primer piloto de la joven escudería Force India que logra subir al cajón en una carrera de la máxima categoría.

Adrian Sutil



Año y lugar de nacimiento
1983. Starnberg
(Alemania)

Títulos mundiales 0

Victorias 0

Poles 0

Podios 0

Vueltas rápidas 0

Mejor resultado 4º

Año debut
2007

Carreras disputadas 90

Número de monoplaza en 2013 15

Twitter
@Adriansutil
(1.194 seguidores)

El alemán de ascendencia uruguaya ha sido el último piloto de la parrilla en asegurarse un asiento en 2013. Y lo ha hecho regresando a la escudería en la que ha disputado toda su carrera en la F1 desde que debutara en 2007, cuando era Spyker. Su bajo rendimiento en 2011 le dejó sin volante el pasado curso, que fue sustituido por su compatriota Nico Hülkenberg, pero la marcha de éste le ha permitido volver a 'casa', donde intentará mejorar su cuarta

posición del GP de Italia en 2009, su tope en el 'gran circo'. En las categorías inferiores fue campeón de la Fórmula 3 Japonesa en 2006 y subcampeón de la Fórmula 3 Euroseries un año antes. Fuera de los circuitos, fue condenado a 18 meses de prisión condicional por un incidente con uno de los socios fundadores del Grupo Geni, Eric Lux, a quien presuntamente habría agredido con una copa rota de champán en un club de Shanghái.



CATERHAM

EN BUSCA DE SUS PRIMEROS PUNTOS

HISTORIA La escudería malaya del magnate Tony Fernandes afronta su cuarto curso en la Fórmula 1 con el modesto objetivo de conquistar sus primeros puntos. Aunque en 2010 debutó con el nombre de Lotus Racing, en una ilusión de Fernandes de emular los grandes éxitos del mítico equipo británico de Colin Chapman, en 2012 pasó a llamarse Caterham, después de una ardua batalla en los juzgados con Lotus Cars por el uso legítimo de la denominación Lotus. Aunque ganó el juicio, y usó el nombre Team Lotus durante un curso, la ausencia de éxitos convenció al malayo para cambiar el nombre del equipo y comenzar de cero, permitiendo a Renault convertirse en el nuevo Lotus.

PUNTOS A FAVOR... La ambición de dos jóvenes pilotos con ganas de dar sorpresas y mantenerse en la parrilla. Ambos saben que un buen resultado puede abrirles la puerta de la competencia. La fiabilidad, en 2012 demostraron contar con un monoplaza sólido y solo sufrieron tres abandonos. Además, fue el mejor equipo del trío de modestos que completaban Marussia y HRT, ya fuera del Mundial de F1.

... Y EN CONTRA El propio Cyril Abiteboul, director de la escudería, ha descartado entrar en la lucha por los puntos y está convencido de que éste será un año de transición tras tres cursos de adaptación a la categoría. Además, la FIA ha cuestionado la legalidad de su escape. En el Gran Premio de Australia se emitirá un veredicto; de no aprobarse, supondrá un importante paso atrás para sus mejoras.

AÑO	VICTORIAS	POLES	PODIOS	POS. FINAL
2012	0	0	0	10º
2011*	0	0	0	10º
2010*	0	0	0	10º

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



www.caterhamf1.com

Director Cyril Abiteboul (FRA)

Director técnico Mark Smith

Sede Leaffield (R. U.)

Pilotos Charles Pic (FRA) y Giedo van der Garde (HOL)

Pilotos probadores Ma Qing Hua (CHN), Alex Rossi (USA)

Monoplaza CT03

Motor Renault RS27-2013

Debut en el Mundial 2010

Carreras disputadas 20 (38 con sus otras denominaciones)

Victorias 0

Poles 0

Vueltas rápidas 0

Mejor posición 11

Mundiales de Constructores 0

Charles Pic



Año y lugar de nacimiento

1990. Montélimar (Francia)

Títulos mundiales 0

Victorias 0

Poles 0

Podios 0

Vueltas rápidas 0

Mejor resultado 12º

Año debut 2012

Carreras disputadas 20

Número de monoplaza en 2013 20

Twitter
@Charles_Pic1
(53.255 seguidores)

El gallo firmó un buen debut en el 'gran circo' en 2012 a los mandos de un Marussia. Pese a contar con uno de los coches más modestos de la parrilla, igualó el rendimiento de su compañero, el veterano Timo Glock, con una duodécima plaza en Brasil como mejor resultado. Procedente del karting, fue tercero en el Nacional de Francia en 2006. Su paso por las categorías menores de los monoplazas fue discreto hasta su cuarto puesto en 2011 en la GP2 Series, en un año

en que sumó dos triunfos y tres podios en el equipo de Alejandro Agag, el Barwa Addax Team. Su buena actuación le permitió rodar con Virgin en los tests de Jóvenes Pilotos de Abu Dabi. Convenció al equipo y se fue del trazado de Yas Marina con contrato con dicha escudería –que posteriormente fue comprada por el grupo ruso Marussia y cambió de nombre–. Debutó con una decimoquinta plaza en Melbourne Park.

Giedo van der Garde



Año y lugar de nacimiento

1985. Rheden (Holanda)

Títulos mundiales 0

Victorias 0

Poles 0

Podios 0

Vueltas rápidas 0

Mejor resultado -

Año debut 2013

Carreras disputadas 0

Número de monoplaza en 2013 21

Twitter
@Gvandergarde
(19.366 seguidores)

Es uno de los rookies del Mundial de 2013. Fichó por la escudería británica el pasado año como probador y tomó los mandos del monoplaza en los libres de seis Grandes Premios. Alternó ese puesto con las GP2 Series, donde firmó dos victorias y subió en seis ocasiones al podio para acabar su cuarta campaña en la antesala de la Fórmula 1 en sexta posición. En 2011 fue tercero en la GP2 Asia y quinto en la GP2, con cinco podios. Dio sus primeros pasos en los monoplazas

en 2003, después de ser el vencedor del Mundial y del campeonato holandés de karting. Tras un breve paso por la Fórmula Renault Euro Series, compitió tres cursos en la Fórmula 3 Euro Series, con una victoria y cuatro podios en su último año. Eso le permitió rodar con las extintas escuderías de F1 Super Aguri y Spyker, pero su gran oportunidad llegó tras ganar la Fórmula Renault 3.5 Series y probar con la marca del rombo.



MARUSSIA A EVITAR EL FAROLILLO ROJO

HISTORIA Marussia debutó en la Fórmula 1 hace tres años como Virgin, un proyecto personal del millonario Richard Branson. El germen de la escudería está en el equipo Manor, de la Fórmula 3 Británica, que fue el que logró la licencia, aunque posteriormente fue adquirido por Virgin, que había aterrizado en la categoría un año antes como patrocinador de Brawn GP. En su primer año sufrieron múltiples problemas después de poner en la parrilla un monoplaza diseñado por ordenador que no había entrado en el túnel del viento. Fueron últimos. En 2011 entró Marussia en el accionariado, pero los resultados tampoco llegaron y repitieron la última posición. El año pasado pudieron superar a HRT en la clasificación final, pero la retirada del equipo español les obliga a repetir la última plaza del paddock.

PUNTOS A FAVOR... Han trabajado en el túnel del viento de McLaren, lo que supondrá un importante avance en su monoplaza, que esperan estén en mejores posiciones en la parrilla. Además, el MR 02 es una evolución del anterior con KERS. El director técnico Pat Symonds es un aval por su experiencia aunque ha cumplido una sanción de cinco años por su implicación en el *crashgate* ya que Nelson Piquet Jr. le acusó de haberle obligado a estrellarse en el GP de Singapur en 2008 para beneficiar a su entonces compañero, Fernando Alonso, y sus hazañas se mirarán con lupa.

... Y EN CONTRA La decisión de cambiar a última hora de piloto puede pesar al equipo ruso, que ha tenido que prescindir del experimentado Timo Glock para presentar una alineación con dos *rookies*.

AÑO	VICTORIAS	POLES	PODIOS	POS. FINAL
2012	0	0	0	11º
2011*	0	0	0	12º
2010*	0	0	0	12º

* Resultados obtenidos como equipo Virgin.

Max Chilton



Año y lugar de nacimiento

1991. Reigate (Reino Unido)

Títulos mundiales

Victorias 0

Poles 0

Podios 0

Vueltas rápidas 0

Mejor resultado -

Año debut 2013

Carreras disputadas 0

Número de monoplaza en 2013 23

Twitter @maxchilton (22.856 seguidores)

El joven británico debutará en la Fórmula 1 después de una regular carrera en las categorías inferiores en las que ha destacado por su velocidad aunque sin continuidad.

A finales de 2012 fichó como probador de Marussia y debutó en los libres de Abu Dabi. También participó en los tests de jóvenes pilotos con el equipo ruso, como había hecho en 2011 con Force India. El pasado año ya corrió en el equipo Marussia Carlin de GP2, firmando la cuarta

plaza en la general, al conseguir dos victorias, cuatro podios, dos poles y una vuelta rápida. Además, destaca su cuarta posición en la Fórmula 3 Británica en 2009 en un curso con una victoria, cinco podios, cuatro poles y dos vueltas rápidas. Ahora afronta una campaña que seguro será complicada ya que Marussia fue de los peores equipos de la temporada pasada y solo superó a HRT, ausente ya del Mundial de F1.

Jules Bianchi



Año y lugar de nacimiento

1989. Niza (Francia)

Títulos mundiales 0

Victorias 0

Poles 0

Podios 0

Vueltas rápidas 0

Mejor resultado -

Año debut 2013

Carreras disputadas 0

Número de monoplaza en 2013 22

Twitter @Jules_Bianchi (21.911 seguidores)

El francés se hizo con el último asiento de la parrilla a tan solo dos semanas del inicio del Mundial en Australia. De hecho, Marussia decidió apostar por él en detrimento del brasileño Luiz Razia, que a pesar de haber sido confirmado solo estuvo en el equipo 23 días. Bianchi, procedente de la cantera de Ferrari, fue probador del *Cavallino* en 2011 y el año pasado la escudería italiana lo cedió a Force India. Había sonado como firme candidato a la vacante de dicha

escudería para 2013, con la que había hecho la pretemporada, pero finalmente eligieron al alemán Adrian Sutil. Y cuando parecía que debería conformarse con el trabajo entre bambalinas, un problema con los impagos de los patrocinadores de Razia le han dado esta oportunidad de debutar en el 'gran circo'. En las categorías inferiores destacan sus dos terceras posiciones consecutivas en la GP2 Series en 2010 y 2011.



www.marussiaf1team.com

Director John Booth (R. U.)

Director técnico Pat Symonds (R. U.)

Sede Banbury (R. U.)

Pilotos Max Chilton (R. U.) y Jules Bianchi (FRA)

Pilotos probadores Por confirmar

Monoplaza Marussia MR02

Motor Cosworth CA 2013K

Debut en el Mundial 2010

Carreras disputadas 58

Victorias 0

Poles 0

Vueltas rápidas 0

Mejor posición 12º

Mundiales de Constructores 0

¿GANAS DE F1®? AQUÍ LA TIENES

Banco Santander te trae toda la emoción
del campeonato de F1® de 2013.



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.



OFFICIAL BANK
SCUDERIA FERRARI

Santander Santander Santander

 **Santander**
un banco para tus ideas

bancosantander.es

[@SantanderGP](https://twitter.com/SantanderGP)

LOS CIRCUITOS

Este año, una carrera menos

Finalmente, Bernie Ecclestone ha decidido dejar en 19 los grandes premios del campeonato de 2013, tras caída del calendario de Nueva Jersey, que iba a debutar en sustitución de Valencia.

El pasado mes de octubre, el patrón de la Fórmula 1, Bernie Ecclestone descartó del calendario la cita de Nueva Jersey (EE UU), que iba a llevar la F1 a un circuito urbano junto al río Hudson con el skyline de Manhattan como telón de fondo. Los organizadores de la carrera estadounidense no habían cumplido los plazos y no podrán debutar en el 'gran circo'

hasta 2014, temporada en la que también está prevista una cita en Sochi (Rusia). La suspensión de la carrera en EE UU abrió la lucha por hacerse con ese hueco en el calendario mundialista: Francia, Austria, Turquía y Portugal presentaron sus propuestas. Pero fueron cayendo una tras otra. Ecclestone considera que la Fórmula 1 debe explorar nuevos territorios y el Viejo Continente cuenta ya con siete Grandes Premios. La candidatura austriaca, avalada por Red Bull y el poderoso empresario Dietrich Mateschitz, fue la primera en caer por falta de hoteles, pese a contar con un trazado del agrado del mandamás de la Fórmula 1.

La política económica de François Hollande tampoco casa con los intereses de Ecclestone por lo que Magny-Cours, que acogió su última carrera en 2008, también se quedó sin opciones de volver a albergar un Gran Premio. La falta de financiación pública también cortó las ilusiones de Turquía de volver al calendario pese a que Istanbul Park es uno de los circuitos predilectos de los pilotos.

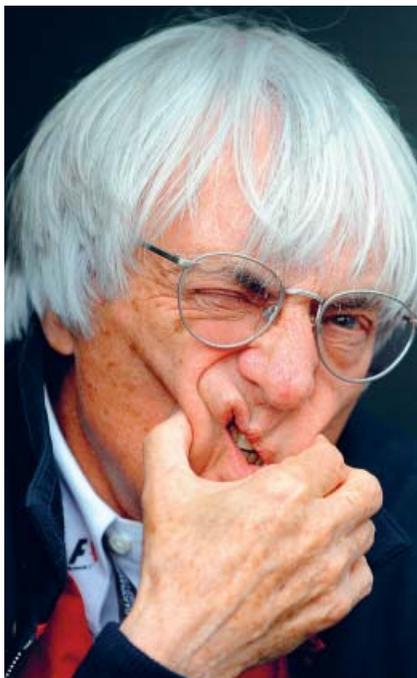
El nuevo circuito del Algarve parecía la única alternativa posible. Por fechas la opción lusa ganaba peso, lo que permitiría a Portugal, ausente desde 1996, volver a la élite del automovilismo.

Finalmente, Ecclestone ha decidido quedarse con 19 citas al considerar que la inminencia del inicio del Campeonato desaconseja la entrada en la programación de una nueva carrera.



**«El 21 de julio
podría
quedarse
libre.
Vacaciones
más largas
para todo el
mundo»**

BERNIE ECCLESTONE



CINCO TEMPORADAS. El GP de Europa se ha celebrado en Valencia desde 2008. Este año se ha caído por problemas económicos.

1 GP de Australia

Curvas a gran velocidad, rectas, chicanes, buenas zonas para adelantar... Un circuito con todos los ingredientes para disfrutar de una gran carrera.



AYRTON SENNA ha sido el piloto que más veces se ha impuesto en la *pole position* en este circuito, aunque no ha sido quien más veces lo ha ganado. Schumacher lo logró en 4 ocasiones.

El GP de Australia entró en el calendario de la Fórmula 1 en 1985, pero ha acogido carreras de coches desde 1928. Hasta el año 1995 las carreras del Mundial se celebraron en la ciudad de Adelaide, y ya a partir de ese año se trasladaron al circuito de Melbourne.



«Me encanta Albert Park. Es un circuito técnico con algunas curvas interesantes»

FERNANDO ALONSO



Cuenta con todos los ingredientes para ofrecer un gran espectáculo: curvas de alta velocidad, varias rectas, chicanes y buenas zonas de adelantamiento. Al ser un circuito urbano, el asfalto suele estar sucio y bacheado, complicando la tracción de los monoplazas, cuyos mecánicos se ven obligados a ablandar las suspensiones para contrarrestar esa circunstancia. Requiere de una alta carga aerodinámica para ganar velocidad en las curvas rápidas y mejorar la tracción. Los neumáticos sufren un desgaste medio. En esta primera carrera del Campeonato, el año pasado Fernando Alonso salía el duodécimo en la parrilla. Con el F2012 muy cuestionado, necesitado de una evolución urgente, el piloto asturiano demostró toda su valía y remontó siete puestos, terminando en quinto lugar. Los McLaren y Red Bull coparon los cuatro primeros puestos.

DATOS DEL CIRCUITO

Longitud	5,303 metros
Vueltas	58
Curvas	16
Distancia total	307,6 km
Vuelta rápida	1:24,125 - Michael Schumacher (2004)

Nº CURVA	VELOCIDAD (KM/H)	MARCHA
1	145	3
2	200	4
3	92	2
4	145	3
5	239	6
6	134	3
7	186	4
8	255	6
9	115	3
10	-	-
11	226	6
12	233	5
13	138	3
14	205	5
15	84	2
16	180	4

HISTORIAL DE VICTORIAS

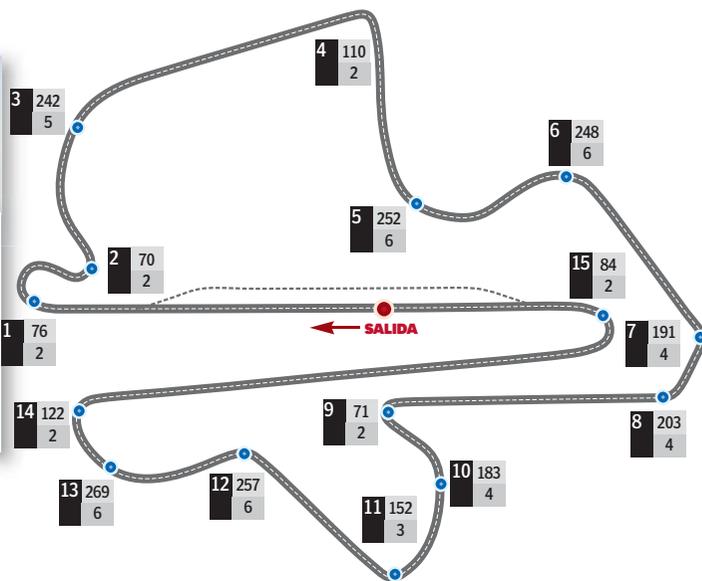
AÑO	PILOTO	PAÍS	EQUIPO
2012	Button	R. U.	McLaren
2011	Vettel	ALE	Red Bull
2010	Button	R. U.	McLaren
2009	Button	R. U.	Brawn GP
2008	Hamilton	R. U.	McLaren
2007	Raikkonen	FIN	Ferrari
2006	Alonso	ESP	Renault
2005	Fisichella	ITA	Renault
2004	Schumacher	ALE	Ferrari
2003	Coulthard	R. U.	McLaren
2002	Schumacher	ALE	Ferrari

2 GP de Malasia

La humedad, el calor, ponen a prueba la resistencia de los pilotos. El año pasado la lluvia causó estragos, pero favoreció a Alonso, que subió a lo alto del podio.



HERMANN TILKE. Es el 'padre' de los circuitos de Fórmula 1. Ha diseñado totalmente el de Sepang, pero también los de Valencia, Shanghái, Yas Marina, Austin... Y su sello está en casi todos los grandes circuitos del Campeonato, con las reformas por él diseñadas.



La gran sorpresa al inicio de la temporada fue el triunfo de Fernando Alonso: «Ganar en Sepang ha sido una sorpresa. Cuando iba a aparcar el coche no sabía en qué posición hacerlo, porque no me creía que hubiera terminado el primero». Así se expresaba el asturiano al acabar la carrera. Contra todo pronóstico, se alzó con el podio a pesar de que todos los expertos veían que su Ferrari necesitaba una evolución urgente.

«Es muy rápido y fluido, es suave comparado con uno urbano»

JENSON BUTTON

Y es que en Sepang nunca se sabe qué va a pasar con la meteorología, aunque el agua está prácticamente asegurada. El año pasado llovió de verdad, lo que benefició a Alonso y perjudicó a muchos pilotos, como Vettel, que acabó fuera de los puntos. Este 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.

Es uno de los circuitos más rústicos del Campeonato y una de sus características es la anchura de la pista, lo que facilita los adelantamientos a altas velocidades.

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)

Nº CURVA	← VELOCIDAD (KM/H)
	← MARCHA

HISTORIAL DE VICTORIAS

AÑO	PILOTO	PAÍS	EQUIPO
2012	Alonso	ESP	Ferrari
2011	Vettel	ALE	Red Bull
2010	Button	ALE	Red Bull
2009	Button	R. U.	Brawn GP
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	Schumacher	ALE	Williams

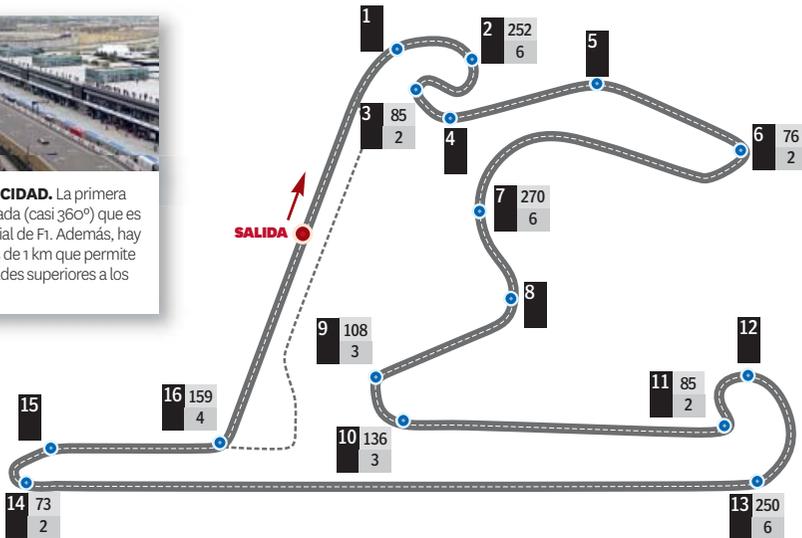


3 GP de China

Únicamente Hamilton ha logrado hacer doblete desde que comenzara a funcionar el veloz y simbólico circuito de Shanghái, en 2004. Alonso fue su segundo vencedor.



ALTÍSIMA VELOCIDAD. La primera curva es tan cerrada (casi 360°) que es única en el Mundial de F1. Además, hay una recta de más de 1 km que permite alcanzar velocidades superiores a los 320 km/h.



El Autódromo Internacional de Shanghái, nombre oficial del circuito, acoge el Gran Premio de China desde que forma parte del calendario de la Fórmula 1 (2004), y fue diseñado y construido por el arquitecto alemán Hermann Tilke en 2000, con una inversión de 200 millones de dólares. Su forma se inspira en el carácter chino *shang*, que significa elevado, y es la primera sílaba (la raíz) de la palabra Shanghai. Actualmente también sirve de circuito para el Campeonato Mundial de Motociclismo.

«Shanghái es de mis circuitos favoritos»

PASTOR MALDONADO

El gran triunfador de la edición de 2012 fue Nico Rosberg, que logró la primera victoria de su carrera y colocó el primer trofeo en las vitrinas de Mercedes desde 1955. La escudería alemana solucionó sus problemas de degradación de neumáticos y estuvo cerca de firmar el doblete. El error de uno de sus mecánicos (con una tuerca) provocó el abandono de Schumacher. Alonso, noveno en la salida y en la llegada, llegó a pelear por las cinco primeras posiciones, pero todo se fue al traste después de su tercera parada en boxes. Se encontró detrás de muchos pilotos que iban a dos paradas y no pudo adelantarlos.



DATOS DEL CIRCUITO

Longitud	5.451 metros
Vueltas	56
Curvas	16
Distancia total	305,26 km
Vuelta rápida	1:32,238 - Michael Schumacher (2004)

Nº CURVA	VELOCIDAD (KM/H)	MARCHA
1	252	6
2	85	2
3	270	6
4	76	2
5	108	3
6	136	3
7	159	4
8	85	2
9	73	2
10	136	3
11	85	2
12	250	6
13	73	2
14	159	4
15	85	2
16	136	3

HISTORIAL DE VICTORIAS

AÑO	PILOTO	PAÍS	EQUIPO
2012	Rosberg	ALE	Mercedes
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
2003	-	-	-
2002	-	-	-

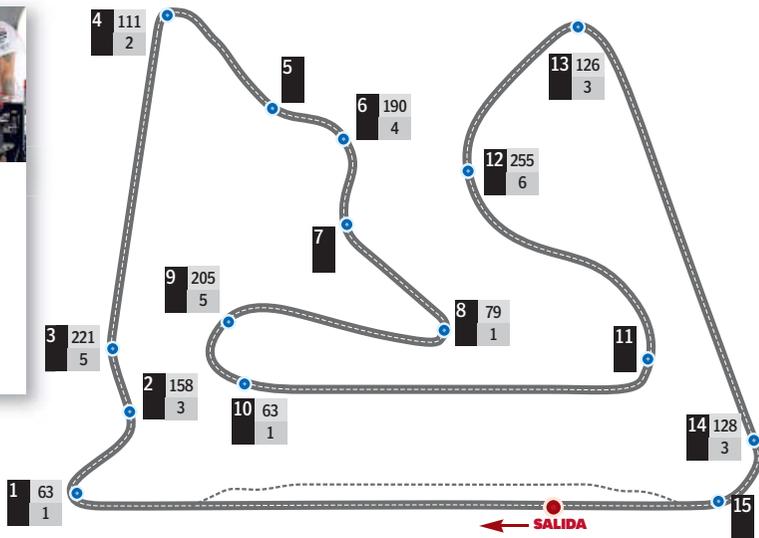
4 GP de Bahrein

El circuito de Sakhir se levanta en mitad del desierto. El calor, que se acrecienta en la pista y dentro de la cabina de los pilotos, es el principal temor de los equipos.



UNA PESADILLA.

Bahrén es una de las primeras carreras del Campeonato, porque suelen darse las temperaturas menos extremas. En verano pueden llegar a los 45 °C con un 80% de humedad.



Fue el primer circuito que se construyó en Oriente Medio, en 2004. Es uno de los trazados más enrevesados del Campeonato, donde la aceleración y la frenada juegan un papel fundamental, son la clave. Tiene tres largas rectas que terminan en fuertes puntos de frenada, los mejores lugares para intentar el adelantamiento. Además, el trazado es amplio, lo que facilita las escapatorias. La pega principal es la cercanía del desierto, que desplaza polvo y arena sobre la pista, a pesar de que los organizadores intentan minimizar el problema rociando con un líquido adhesivo las dunas más cercanas al circuito. Esto provoca el sufrimiento de los motores y que los neumáticos tengan menos adherencia.

«La arena se mueve con el viento. Nunca sabes dónde el asfalto estará resbaladizo»

SEBASTIAN VETTEL

El año pasado, Fernando Alonso consiguió salvar los muebles: «Ha sido otra carrera en la que limitamos los daños bastante bien. Era impensable que pudiéramos batir a los dos McLaren en esta pista», aseguraba el piloto español.

Aun así, logró pasar a Hamilton en pista. Sufrío sobre todo cuando puso los neumáticos duros. Acabó en séptima posición desde la novena plaza que ocupaba en la parrilla.

DATOS DEL CIRCUITO

Longitud 5,412 metros

Vueltas 57

Curvas 15

Distancia total 308,2 km

Vuelta rápida 1:58,287 - Fernando Alonso (2010)

Nº CURVA → VELOCIDAD (KM/H)
→ MARCHA

HISTORIAL DE VICTORIAS

AÑO	PILOTO	PAÍS	EQUIPO
2012	Vettel	ALE	Red Bull
2010	Alonso	ESP	Ferrari
2009	Button	R. U.	Brawn GP
2008	Massa	BRA	Ferrari
2007	Massa	BRA	Ferrari
2006	Alonso	ESP	Renault
2005	Alonso	ESP	Renault
2004	Schumacher	ALE	Ferrari
2003	-	-	-
2002	-	-	-

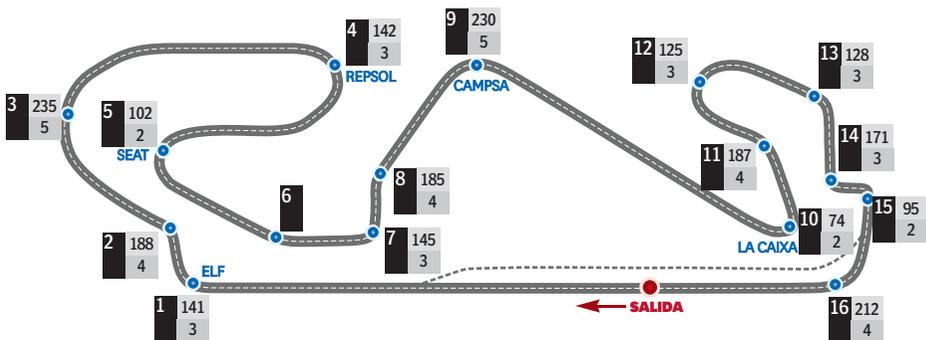


5 GP de España

Es un circuito muy conocido por todos los equipos, y el preferido para realizar los test de pretemporada. Los neumáticos sufren mucho en su trazado.



INCENDIO EN BOXES. El año pasado, una explosión en el box de Williams provocó un incendio que casi termina en tragedia. Un mecánico sufrió quemaduras en el 30% del cuerpo.



Parecía que Ferrari había acertado con las mejoras introducidas en el coche. Alonso quedó segundo y colideraba el Campeonato junto con Vettel. «Sabe a victoria. Después de Bahrein y China, donde no pudimos pasar del noveno puesto, este resultado es como un triunfo. Tenemos que estar orgullosos porque estamos liderando el Mundial después de haber sufrido el inicio más complicado en los tres años que llevo en Ferrari», explicaba el piloto español.

«El de Catalunya es un circuito que produce mucho estrés en los neumáticos»

JAIME ALGUERSUARI

Este es un circuito muy exigente con los neumáticos. Es el más utilizado por las escuderías para realizar las pruebas de pretemporada, por el buen tiempo y, sobre todo, porque pone a prueba el rendimiento aerodinámico de los monoplazas. Se dice que quien va rápido en Montmeló irá rápido en el Mundial, porque la aerodinámica es fundamental en la Fórmula 1 actual. La pista es amplia, sin embargo, no hay muchos puntos claros para adelantar. El final de la larga recta de meta y la curva 10 son los lugares más idóneos.

El circuito data de 1991, por lo que todos los equipos conocen a la perfección cada uno de sus secretos.

DATOS DEL CIRCUITO

Longitud	4.655 metros
Vueltas	66
Curvas	16
Distancia total	307,1 km
Vuelta rápida (2008)	1:21.670 - Kimi Raikkonen
Nº CURVA	← VELOCIDAD (KM/H) ← MARCHA

HISTORIAL DE VICTORIAS

AÑO	PILOTO	PAÍS	EQUIPO
2012	Maldonado	VEN	Williams
2011	Vettel	ALE	Red Bull
2010	Webber	AUS	Red Bull
2009	Button	R. U.	Brawn GP
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



6 GP de Mónaco

El circuito urbano más famoso de todas las pruebas automovilísticas. Las rectas cortas, las curvas lentas y el asfalto sucio y bacheado ponen a prueba la pericia de los pilotos.



AYRTON SENNA ha sido el único piloto que ha conseguido ganar seis veces en Mónaco. Su gran rival en el circuito urbano durante una década fue el francés Alain Prost.

El **circuito más lento** del Mundial, y el más glamuroso. La victoria en Mónaco da prestigio al piloto que copa el escalón más alto del podio. Los yates, el lujo... eclipsan por momentos la carrera. Un circuito urbano que pone a prueba a los pilotos,

que se ven encerrados entre muros y no tienen la mínima escapatoria. Las rectas apenas existen y, sin embargo, las curvas cerradas y el asfalto bacheado y sucio acompañan durante todo el recorrido. Hay que echarle mucho valor para lanzar los monoplazas a casi 300 kilómetros por hora entre las estrechas calles de Montecarlo.



«Mónaco es un circuito especial. Es un reto para el piloto y para el coche»

MARK WEBBER

Casi todos los pilotos lo aseguran: ganar en Mónaco es algo especial, por su antigüedad y porque la posición hay que mantenerla palmo a palmo. Santa Devota, Casino Square, Mirabeau y La Rascasse son los nombres de las curvas cuya fama ha traspasado las fronteras de la Fórmula 1.

El año pasado Fernando Alonso terminó tercero en el Principado, por delante de Sebastian Vettel, gracias a una carrera muy táctica. Eso le colocó al frente de la clasificación del Mundial, aunque solo a tres puntos del piloto alemán.

DATOS DEL CIRCUITO

Longitud 3.340 metros

Vueltas 78

Curvas 19

Distancia total 260,5 km

Vuelta rápida 1:14.439 - Michael Schumacher (2004)

Nº CURVA → VELOCIDAD (KM/H)
→ MARCHA

HISTORIAL DE VICTORIAS

AÑO	PILOTO	PAÍS	EQUIPO
2012	Webber	AUS	Red Bull
2011	Vettel	ALE	Red Bull
2010	Webber	AUS	Red Bull
2009	Button	R. U.	Brawn GP
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

7 GP de Canadá

El GP de Canadá se ha consolidado en el calendario del Mundial de Automovilismo. La prueba forma ya parte sustancial de la etapa norteamericana de la Fórmula 1.



El Circuito Gilles Villeneuve es, al igual que el de Mónaco, un trazado callejero situado en la Île Notre-Dame, una isla artificial en el río San Lorenzo, en la ciudad de Montreal. Lleva el nombre del mítico corredor canadiense, que precisamente inauguró la pista con una victoria en 1978 al volante de un Ferrari. Entonces aún se llamaba Circuito Île Notre-Dame. A pesar de no ser, a priori, difícil de manejar, en él han ocurrido graves accidentes: en 1982 murió el inexperto piloto Ricardo Paletti (solo había disputado tres carreras hasta entonces) y en 2007 colisionaron Robert Kubica y Jarno Trulli, quedando el coche del polaco completamente desintegrado.

Su longitud no es muy extensa, unos 4,361 kilómetros, y sus curvas no son muy peligrosas, a excepción de la décima, con la que comienza el tercer sector del circuito. El trazado se caracteriza más por las largas rectas del segundo y del tercer sector que por sus curvas.

El año pasado se vivió una apasionante batalla entre Vettel, Hamilton y Alonso, que se saldó con la victoria del piloto de McLaren. Alonso (que junto a Vettel solo hizo una parada y no dos, como Hamilton) agotó sus neumáticos y perdió así la carrera y el liderazgo del Mundial.

«A mí me gusta llegar a Montreal unos días antes para dedicarlos al relax»

NICO ROSBERG



DATOS DEL CIRCUITO

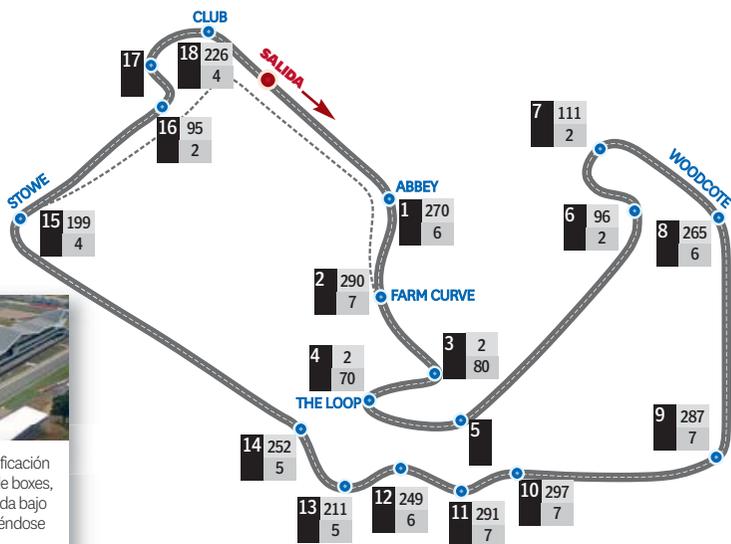
Longitud	4.361 metros
Vueltas	70
Curvas	14
Distancia total	307,6 km
Vuelta rápida	1:13,622 - Rubens Barrichello (2004)
Nº CURVA	← VELOCIDAD (KM/H) ← MARCHA

HISTORIAL DE VICTORIAS

AÑO	PILOTO	PAÍS	EQUIPO
2012	Hamilton	R. U.	McLaren
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

8 GP de Gran Bretaña

Es una de las pruebas más antiguas de la historia del automovilismo. De hecho, se puede considerar que en Inglaterra nació la Fórmula 1 como ahora la conocemos.



TRADICIÓN. Alguna modificación de 2010 (el nuevo edificio de boxes, en concreto) ha sido criticada bajo la acusación de estar perdiéndose la historia del circuito.

El circuito de Silverstone es, desde 1987, sede oficial del GP de Gran Bretaña. Antes (a partir de 1950) hubo otros. Entre las características de este autódromo, situado entre Northamptonshire y Buckinghamshire, cabe destacar su versatilidad, con diversas variantes que le permiten acoger todo tipo de carreras de motor. En 2010 fue modificado para la disputa del Mundial de Moto GP.

«Mi victoria en Silverstone en 2008 fue el momento más dulce de toda mi carrera en F1»

LEWIS HAMILTON

El trazado original de Silverstone utilizaba las pistas de aterrizaje de un antiguo aeródromo inactivo tras la II Guerra Mundial. Las tres pistas de despegue, trazadas en el clásico formato triangular, aún pueden apreciarse dentro del circuito.

De sus 18 curvas, tres especialmente cerradas requieren una gran exigencia por parte del piloto y de los coches: la Arena, la Brooklands y la Luffield. En la edición de 2012, el piloto español Fernando Alonso se quedó a las puertas de su tercera victoria de la temporada con Ferrari. El australiano Mark Webber (Red Bull) le arrebató el triunfo a falta de cuatro vueltas para el final después de que el asturiano sufriera un bajón en el rendimiento de los neumáticos en la recta final de la prueba. Alonso se consolidaba, con este segundo puesto, en la cabeza del Campeonato Mundial.

DATOS DEL CIRCUITO

Longitud 5,891 metros

Vueltas 52

Curvas 18

Distancia total 306,1 km

Vuelta rápida 1:30.874 - Fernando Alonso (2010)

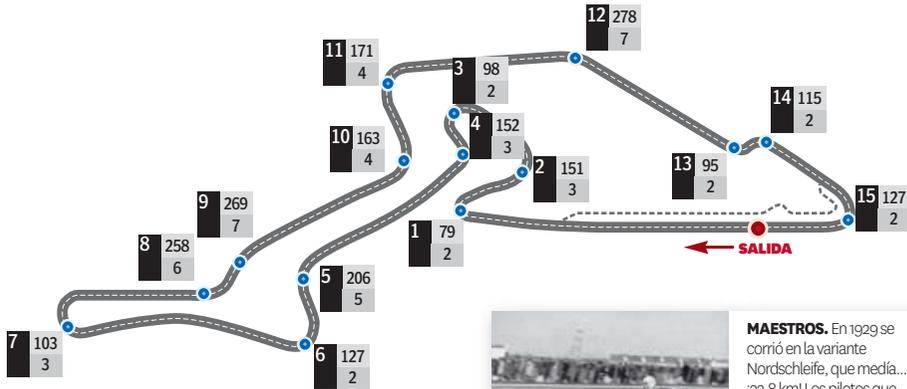
Nº CURVA → VELOCIDAD (KM/H)
→ MARCHA

HISTORIAL DE VICTORIAS

AÑO	PILOTO	PAÍS	EQUIPO
2012	Webber	AUS	Red Bull
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

9 GP de Alemania

El 'circo' de la Fórmula 1 vuelve este año a disputar el GP de Alemania en el mítico circuito de Nürburgring, tantas veces reactualizado. Webber y Hamilton han ganado aquí.



MAESTROS. En 1929 se corrió en la variante Nordschleife, que media... ¡22,8 km! Los pilotos que ganaron allí en los años 30 fueron llamados *ringmeister* (maestro del circuito). El más famoso fue Tazio Nuvolari (foto).

El **circuito original de Nürburgring**, donde vuelve a disputarse este 2013 el GP de Alemania, tiene una larga y complicada historia. Construido en 1925, ya en 1927 albergó el Gran Premio de Alemania, pero posteriormente no siempre ha sido así. Tras un largo

periodo de cierres y aperturas, a partir de 1995 Nürburgring recibió a la F1 en las temporadas 1995, 1996 y de 1999 a 2007 (con la denominación Gran Premio de Europa) y en 1997 y 1998 bajo el nombre de Gran Premio de Luxemburgo. En 1999 las lluvias intermitentes hicieron que la carrera fuese totalmente alocada, hasta el punto de que un Minardi estuvo a punto de doblar al Ferrari de Irvine. En 2009 se disputó bajo el nombre de GP de Alemania y lo ganó Mark Webber. Y en 2011 el vencedor fue Lewis Hamilton.

El Gran Premio de Alemania de 2012 no se celebró en el circuito de Nürburgring, sino en Hockenheim. Ganó Fernando Alonso, por delante de Vettel (que finalmente quedó quinto por una sanción de 20 segundos) y Button. Fue su tercera victoria del año y le afianzó en el podio, con un total de 34 puntos de ventaja sobre Webber y 44 sobre Vettel. Hamilton había abandonado esa carrera y no puntuó.



«Es la mejor pista del mundo. Me acordaré de este día el resto de mi vida...»

NICK HEIDFELD



DATOS DEL CIRCUITO

Longitud	5.148 metros
Vueltas	60
Curvas	17
Distancia total	308.623 km
Vuelta rápida	1:29.468 - M. Schumacher (2004)
Nº CURVA	← VELOCIDAD (KM/H) → MARCHA

HISTORIAL DE VICTORIAS

AÑO	PILOTO	PAÍS	EQUIPO
2012	Alonso	ESP	Ferrari
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

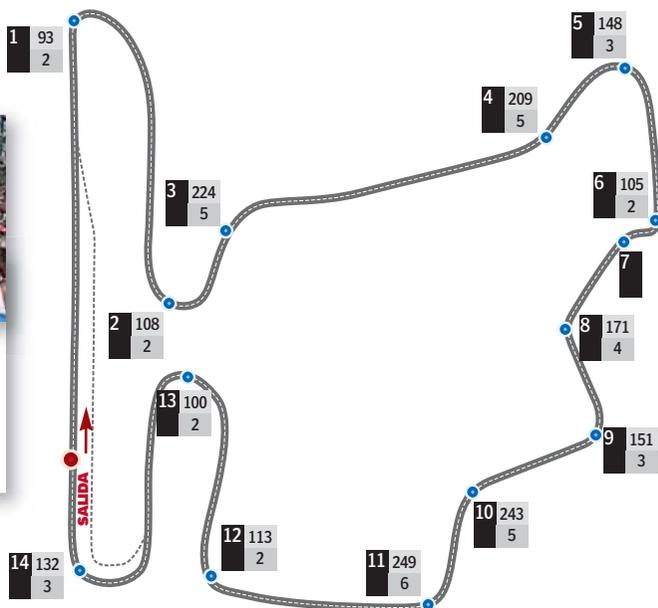
* En el circuito de Nürburgring

10 GP de Hungría

Un circuito lento y de adelantamientos difíciles, que favorece a aquellos pilotos que salen antes que los demás en las tandas de clasificación y las paradas en boxes.



BUEN TIEMPO. El GP de Hungría se suele disputar en verano, cuando las temperaturas son más suaves en esta parte de Europa. Además, así se moviliza a una gran cantidad de público de países vecinos.



El GP de Hungría se corre en el circuito de Hungaroring, un autódromo situado a unos 30 kilómetros de Budapest. Sus rectas son especialmente cortas, por lo que los adelantamientos en este trazado son poco frecuentes. Aún así, Nigel Mansell, en 1989, consiguió adelantar hasta 12 posiciones para vencer en aquella ya mítica edición. La dificultad que suponen los adelantamientos en este circuito hace que el interés de la carrera se centre en las paradas en boxes, que suelen ser decisivas, pues el tráfico en la pista suele causar estragos a los pilotos más rápidos. Hungaroring ha sido testigo de las primeras victorias en la Fórmula 1 de pilotos campeones del mundo como Damon Hill (1993), Fernando Alonso (2003) y Jenson Button (2006). También se ha visto el primer podio de Pedro Martínez de la Rosa (2º en 2006). En 2001, Schumacher consiguió igualar el número de victorias de Alain Prost, hasta entonces el piloto con más triunfos en la máxima categoría del automovilismo: 51. El año pasado, Alonso terminó quinto, pero aumentó hasta 40 puntos su distancia sobre Webber. Ganó Hamilton (segunda victoria del año) seguido de Raikkonen y Grosjean.

«Es genial estar en Hungaroring. Hay muchos fans y banderas finlandesas»

KIMI RAIKKONEN



DATOS DEL CIRCUITO

Longitud 4,381 metros

Vueltas 70

Curvas 14

Distancia total 306,6 km

Vuelta rápida 1:19,071 - Michael Schumacher (2004)

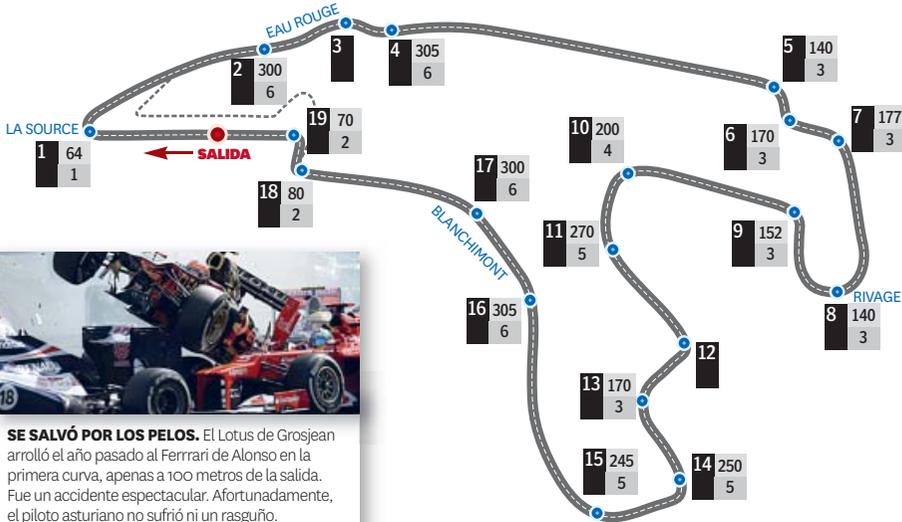
Nº CURVA → VELOCIDAD (KM/H)
→ MARCHA

HISTORIAL DE VICTORIAS

AÑO	PILOTO	PAÍS	EQUIPO
2012	Hamilton	R. U.	McLaren
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

11 GP de Bélgica

Spa-Francorchamps pone a prueba las estrategias de los equipos y la capacidad de decisión de pilotos y escuderías sobre cuándo entrar en boxes a cambiar neumáticos.



SE SALVÓ POR LOS PELOS. El Lotus de Grosjean arrolló el año pasado al Ferrari de Alonso en la primera curva, apenas a 100 metros de la salida. Fue un accidente espectacular. Afortunadamente, el piloto asturiano no sufrió ni un rasguño.

Según los expertos, el circuito de Spa-Francorchamps, en el que se disputa el GP de Bélgica, es de los más exigentes y atractivos del mundo. Construido en 1921 y reformado en 2006, se caracteriza por tener un clima impredecible. Mientras en una parte de la



«Para mí es, claramente, el mejor circuito de carreras del mundo»

MICHAEL SCHUMACHER

pista el asfalto está seco, en otra puede llover intensamente. El constante cambio de las condiciones meteorológicas suele dar lugar a carreras de gran emoción, con accidentes múltiples o adelantamientos imposibles. La curva Eau Rouge es la parte más interesante de la carrera y de gran parte del Campeonato. Está trazada en una subida y se toma justamente después de una larga recta en bajada, lo que hace sentir al piloto una aceleración vertical parecida a la de un avión. Otras curvas conocidas son Les Combes, Stavelot o La Source, uno de los giros más cerrados del campeonato. Todo ello hace de Spa-Francorchamps uno de los circuitos más divertidos para los pilotos y los espectadores. Alonso tuvo que abandonar tras ser arrollado por Grosjean, como se ve más arriba, aunque mantuvo el liderato del Mundial. Más adelante se demostraría que los puntos perdidos en Spa serían fundamentales para la clasificación final.

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

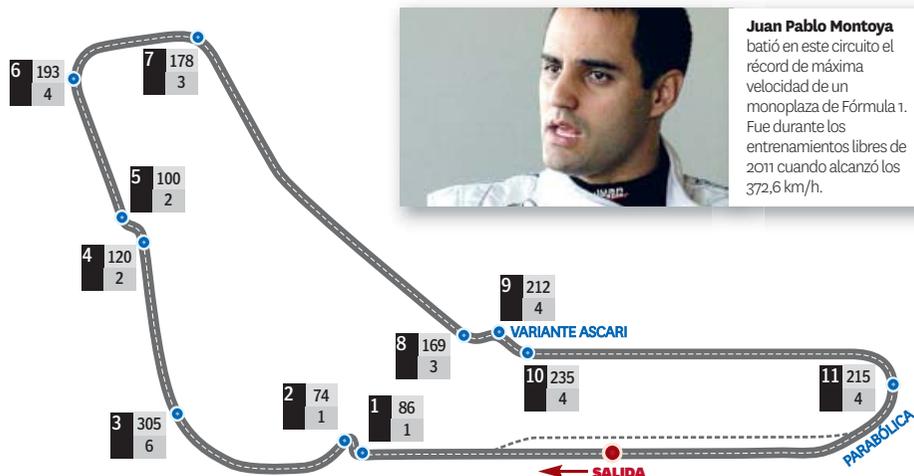
HISTORIAL DE VICTORIAS

AÑO	PILOTO	PAÍS	EQUIPO
2012	Button	R. U.	McLaren
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	Häkkinen	FIN	McLaren



12 GP de Italia

Un circuito que siempre ha estado presente en todas las ediciones del Mundial. La velocidad es su característica, ya que cuenta con largas rectas y pocas curvas.



Juan Pablo Montoya batió en este circuito el récord de máxima velocidad de un monoplaza de Fórmula 1. Fue durante los entrenamientos libres de 2011 cuando alcanzó los 372,6 km/h.

Junto con el del GP de Gran Bretaña, Silverstone, este es el único circuito que ha estado presente en todas las ediciones del Mundial de Fórmula 1. El de Monza, en las afueras de la ciudad italiana de Milán, es el que más carreras de F1 ha albergado en el mundo. Si hubiese que definirlo con una sola palabra sería velocidad. Es el más rápido del calendario, donde se alcanzan velocidades superiores a los 340 km/h, y el que menos curvas tiene. Los equipos buscan la menor carga aerodinámica y tienen que prestar especial atención al sistema de frenado. Tras las largas rectas, los pilotos deben apurar al máximo al llegar a las curvas, por lo que los frenos tienen un desgaste adicional para evitar los adelantamientos con las apuradas de frenada.

«Monza es el circuito más rápido (...). La potencia del motor es un factor muy importante»

RUBENS BARRICHELLO

DATOS DEL CIRCUITO

Longitud 5,793 metros

Vueltas 53

Curvas 11

Distancia total 306,7 km

Vuelta rápida 1:21.046 - Rubens Barrichello (2004)

Nº CURVA → VELOCIDAD (KM/H)
→ MARCHA

HISTORIAL DE VICTORIAS

AÑO	PILOTO	PAÍS	EQUIPO
2012	Hamilton	R. U.	McLaren
2011	Vettel	ALE	Red Bull
2010	Alonso	ESP	Ferrari
2009	Barrichello	BRA	Brawn GP
2008	Vettel	ALE	Toro Rosso
2007	Alonso	ESP	McLaren
2006	Schumacher	ALE	McLaren
2005	Montoya	COL	McLaren
2004	Barrichello	BRA	Ferrari
2003	Schumacher	ALE	Ferrari
2002	Barrichello	BRA	Ferrari

El año pasado Fernando Alonso quedó tercero y amplió su ventaja sobre Vettel y Button, que tuvieron que abandonar. Hamilton no solo aguantó, sino que subió al primer escalón del podio.

Lo más destacado de la carrera fue la lucha del asturiano con Vettel, que terminó sancionado con un paso obligado por boxes.



13 GP de Singapur

Un escenario urbano impactante –noche, calor, rascacielos y mar– para un Gran Premio que debutó en 2008 y supone otro atractivo turístico para el dragón asiático.

CAMBIOS. Tras los problemas con los bordillos en la carrera del año pasado, la FIA ha obligado a anclarlos con cables de acero o a retirarlos. En 2012, en los entrenamientos libres, un coche se quedó 'anclado' más de media hora en uno de ellos.



El GP de Singapur se celebra en el circuito de Marina Bay y desde su entrada en el campeonato de F1 (2008) fue la primera prueba que se disputaba de noche, aunque, de hecho, los pilotos no lo notan, pues la iluminación artificial es tan potente que a pesar del cielo

oscuro, parece de día. Es una de las pruebas más complejas para pilotos y escuderías. El clima seco y cálido hace que los equipos pongan especial atención en los sistemas de refrigeración. El trazado urbano tiene una gran cantidad de curvas (23), lo que hace sufrir a los frenos. Además de la gran habilidad que requiere la pista, los pilotos se enfrentan a una de las carreras más largas del campeonato, con casi 310 kilómetros repartidos en 61 vueltas. Marina Bay suele ser testigo de gran cantidad de abandonos (seis de media) por lo difícil que es pilotar sobre ese asfalto. Es un circuito muy estrecho y los choques entre vehículos son bastante comunes.

El año pasado ganó Vettel, por delante de Button y Alonso, que mantuvo el liderato del Mundial. De la Rosa acabó en el puesto 17. Alonso alcanzó los 81 podios en la Fórmula 1, superando por uno al mítico tricampeón mundial Ayrton Senna.



«Los bordillos son como pequeñas tortugas y si sale algo mal se arruina el coche»

FELIPE MASSA



DATOS DEL CIRCUITO

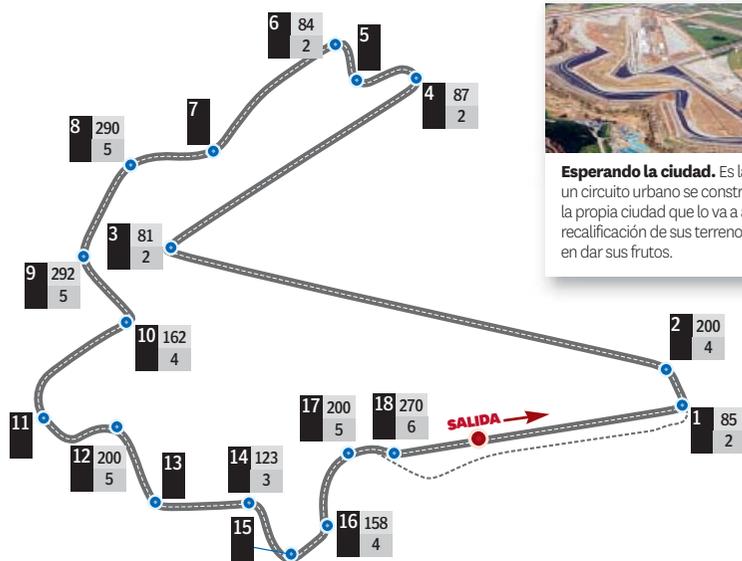
Longitud	5,073 metros
Vueltas	61
Curvas	23
Distancia total	309,45 km
Vuelta rápida	1:45,599 - Kimi Raikkonen (2008)
Nº CURVA	← VELOCIDAD (KM/H) ← MARCHA

HISTORIAL DE VICTORIAS

AÑO	PILOTO	PAÍS	EQUIPO
2012	Vettel	ALE	Red Bull
2011	Vettel	ALE	Red Bull
2010	Alonso	ESP	Ferrari
2009	Hamilton	R. U.	McLaren
2008	Alonso	ESP	Renault

14 GP de Corea del sur

El Circuito Internacional de Corea, también llamado Yeongam o Jeolla, es un circuito semipermanente, estrenado en 2010, y uno de los cuatro híbridos que existen.



Esperando la ciudad. Es la primera vez que un circuito urbano se construye antes que la propia ciudad que lo va a albergar. La recalificación de sus terrenos tardará varios años en dar sus frutos.

El Circuito Internacional de Corea, también llamado de Yeongam o Jeolla, fue inaugurado en 2010, y su construcción responde a la necesidad de atraer turistas a la zona. Su trazado, diseñado por el arquitecto especialista Hermann Tilke, se divide en tres



«Circuito de alta velocidad con muros pegados a la pista. Hay que estar muy concentrado»

JENSON BUTTON

partes: una zona rápida, con curvas cerradas y largas rectas; una combinación de curvas rápidas y abiertas muy interesantes para los pilotos; y un último sector que alterna, muy segundas, varias curvas lentas y acaba en la larguísima línea de meta.

El circuito fue testigo, en 2010, de unas de las luchas más igualadas de la historia de la Fórmula 1. Cinco pilotos se presentaron con opciones matemáticas de proclamarse campeón del mundo: Fernando Alonso (Ferrari), Mark Webber y Sebastian Vettel (Red Bull), y Lewis Hamilton y Jenson Button (McLaren-Mercedes). La victoria ese primer año del circuito fue para Alonso. El año pasado (2012), el alemán Vettel se apoderó del trono de la F1 de 2012 en este circuito, con Alonso en el tercer puesto. En 2011, el español había quedado segundo, tras el británico Jenson Button, ganador ese año.

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
1	85	2
2	200	4
3	81	2
4	87	2
5	84	2
6	84	2
7	-	-
8	290	5
9	292	5
10	162	4
11	-	-
12	200	5
13	-	-
14	123	3
15	-	-
16	158	4
17	200	5
18	270	6

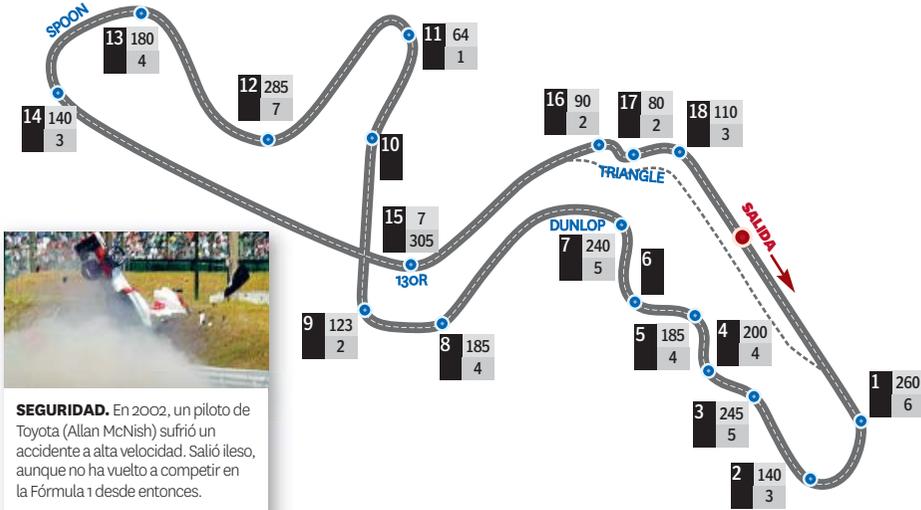
HISTORIAL DE VICTORIAS

AÑO	PILOTO	PAÍS	EQUIPO
2012	Vettel	ALE	Red Bull
2011	Button	R. U.	McLaren
2010	Alonso	ESP	Ferrari



15 GP de Japón

Desde su inclusión en el calendario de la Fórmula 1 (1976), este Gran Premio se ha convertido en sinónimo de emoción: aquí se suelen decidir los campeonatos.



SEGURIDAD. En 2002, un piloto de Toyota (Allan McNish) sufrió un accidente a alta velocidad. Salió ileso, aunque no ha vuelto a competir en la Fórmula 1 desde entonces.

La mayoría de los grandes premios de Japón han tenido lugar en el Circuito de Suzuka, diseñado en 1962 como pista de pruebas para los coches Honda por el arquitecto holandés John Hugenholtz. Situado en Honshu (la isla más grande del archipiélago japonés), tiene forma de 8, y en él se han presenciado duelos finales impresionantes: Senna y Prost, Hunt y Lauda, Schumacher y Häkkinen... Precisamente el piloto alemán ostenta el récord de victorias en el Gran Premio de Japón: seis.

«Me gusta Suzuka. Corrí ahí por vez primera el año pasado y lo disfruté un montón»

SERGIO PÉREZ

Entre los vencedores de los últimos tiempos cabe destacar a Sebastian Vettel, ganador de las ediciones de 2009, 2010 y 2012. Precisamente esta última fue, además, nefasta para Fernando Alonso, que prácticamente perdió en ella toda su ventaja al frente del Mundial 2012. Un desafortunado "toque" con Kimi Raikkonen destrozó la rueda trasera izquierda de su Ferrari en la primera curva y le obligó a abandonar. Por si eso fuera poco, Vettel, su gran rival del año pasado en el Mundial, ganó la carrera con una superioridad insultante y se posicionó a solo cuatro puntos de su liderato, que terminó por arrebatarse.

DATOS DEL CIRCUITO

Longitud	5.807 metros
Vueltas	53
Curvas	18
Distancia total	307,5 km
Vuelta rápida (2005)	1:31.540 - Kimi Raikkonen
Nº CURVA	← VELOCIDAD (KM/H) ← MARCHA

HISTORIAL DE VICTORIAS

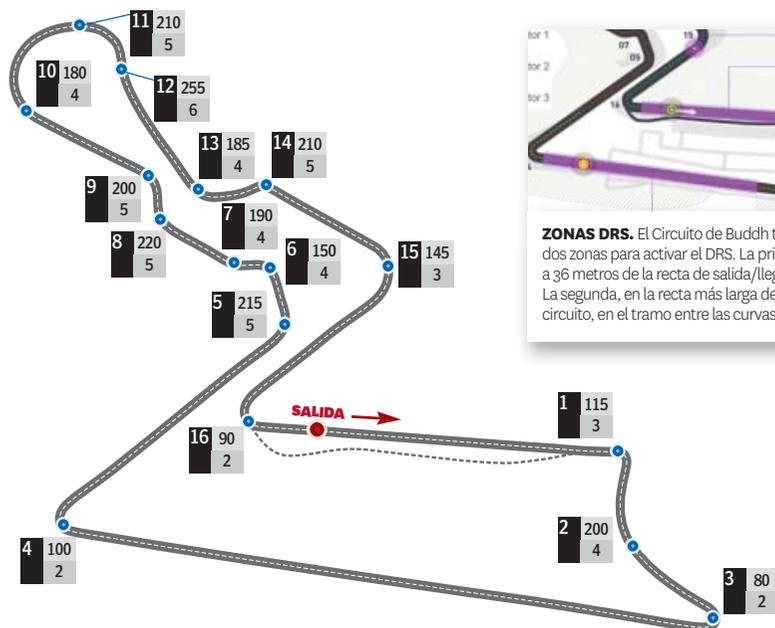
AÑO	PILOTO	PAÍS	EQUIPO
2012	Vettel	ALE	Red Bull
2011	Button	R. U.	McLaren
2010	Vettel	ALE	Red Bull
2009	Vettel	ALE	Red Bull
2008*	Alonso	ESP	Renault
2007*	Hamilton	R. U.	McLaren
2006	Alonso	ESP	Renault
2005	Raikkonen	FIN	McLaren
2004	Schumacher	ALE	Ferrari
2003	Barrichello	BRA	Ferrari
2002	Schumacher	ALE	Ferrari

* En el circuito de Fuji



16 GP de India

Diseñado para ser uno de los circuitos más rápidos y excitantes del mundo, Buddh alberga, desde su creación en 2011, algunos de los desafíos más importantes del mundo del motor.



ZONAS DRS. El Circuito de Buddh tiene dos zonas para activar el DRS. La primera, a 36 metros de la recta de salida/llegada. La segunda, en la recta más larga del circuito, en el tramo entre las curvas 3 y 4.

El Circuito Internacional de Buddh, originalmente llamado Jaypee Group Circuit, es una pista de carreras situada en Greater Noida, Uttar Pradesh (India). Desde la temporada 2011, alberga el GP de la India. Fue diseñado por el arquitecto habitual de este tipo de infraestructura, Hermann Tilke, y consta de un trazado de 5,137 km, con 16 curvas e instalaciones para 150.000 espectadores y posibilidad de ampliarse hasta los 200.000. Se removieron más de cuatro millones de toneladas cúbicas de tierra para crear ondulaciones y desniveles en el terreno, como los que hay entre las curvas 1 y 3, de unos 14 metros de altura. El circuito es uno de los más rápidos y emocionantes de la F1 y, al mismo tiempo, uno de los mejores en cuanto a normas de seguridad, instalaciones sanitarias y para la prensa y zonas de descanso.

«Un circuito interesante, con curvas medias y rápidas y con dos zonas de DRS»

PEDRO DE LA ROSA

En la carrera del año pasado, Fernando Alonso y su Ferrari lograron remontar desde el 5º puesto de la parrilla de salida hasta el 2º puesto final, lo que le permitió mantener vivo el Mundial durante unas semanas. Sebastian Vettel fue el vencedor, y con ésta ganó su cuarta carrera seguida.

DATOS DEL CIRCUITO

Longitud	5,137 metros
Vueltas	60
Curvas	16
Distancia total	308,220 km
Vuelta rápida	1:27.249 - Sebastian Vettel (2011)

Nº CURVA → VELOCIDAD (KM/H)
→ MARCHA

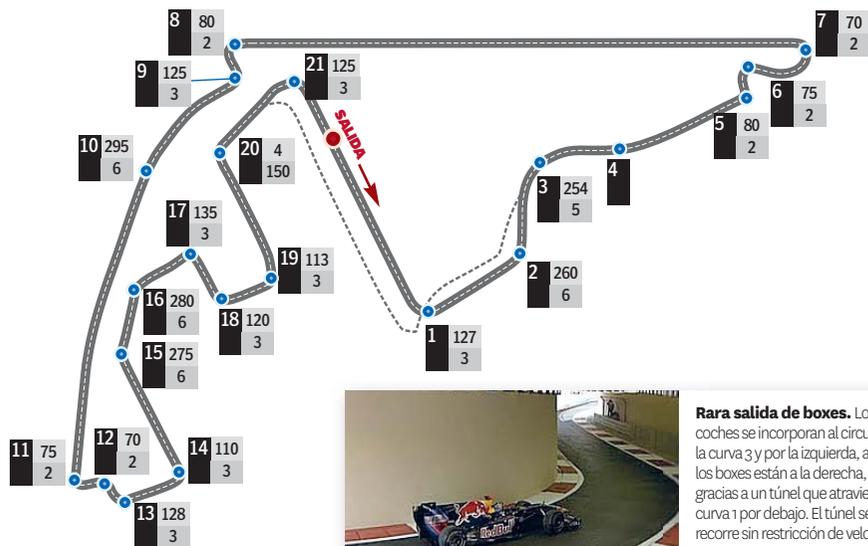
HISTORIAL DE VICTORIAS

AÑO	PILOTO	PAÍS	EQUIPO
2012	Vettel	ALE	Red Bull
2011	Vettel	ALE	Red Bull



17 GP de Abu Dabi

Yas Marina es un circuito impresionante, rodeado de lujo (hoteles, parques, puertos...) e innovaciones tecnológicas que podrán servir de referencia para otros trazados.



Rara salida de boxes. Los coches se incorporan al circuito en la curva 3 y por la izquierda, aunque los boxes están a la derecha, gracias a un túnel que atraviesa la curva 1 por debajo. El túnel se recorre sin restricción de velocidad.

El Circuito de Yas Marina está situado en la isla del mismo nombre, en Abu Dabi, capital de los Emiratos Árabes Unidos (EAU). Es realmente espectacular. Las inmediaciones de la pista albergan gran cantidad de servicios: hoteles y resorts de playa, zonas de deporte y ocio, y parques temáticos, como el de Ferrari. Entre la 7ª y la 8ª curva hay una enorme recta en la que los monoplasas pueden alcanzar una velocidad superior a los 315 km/h, lo que beneficia a los coches rápidos. La 10ª curva, un arco de una gran apertura, permite coger los 300 km/h. Aún así también hay curvas lentas que no se pueden trazar a más de 80 kilómetros por hora. Una de las características más llamativas del Gran Premio de Abu Dhabi es, aparte de las lujosas instalaciones del recinto que acoge la prueba, el hecho de que la mayor parte de la carrera transcurre de noche, pero la gran potencia de la iluminación del circuito logra que los pilotos no lo noten.

«Llevamos viseras especiales en el casco porque el nivel de luz es menor»

SEBASTIAN VETTEL



En 2012, Fernando Alonso, sexto en la parrilla de salida, fue ganando posiciones hasta alcanzar el segundo puesto en la meta, tras abandonar Hamilton cuando iba primero. Ganó Raikkonen y Alonso logró arañar tres puntos a Vettel, que ocupó el tercer cajón del podio.

DATOS DEL CIRCUITO

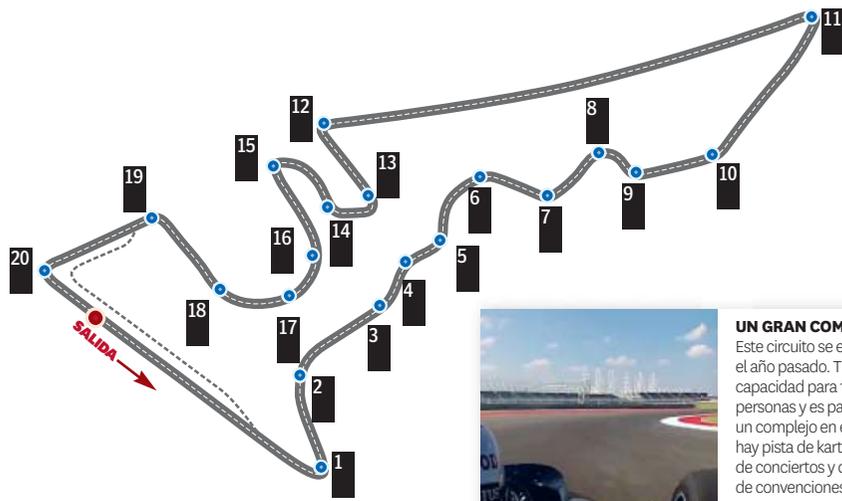
Longitud	5,554 metros
Vueltas	55
Curvas	21
Distancia total	305,4 km
Vuelta rápida	1:40.279 - Sebastian Vettel (2009)
Nº CURVA	← VELOCIDAD (KM/H) → MARCHA

HISTORIAL DE VICTORIAS

AÑO	PILOTO	PAÍS	EQUIPO
2012	Raikkonen	FIN	Lotus
2011	Hamilton	R. U.	McLaren
2010	Vettel	ALE	Red Bull
2009	Vettel	ALE	Red Bull

18 GP de EE UU

De estreno en la temporada 2011-2012, el circuito estadounidense recibió numerosos elogios por la singularidad de su trazado y la calidad de sus infraestructuras.



UN GRAN COMPLEJO.

Este circuito se estrenó el año pasado. Tiene capacidad para 120.000 personas y es parte de un complejo en el que hay pista de karts, salas de conciertos y centro de convenciones.

El circuito se terminó de construir el año pasado, poco antes de que pilotos y monoplazas ocuparan los boxes. Como no podía ser de otra manera, Hermann Tilke fue el arquitecto, quien ha dejado su huella en un buen número de circuitos del Mundial.



«El asfalto es muy liso. Necesitamos muchas vueltas para calentar los neumáticos»

FERNANDO ALONSO

Fue una obra muy accidentada, ya que los promotores tuvieron que afrontar multitud de problemas legales, políticos y medioambientales. Solo en limpiar la superficie se necesitaron decenas de grúas y camiones y un centenar de personas trabajando durante tres meses. Además, se encontraron con un terreno adverso y se tuvo que recurrir a un sofisticado sistema para asentarlo.

El trazado se inspira en otros circuitos, como Silverstone (primer sector de curvas rápidas), Hockenheim (horquilla 11 y recta principal) y Mónaco (curvas lentas 13, 14 y 15), entre otros.

El año pasado Alonso terminó tercero, por detrás de Hamilton y Vettel. El alemán le sacaba 13 puntos en la clasificación del Mundial y todos especulaban sobre las posibilidades del asturiano en la última carrera en Brasil.

DATOS DEL CIRCUITO

Longitud 5,500 metros

Vueltas 56

Curvas 20

Distancia total 308,9 Km

Vuelta rápida 1.39.347 - Sebastian Vettel (2012)

Nº CURVA → VELOCIDAD (KM/H)
→ MARCHA

HISTORIAL DE VICTORIAS

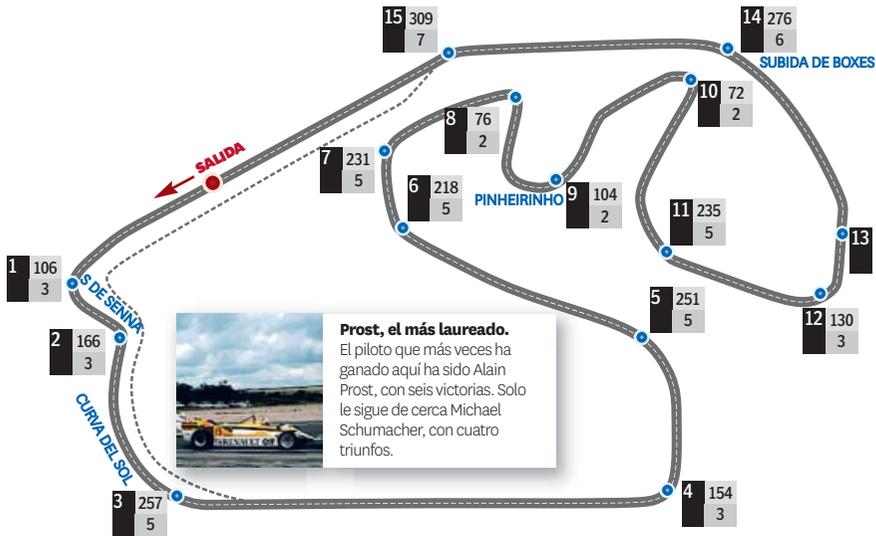
AÑO	PILOTO	PAÍS	EQUIPO
2012	Hamilton	R. U.	McLaren
2007*	Hamilton	R. U.	McLaren
2006*	Schumacher	ALE	Ferrari
2005*	Schumacher	ALE	Ferrari
2004*	Schumacher	ALE	Ferrari
2003*	Schumacher	ALE	Ferrari
2002*	Barrichello	BRA	Ferrari
2000*	Schumacher	ALE	Ferrari

* En el circuito de Indianápolis



19 GP de Brasil

Interlagos es un circuito en el que, circulando en sentido contrario a las agujas del reloj, algo poco habitual en la F1, se deciden campeonatos y se coronan campeones.



El Autódromo José Carlos Pace ha sido sede de la mayoría de las ediciones del Gran Premio de Brasil de Fórmula 1, incluyendo todas a partir de 1990. Se encuentra situado en una región que se caracteriza por dos grandes lagos artificiales, el Guarapiranga y el Billings, diseñados para abastecer a la ciudad con agua potable y energía eléctrica.



«Interlagos es muy divertido; especialmente el sector 1 es muy emocionante»

ROBERT KUBICA

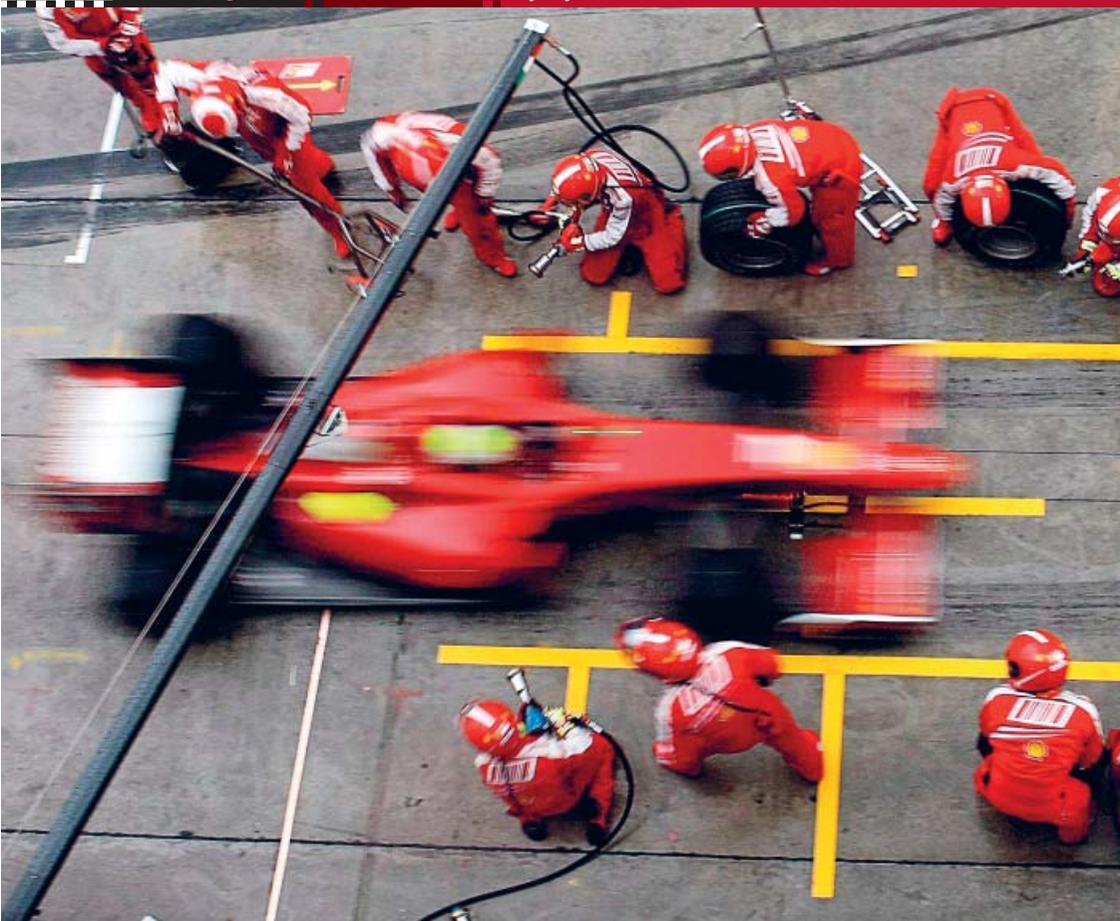
Por eso le denominan también Interlagos. Hasta 2004, este GP solía inaugurar la temporada. Desde esa fecha se ha colocado entre las últimas pruebas, por lo que es común que en él se decida el Mundial. Así lo fue las dos veces que Fernando Alonso consiguió sus títulos (2005 y 2006), y el año pasado cuando, hasta la última curva, Sebastian Vettel sufrió para convertirse en el tricampeón del mundo más joven de la historia de la F1. El suspense lo puso esta vez Alonso, que se las ingenió para meter su Ferrari en el segundo cajón del podio partiendo del 7º puesto de salida. Este resultado obligaba a Vettel a mejorar la octava posición, y lo consiguió al finalizar 6º, pero la carrera fue loca, impredecible y, por momentos, tuvo a Fernando como virtual campeón.

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

HISTORIAL DE VICTORIAS

AÑO	PILOTO	PAÍS	EQUIPO
2012	Button	R. U.	McLaren
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



EL CIRCO DE LA F1 EN CIFRAS

POR DANIEL MATEO

Hablar del 'gran circo' de la Fórmula 1 es hacerlo de deporte, de *glamour* y, sobre todo, de dinero. Deporte y negocio a partes iguales, la Fórmula 1 se ha convertido en el mejor escaparate para las marcas.

LA FÓRMULA 1

- El gestor de la Fórmula 1, Formula One Group, cuyo actual presidente es Bernie Ecclestone, facturó más de **1.200 millones** en 2012, según datos de Business Book GP 2012. Es el acontecimiento deportivo que mayor facturación registra en el mundo.
- La recaudación se compone de lo que la F1 recibe de los circuitos –en 2012 fue su principal vía de

ingreso, con **476 millones**– y derechos de televisión –por encima de los 300 millones–. También recibe dinero de anunciantes, público y de los equipos.

LAS ESCUDERÍAS

- 12 escuderías formaron el Mundial de 2012. Tras caerse HRT al no encontrar comprador, son 11 en 2013.
- Según Business Book, el presupuesto total de todas las escuderías en 2012 fue de **1.413 millones**.
- Hay grandes diferencias entre los equipos. Ferrari, por ejemplo, es **el que más presupuesto tiene**, con cerca de 200 millones. Le sigue Red Bull, con unos 170 millones, una cifra muy parecida a la de McLaren.
- El presupuesto de un equipo se cubre con patrocina-



dores, derechos de televisión (los diez primeros equipos clasificados el año anterior cobran más –unos **38 millones de media**–, y el 11º y 12º clasificado cobran menos. Además, la FIA otorga dinero por las victorias y por los puntos que obtengan.

■ El gasto llega del pago a la organización por la inscripción, más el salario de los pilotos y del personal que compone un equipo.

■ El número de trabajadores puede oscilar entre los más de **600 de Ferrari a los 60 de la extinta HRT**, según cuenta el fundador de esta última, Adrián Campos.

■ En un fin de semana de Gran Premio, cada equipo mueve **entre 40 y 60 personas**.

LOS PILOTOS

■ Fernando Alonso es el piloto con más ingresos estimados, unos **30 millones anuales**, según el último informe, del verano de 2012, de Business Book. Tras el asturiano se sitúan otros dos campeones del

¿SABÍAS QUE...

... los monoplazas de Fórmula 1 aceleran de 0 a 100 km/h en poco más de dos segundos?

... Pirelli proporcionó en 2012 31.800 gomas para las carreras?

... la vida media de un neumático de seco es de 180 km, y 140 si es de mojado?

... la gasolina sale 'gratis' a las escuderías; se paga a través de patrocinio?

... cada escudería consume unos 1.200 litros por carrera?

... cada kilómetro recorrido en un gran premio sale a 450 €?

... un monoplaza puede costar 1 millón de euros?

... el casco de los pilotos cuesta una media de 25.000 €?

mundo, Lewis Hamilton y Jenson Button, ambos con 16 millones por temporada.

■ Más de la mitad de los pilotos que conformaban la parrilla de 2012 tuvieron su **residencia fijada en Suiza** o en el Principado de Mónaco, donde su política fiscal es más laxa.

LAS SEDES

■ El canon que hay que pagar para ser sede de un Gran Premio es, en principio, «confidencial por contrato», según señala el Circuito de Cataluña. Según datos oficiales, Valencia, que en 2013 no participará en el Mundial, pagó durante estos cuatro años un canon de unos **28 millones de euros por temporada**.

■ En total, de media, los circuitos de Europa pagan un canon medio de **16,3 millones**. Mucho menos que en el resto del mundo,

donde la media es de 29 millones anuales.

■ En un fin de semana, el número de personas implicadas en un GP es de, aproximadamente, **3.000**.

■ En cuanto al impacto económico que genera para la sede, puede haber una gran diferencia. El GP de España (Barcelona) generó en el año 2012 un impacto de **160 millones para la Cataluña**.

■ En 2012, **8 de las 20 pruebas** tuvieron su sede en Europa. Es decir, un 40%. En 2013 serán siete.

LAS AUDIENCIAS

■ En 2012, la audiencia televisiva de la Fórmula 1 descendió. Aun así, «sigue estando por encima de los **500 millones a nivel mundial**», asegura Ecclestone.

■ Según datos del Circuito de Cataluña, las victorias de Alonso en 2005 y 2006 dieron un empujón importante a la asistencia al GP, **310.000 espectadores** en 2006 por los 273.900 del año anterior.



PILOTOS

AÑO	PILOTO	PAÍS	EQUIPO
2012	Sebastian Vettel	Alemania	Red Bull
2011	Sebastian Vettel	Alemania	Red Bull
2010	Sebastian Vettel	Alemania	Red Bull
2009	Jenson Button	R. Unido	Brawn GP
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

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

CONSTRUCTORES

AÑO	EQUIPO
2012	Red Bull
2011	Red Bull
2010	Red Bull
2009	Brawn GP
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



plántale cara al mal tiempo

adelántate en www.tiempoytemperatura.es
y conoce con exactitud la previsión meteorológica.



tiempoytemperatura.es

el tiempo es inestable, **su predicción no**

El portal meteorológico de **20 minutos.es**



OFFICIAL BANK
SCUDERIA FERRARI

EL MEJOR EQUIPO. AQUÍ LO TIENES.



 **Santander**
un banco para tus ideas

bancosantander.es

[@SantanderGP](https://twitter.com/SantanderGP)