

las guías de

20
minutos

F1

CAMPEONATO
DEL MUNDO 2014



Santander
un banco para tus ideas

F1® 2014
Disfruta lo extraordinario

santander.com @SantanderGP

El logo F1 FORMULA 1 y las denominaciones F1, FORMULA 1, LA 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.

1 AÑO DE INFORMACIÓN

DESDE UN PUNTO DE VISTA DIFERENTE



SIEMPRE EN BETA

Las cosas no cambian,
las cambiamos entre todos

GONZOO.com

f gonzoonews

@gonzoonews

Disponible en el
App Store

Disponible en
Google play





ALONSO Y RAIKKONEN EN FERRARI 4

VETTEL, MENOS FAVORITO 6

NOVEDADES DEL CAMPEONATO 8

EL 'CIRCO' DE LA FÓRMULA 1 10

CALENDARIO 11

ESCUDERÍAS Y PILOTOS 12

Ferrari > Fernando Alonso y Kimi Raikkonen	12
Red Bull > Sebastian Vettel y Daniel Ricciardo	16
McLaren > Jenson Button y Kevin Magnussen	20
Lotus > Pastor Maldonado y Romain Grosjean	24
Mercedes > Lewis Hamilton y Nico Rosberg	28
Sauber > Adrian Sutil y Esteban Gutiérrez	32
Williams > Felipe Massa y Valtteri Bottas	34
Toro Rosso > Jean-Eric Vergne y Daniil Kvyat	36
Force India > Sergio Pérez y Nico Hülkenberg	38
Caterham > Marcus Ericsson y Kamui Kobayashi	40
Marussia > Max Chilton y Jules Bianchi	42



TODOS LOS GRANDES PREMIOS Y CIRCUITOS 46

Australia Albert Park	47
Malasia Sepang	48
Bahrén Sakhir	49
China Shanghái	50
España Montmeló	51
Mónaco Montecarlo	52
Canadá Gilles Villeneuve	53
Austria Red Bull Ring	54
Gran Bretaña Silverstone	55
Alemania Hockenheim	56
Hungría Hungaroring	57
Bélgica Spa-Francorchamps	58
Italia Monza	59
Singapur Marina Bay	60
Japón Suzuka	61
Rusia Sochi	62
EE UU De las Américas	63
Brasil Interlagos	64
Abu Dabi Yas Marina	65

PALMARÉS 66

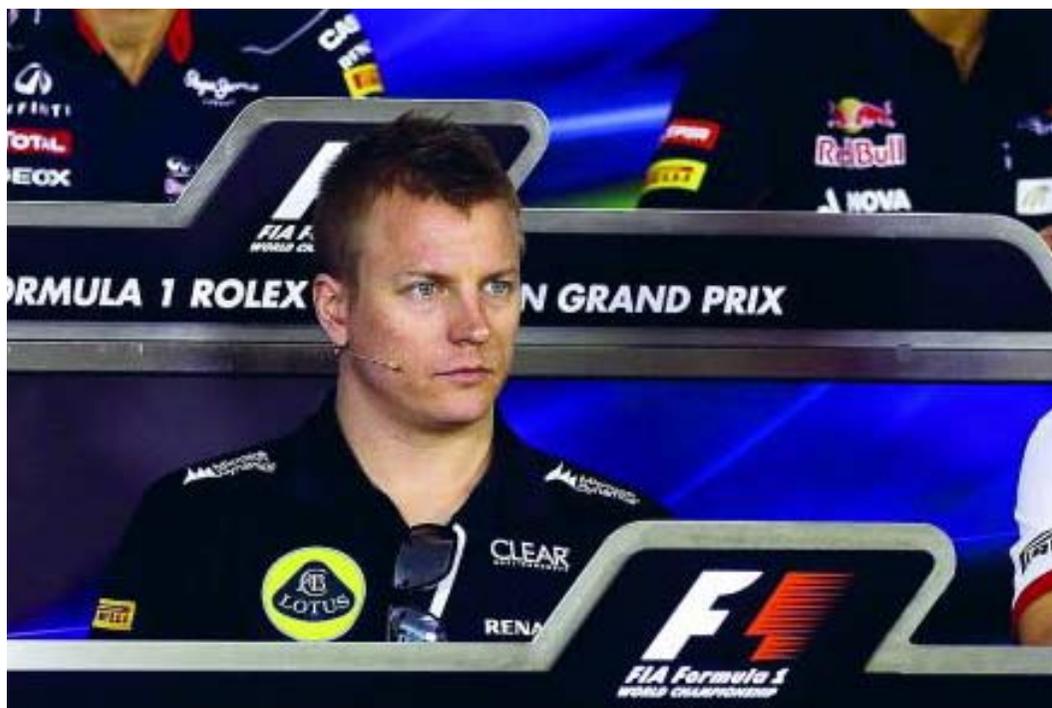


Director Arsenio Escobar
Vicedirectora Virginia Pérez Alonso
Las guías son publicaciones elaboradas por el departamento de Publicaciones no Diarias de 20 minutos.
Dirección Josan Contreras
Diseño David Velasco
Coordinación Pilar Sanz y Angel Petricia
Maquetación Marta de los Dolores
 Han colaborado en esta guía: Guiomar López, Eugenio G. Delgado, Jacobo Alcutén, Daniel Mateo y Raquel M. Valtierra (corrección).

EDITA GRUPO 20MINUTOS
Presidente Bernt Olufsen
Vicepresidente Eduardo Diez-Hochleitner
CEO Juan Balcázar
Publicidad Hortensia Fuentes (directora general)
Operaciones Héctor María Benito
Producción y Logística Francisco F. Perea
Marketing Alfonso Pérez
TI Juanjo Alonso
Administración Luis Oñate
Recursos Humanos José Alcántara
Imprime Rotocayfo (Impresia Ibérica)

Grupo 20 minutos. Condesa de Venadito, 1.
 28027 Madrid. Teléfono: 902 200 020
 Depósito Legal: M-7631-2013

FOTO PORTADA: AP



Fotomontaje de los pilotos Kimi Raikkonen y Fernando Alonso, sentados juntos atendiendo a los medios la temporada pasada.

DOS LÍDERES COMPITEN EN EL MISMO EQUIPO

POR RAÚL RIOJA

Es costumbre en Ferrari contar con un piloto fuerte, candidato al título, carismático, y otro de perfil más bajo, un escudero, alguien para ayudar a su compañero de equipo. Pero este año esta norma no escrita ha cambiado, hay dos gallos en el mismo corral: Fernando Alonso y Kimi Raikkonen.

El brasileño Rubens Barrichello fue el perfecto escudero del heptacampeón Michael Schumacher. Después fue Felipe Massa el que tomó el relevo de su compatriota, primero junto al alemán, después con Raikkonen, y en los últimos años, acompañando a Fernando Alonso. Ambos pilotos siempre tuvieron claro su rol de apoyar al líder del equipo y contar con escasas opciones de ganar el título, aunque Massa lo acariciara

en 2008, año en el que fue subcampeón. Los insuficientes resultados de Ferrari en los últimos años, lejos siempre de los Red Bull y sin opciones de plantar cara a Vettel en demasiadas ocasiones, han hecho que la escudería italiana opte por cambiar su filosofía y contar con dos pilotos poderosos, dos hombres capaces de enfrentarse al campeón, tener alternativas de cara al Mundial.

La relación entre Fernando Alonso y Kimi Raikkonen es una incógnita. Ambos están acostumbrados a ser los que mandan en sus escuderías, la prioridad absoluta siempre, y ahora tendrán que convivir con un compañero fuerte, con un rival por el título, alguien con quien competir. ¿Habrá polémica entre ambos? ¿Se quejará alguno de ellos de trato de favor?

Cuatro temporadas lleva ya Alonso en Ferrari, pero aún no se ha conseguido el gran objetivo: el título. El balance del asturiano son tres subcampeonatos, insuficiente para ambos y por debajo de lo esperado. Las expectativas generadas en la Scuderia con su llegada fueron enormes; tras muchos años de rumores, Alonso por fin llegó a Ferrari en 2010. Lo que parecía la combinación perfecta entre el mejor piloto y la



Posibles sorpresas

Daniel Ricciardo (foto). No conviene descartar de la lucha a un piloto que tendrá entre sus manos un monoplaza como el Red Bull.

Kevin Magnussen. Una de las grandes promesas de la F1. Ha rodado rapidísimo en la pretemporada. Pocos tienen el privilegio de estrenarse con un McLaren.

Felipe Massa. El brasileño ha sorprendido con sus resultados en la pretemporada. En Williams no tendrá la presión que tenía en Ferrari y tratará de demostrar que su no renovación por la Scuderia fue injusto.

Checo Pérez. Los Force India han sido la gran sorpresa de los entrenamientos previos a la temporada. El mexicano Checo Pérez dominó en dos días de entrenamientos consecutivos en Bahrein y tiene ganas de resarcirse de su mala temporada pasada en McLaren.



EL DATO

3

temporadas le restan aún a Fernando Alonso en su contrato con Ferrari, hasta 2016

Felipe Massa, dejaron claro año tras año que el problema era la máquina. Las críticas de Alonso hacia Ferrari han sido continuas y se han hecho más intensas en la última temporada, en la que mostró su desesperación por no contar con un monoplaza al nivel no ya de los Red Bull, sino al menos a la altura de McLaren, Mercedes o Lotus en ocasiones.

Al español aún le quedan tres temporadas más de contrato en el equipo italiano (hasta final de 2016), pero nadie descarta que sea el último. Alonso exige un monoplaza con el que competir con los mejores, mientras que en Ferrari están ya algo cansados de sus continuas protestas y han apostado por Raikkonen para ver si funciona tener dos pilotos fuertes que se

escudería más importante deja por ahora un balance insuficiente, muy por debajo de la ilusión que se creó en el equipo italiano.

Poco se puede achacar al español de esa desilusión. Las estratosféricas diferencias con su compañero de equipo,

hagan competencia y además comprobar cómo de imprescindible es el español. Si hay título, Alonso seguirá en Ferrari, pero si esta temporada se parece a las anteriores, su continuidad estará en el aire.

El mismo tiempo que Alonso lleva sin lograr el título dura la 'tiranía' de Vettel en la pista, pero esta pretemporada ha arrojado dudas en cuanto a la escudería austriaca. Los Red Bull parecen, por fin, accesibles a los demás. Pero, descontando a Vettel y, claro, a Alonso, ¿quiénes pueden ser los otros favoritos?

Lewis Hamilton es un piloto rapidísimo y promete emociones fuertes con su estilo agresivo de conducción y con un Mercedes que ha ido como un tiro en la pretemporada. **Jenson Button**, el último campeón pre-Vettel (2009), se queda como líder indiscutible de McLaren tras la marcha de Hamilton. El alemán **Nico Rosberg** siempre saca buen rendimiento de los monoplazas y ante el rendimiento del Mercedes se postula como serio candidato a plantar cara. Y **Kimi Raikkonen** vuelve a Ferrari, donde ya fue campeón en 2007. Si está centrado y Ferrari consigue tener un buen monoplaza, habrá que tener muy en cuenta a un piloto rápido que apenas comete errores en la pista.



Tras cuatro años de implacable dominio, Vettel arranca la temporada, sobre el papel, más igualada de los últimos años.

FAVORITO, PERO MENOS

POR R.R.

Ya sea por la fortuna de una ingeniería más preclara y un bólido más potente, por la falta de fiabilidad en los rivales y la fortaleza propia, o por la tutela, en la sombra, de unos organismos rectores que conculcan la normativa, lo cierto es que Sebastian Vettel afronta 2014 con el peso de cuatro títulos consecutivos en el palmarés, aunque presenta, de inicio, más fisuras que en cursos precedentes.

Desde 2010 nadie tose al final de la temporada a un Sebastian que, ya en 2008, su segundo año en la Fórmula 1, fue capaz de ganar un Gran Premio. Un estreno con récord. El germano se convirtió en el piloto más joven que ganaba una carrera. Había cumplido 21 añitos el anterior julio. Dos meses antes, Red Bull había decidido confiar en él para darle el volante de David Coulthard.

El pasado Mundial igualó las 13 victorias en grandes premios en un mismo mundial que firmó Michael Schumacher en 2004. Vettel es un hombre récord que ha ido creciendo con ellos por una cuestión de edad y consecuencia: ganador más joven, biganador más joven, tricampeón más joven y, claro, tetracampeón más joven. Solo Schumacher, Juan Manuel Fangio y Alain Prost están por delante en el palmarés absoluto de la F1.

La alianza entre Vettel y Red Bull solo les ha traído buenas nuevas a ambos. Pero los dos afrontan novedades en la reglamentación de 2014. Y no todo son cambios mecánicos o tecnológicos. Este año, la

Schumacher, en el corazón

Si hay una persona a quien se echará de menos el domingo 16 de marzo, cuando dé comienzo el GP de Australia de F1, será, sin lugar a dudas, Michael Schumacher, el gran piloto alemán que, al cierre de esta edición de la Guía F1 2014, continúa en estado de coma inducido en un hospital de Grenoble, Francia, tras sufrir un grave accidente de esquí el pasado diciembre en los Alpes galos. El siete veces campeón del mundo es, seguramente, una de las figuras más apreciadas y controvertidas del circuito.

última carrera puntuará doble. No le hace mucha gracia a Vettel: «No tiene sentido. Castiga a los que hayan trabajado duro toda la temporada. Yo valoro las viejas tradiciones y no comprendo estas nuevas reglas». Los entrenamientos de esta pretemporada no han sido especialmente brillantes. «Es imposible saber dónde estamos y es difícil saber dónde está el coche. Lo que importa no es el número de vueltas que das, sino su calidad. Tenemos varios problemas. No es la mejor situación, pero no podemos cambiarla... Y todos estamos supermotivados para arreglarlo», aporta el piloto alemán, quien está ante uno de esos años interesantes.

TE ESTOY BUSCANDO

Línea Directa te está buscando para darte
EL MAYOR DESCUENTO QUE TE HAYAMOS HECHO JAMÁS.

consultatuspuntos.com

902 123 228

Una compañía
bankinter.



lineadirecta.com

NUEVO REGLAMENTO, MÁS EMOCIÓN

POR **DANI MATEO**

El Mundial de Fórmula 1 2014 presenta algunos de los mayores cambios en el reglamento de la historia de la F1, en pos de su rejuvenecimiento, pues cumple 64 años de vida. El 'gran circo' se tendrá que adaptar a los nuevos motores V6 turbo de 1.6 litros (el cambio más significativo), pero también a las nuevas normas relativas a la aerodinámica y al sistema de recuperación de energía o ERS, que sustituye al KERS. Son cambios que se equiparan a los de 1983 o 2009, el último año en el que vimos modificaciones profundas en los monoplazas, y que dejan gran parte de

EL DATO

14

es el número de dorsal que ha elegido Fernando Alonso. Es su favorito y el que tuvo en 'karting'

la instauración del carné por puntos para los pilotos. Estos cambios dotan de mayores incógnitas al mundial: ¿Sebastian Vettel y Red Bull volverán a ser dominadores absolutos? ¿Tendrá más importancia el pilotaje? ¿Habrá más opciones para Alonso? ¿Tendrá Mercedes ese poderío que se rumorea gracias a la gran potencia que parece va a dotar a su nuevo motor?

NOVEDADES TÉCNICAS

Motores. Regresan los turbo, con menos cilindrada y sonido diferente. Atrás quedan los V8 atmosféricos de 2,4 litros (750 a 800 CV), para dar paso a los nuevos 1.6 de 6 cilindros en V con turbo incorporado (600-650 CV). Los primeros test del año indican que los motores Mercedes (McLaren, Force India, Williams y la propia Mercedes) van a tener una ventaja en unidad de potencia respecto a sus competidores. El Renault Energy F1 montado por Red Bull parece ser el



SALIDA DE GASES. Se pasa de dos escapes a uno, situado en el centro y en un ángulo de 5 grados. No habrá un mayor rendimiento aerodinámico aprovechando este elemento. La gran arma de Red Bull desaparece, por tanto, en 2014.

NEUMÁTICOS. Pirelli entregará en 2014, a cada equipo, un juego de gomas duras más que en 2013 (0 sea, 7 en vez de 6) y los mismos juegos de blandas (5). El juego de más solo podrá utilizarse durante los primeros 30 minutos de los entrenamientos libres del viernes.

EL MORRO CAMBIA. El alerón delantero se verá estrechado de 1,80 metros a solo 1,65. El morro tendrá que estar prácticamente a la altura del alerón. En 2015, la parte delantera no podrá hacer un gran escalón respecto al principio del chasis.





¿Norma anti-Vettel?

La última carrera del año puntuará doble, según el nuevo reglamento de la FIA. La prueba, que se disputará en el espectacular circuito de Abu Dabi, tendrá doble de puntos, para aumentar la emoción de un posible desenlace del campeonato. Se busca mantener una emoción que, en los últimos años, se perdió muy pronto. En 2013, Vettel se aseguró el título en la India, con tres carreras por delante. En 2011 cerró la victoria matemáticamente a falta de cuatro grandes premios. Este año, el piloto que gane el último gran premio se llevará 50 puntos, en lugar de los 25 de las 18 citas anteriores. ¿Una norma anti-Vettel? No ha estado exenta de polémica por parte de casi toda la parrilla.

menos fiable. Ferrari ofrece alegrías y decepciones a partes iguales.

Aerodinámica. Desaparece el Beamwing, el alerón trasero inferior, y el alerón delantero se verá estrechado a 1,65 metros.

Caja de cambios. Posibilidad de incluir 8 velocidades y no 7, como hasta ahora. Deberán durar, como mínimo, 6 carreras. Afectará a la forma de conducir de los pilotos.

Peso. Sin combustible, no podrá ser menor de 691 kilos (642 en 2013).

Menos motores. Se reduce el número de motores para cada piloto a 5 unidades. De utilizar más, habrá castigo. En 2013 eran 8.

Revoluciones. Las nuevas mecánicas turbo fijan su límite en 15.000 rpm. Los coches serán menos rápidos, a priori, en los tiempos de vuelta, pero con velocidades punta superiores a las de 2013.

Desaparece el KERS. Llega el ERS (sistema de recuperación de energía), diez veces más potente que el anterior.

Combustible. Solamente se podrán cargar 100 kilos de gasolina para completar un gran premio, un tercio menos que hasta ahora (150).

Neumáticos. Pirelli sigue de proveedor único. Los compuestos serán más lentos (alrededor de 1°). Cada equipo tendrá 7 juegos de gomas duras y 5 de blandas.

NOVEDADES DEPORTIVAS

Dorsal. Los pilotos tendrán asignado un número de dorsal permanente durante toda su carrera. Tan solo el uno se reservará para uso del campeón si lo considera oportuno. Ese número deberá estar visible en el casco y en el frontal del monoplaza.

Carné por puntos para pilotos. Cada 'desliz' será canjeado por puntos de sanción, entre 1 y 3. Cuando un piloto acumule 12, no correrá la siguiente carrera; si vuelve a sumarlos, será excluido de la competición.

Los 'donuts' o trompos deliberados estarán permitidos a los pilotos vencedores de las carreras en el Mundial de 2014.

Premio de consolación. El Trofeo Poleman se otorgará a quien consiga más poles en la temporada.

Salida de boxes. Se penalizará a los que salgan de un repostaje de forma insegura. Perderán posiciones en parrilla y si es en carrera, con un *drive-trough* o un *stop & go*.

Límite de pista. Si un piloto se sale de los límites de la pista, podrá reincorporarse. Si hubiera ganado una posición y no la devuelve, le obligarán a hacerlo.



EL 'CIRCO' DE LA F1 EN CIFRAS

POR **D.M.**



La Fórmula 1, sinónimo de espectáculo, dinero y *glamour*, encierra datos, números y curiosidades que siguen sorprendiendo después de 64 años de vida. Es el acontecimiento deportivo que mayor facturación registra en el mundo: solo como marca, la Fórmula 1 tiene un valor superior a 7 millones de euros.

EL REPARTO

■ Formula One Group es la compañía que gestiona la F1. Su presidente es Bernie Ecclestone. En 2012 (los últimos datos fiables que se disponen) facturó más de **1.200 millones**.

■ En 2014, deberá repartir **el 68,7% de los ingresos** entre las **11 escuderías** que componen el Mundial: unos **620 millones de euros**. Gran parte se la llevarán los equipos más grandes. En el pacto que se firmó entre la FIA y la empresa de Ecclestone en septiembre pasado para el periodo 2013-2020, Ecclestone benefició a los equipos que le aseguraron por escrito su participación en la F1 hasta 2020.

ESCUDEIRÍAS Y PILOTOS

■ El presupuesto de un equipo se establece según la clasificación final en el **Mundial de Constructores**, el reparto por los **derechos televisivos**, por permanecer más años en la F1 y ayudar al deporte, y por los **patrocinadores**. El equipo paga a la organización por

la **inscripción**, el **salario** de pilotos y del **personal** del equipo.

■ Los principales **presupuestos** para esta temporada son los de **Ferrari**, con cerca de 290 millones, **Red Bull**, con 269 millones, **Mercedes** (218) y **McLaren** (200).

■ El número de trabajadores puede oscilar entre los más de **600** de **Ferrari** y los algo más de 300 de las más modestas, como **Caterham**. La estructura es la de una empresa normal: director general (*team principal*), departamento técnico, comercial, contabilidad...

■ **Fernando Alonso** (Ferrari) y **Lewis Hamilton** (Mercedes) fueron los pilotos con más ganancias en 2013 (unos

20 millones, según el informe de mayo de 2013 de *Business Book*). Tras ellos, **Jenson Button**, con **16 millones**, y el actual rey de la F1, **Sebastian Vettel**, con **12 millones**. El piloto peor pagado es **Max Chilton** (Marussia), con **150.000 euros**.

■ La mayoría de los pilotos de la parrilla de 2013 tuvieron su **residencia** fijada en **Suiza** o en el Principado de **Mónaco**.

SEDES Y AUDIENCIAS

■ El **canon** que hay que pagar para ser sede de un gran premio es «confidencial por contrato», pero se estima que los circuitos de Europa pagan un canon medio de **16,3 millones**. En el resto del mundo, la media es de **29 millones anuales** (datos de 2012).

■ Las **audiencias** de la F1 cayeron un **10%** en todo el mundo durante el Mundial de 2013. Bernie Ecclestone insinúa que se debió a la superioridad del piloto alemán Sebastian Vettel. El informe oficial arroja una cifra de **450 millones de telespectadores en 2013**, con una pérdida de 50 millones en el conjunto del mundo.

■ Finalmente, habrá **19 citas en 2014** en lugar de las 22 que se planearon en un primer momento. No habrá carreras en México, Nueva Jersey, la India y Corea. El hecho más destacable es que **Interlagos** no será el cierre de temporada, sino que lo hará el circuito de **Yas Marina, en Abu Dabi**, el 23 de noviembre.

MARZO

GP AUSTRALIA 14-16

Viernes 14. Libres 1 (2.30 h) y libres 2 (6.30 h). **Sábado 15.** Libres 3 (4.00 h) y calificación (7.00 h). **Domingo 16.** Carrera (7.00 h).

GP MALASIA 28-30

Viernes 28. Libres 1 (3.00 h) y libres 2 (7.00 h). **Sábado 29.** Libres 3 (6.00 h) y calificación (9.00 h). **Domingo 30.** Carrera (9.00 h).

ABRIL

GP BAHRÉIN 4-6

Viernes 4. Libres 1 (13.00 h) y libres 2 (17.00 h). **Sábado 5.** Libres 3 (14.00 h) y calificación (17.00 h). **Domingo 6.** Carrera (17.00 h).

GP CHINA 18-20

Viernes 18. Libres 1 (4.00 h) y libres 2 (8.00 h). **Sábado 19.** Libres 3 (5.00 h) y calificación (8.00 h). **Domingo 20.** Carrera (9.00 h).

MAYO

GP ESPAÑA 9-11

Viernes 9. Libres 1 (10.00 h) y libres 2 (14.00 h). **Sábado 10.** Libres 3 (11.00 h) y calificación (14.00 h). **Domingo 11.** Carrera (14.00 h).

GP MÓNACO 22-25

Jueves 22. 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 6-8

Viernes 6. Libres 1 (16.00 h) y libres 2 (20.00 h). **Sábado 7.** Libres 3 (16.00 h) y calificación (19.00 h). **Domingo 8.** Carrera (20.00 h).

GP AUSTRIA 20-22

Vier. 20. Lib. 1 (10.00 h) y lib. 2 (14.00 h). **Sáb. 21.** Lib. 3 (11.00 h) y calificación (14.00 h). **Dom. 22.** Carrera (14.00 h).



JULIO

GP GRAN BRETAÑA 4-6

Viernes 4. Libres 1 (11.00 h) y libres 2 (15.00 h). **Sábado 5.** Libres 3 (11.00 h) y calificación (14.00 h). **Domingo 6.** Carrera (14.00 h).

GP ALEMANIA 18-20

Viernes 18. Libres 1 (10.00 h) y libres 2 (14.00 h). **Sábado 19.** Libres 3 (11.00 h) y calificación (14.00 h). **Domingo 20.** Carrera (14.00 h).

GP HUNGRÍA 25-27

Viernes 25. Libres 1 (10.00 h) y libres 2 (14.00 h). **Sábado 26.** Libres 3 (11.00 h) y calificación (14.00 h). **Domingo 27.** Carrera (14.00 h).

AGOSTO

GP BÉLGICA 22-24

Viernes 22. Libres 1 (10.00 h) y libres 2 (14.00 h). **Sábado 23.** Libres 3 (11.00 h) y calificación (14.00 h). **Domingo 24.** Carrera (14.00 h).

SEPTIEMBRE

GP ITALIA 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 SINGAPUR 19-21

Viernes 19. Libres 1 (12.00 h) y libres 2 (15.30 h). **Sábado 20.** Libres 3 (12.00 h) y calificación (15.00 h). **Domingo 21.** Carrera (14.00 h).



OCTUBRE

GP JAPÓN 3-5

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

GP RUSIA 10-12

Viernes 10. Libres 1 (8.00 h) y libres 2 (12.00 h). **Sábado 11.** Libres 3 (10.00 h) y calificación (13.00 h). **Domingo 12.** Carrera (13.00 h).

NOVIEMBRE

GP ESTADOS UNIDOS 31-2

Viernes 31 de octubre. Libres 1 (17.00 h) y libres 2 (21.00 h). **Sábado 1.** Libres 3 (17.00 h) y calificación (20.00 h). **Domingo 2.** Carrera (21.00 h).

GP BRASIL 7-9

Viernes 7. Libres 1 (13.00 h) y libres 2 (17.00 h). **Sábado 8.** Libres 3 (14.00 h) y calificación (17.00 h). **Domingo 9.** Carrera (17.00 h).

GP ABU DABI 21-23

Viernes 21. Libres 1 (10.00 h) y Libres 2 (14.00 h). **Sábado 22.** Libres 3 (11.00 h) y Calificación (14.00 h). **Domingo 23.** Carrera (14.00 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.



FERRARI

LA ESPERANZA VUELVE A LA ESCUDERÍA ITALIANA

Historia. La escudería italiana, fundada por Enzo Ferrari en 1929, es la más antigua del Mundial y también la más laureada, con 16 títulos de Constructores y 15 de Pilotos. Los de Maranello son los únicos que han participado en todos los campeonatos desde su primera edición (1950).

Además, ostentan el récord de victorias (221). Su época dorada llegó con Michael Schumacher, con cinco títulos de Pilotos (2000-2004) y seis de Marcas (1999-2004).

Puntos a favor... El regreso de Kimi Raikkonen, su último campeón del mundo, será una gran motivación en el equipo. Al ser fabricantes de motores,

han podido desarrollar en paralelo el nuevo propulsor y el chasis y, como se ha visto en pretemporada, son, junto a Mercedes, de los equipos más fiables de la parrilla. Además, su sistema de refrigeración es mejor que el de sus rivales.

... y en contra. Aunque han demostrado tener un buen motor, están por detrás de los Mercedes. La relación que tendrán Kimi Raikkonen y Fernando Alonso es una incógnita, al tratarse de dos pilotos con gran personalidad y campeones del mundo. Sobre todo, después de la difícil campaña que vivió el asturiano en McLaren, cuando formó pareja con Lewis Hamilton.

AÑO	VICTORIAS	POLES	PODIOS	POSIC. FINAL
2013	2	0	10	3. ^a
2012	3	2	15	2. ^a
2011	1	0	10	3. ^a
2010	5	2	15	3. ^a
2009	1	0	6	4. ^a
2008	8	8	19	1. ^a
2007	9	9	22	1. ^a
2006	9	7	19	2. ^a
2005	1	1	9	3. ^a
2004	15	12	29	1. ^a
2003	8	8	16	1. ^a
2002	15	10	27	1. ^a



EL BÓLIDO **F14 T**

El nombre del coche fue elegido por los aficionados entre cinco opciones que presentó la escudería. Alude a la introducción del turbocompresor en la unidad de potencia. La fábrica de Maranello ha estado más de dos años trabajando en él, debido a los cambios que era necesario hacer por la nueva

reglamentación y, sobre todo, por el nuevo motor turbo. Aunque mantiene la suspensión delantera y trasera tipo *pull-rod*, el chasis y el morro están más bajos para aumentar la seguridad de los pilotos. El conjunto de alerones traseros es muy distinto al del año pasado, debido a la necesidad de un

DRS de mayor potencia, una profundidad general mucho más pequeña del alerón trasero y la extracción del alerón *beam*, por lo que la sección central de los alerones se sustenta sobre unos pilares. Además, ha habido que adaptarlo por dentro a las nuevas necesidades de refrigeración.

Chasis F14 T. **Motor** Ferrari 059/3 V6. **Neumáticos** Pirelli. **Llantas** OZ Wheels.

Combustible Shell V-Power. **Frenos** Brembo.



www.ferrari.com



Director

Stefano Domenicali (Italia). Al frente de la Scuderia desde 2008, tras la decisión del exitoso Jean Todt de poner rumbo a la FIA, dirigió al equipo en su primer año al título de Constructores y se quedaron a un solo punto del cetro de Pilotos. Firmó el subcampeonato en 2012 y es el principal favorito para acabar con la hegemonía de Red Bull en el Mundial de Constructores.

Director técnico Pat Fry (el Reino Unido)

Sede Maranello (Italia)

Pilotos Fernando Alonso (ESP) y Kimi Raikkonen (FIN)

Pilotos probadores

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

Monoplaza F14 T

Motor Ferrari 059/3 V6

Debut en el Mundial 1950

Carreras disputadas 870

Victorias 221

Poles 207

Vueltas rápidas 229

Mejor posición en una carrera 1.º

Mundiales de Constructores 16

Mundiales de Pilotos 15

Fernando Alonso

Nuevas opciones a golpe de turbo



Año y lugar de nacimiento

1981. Oviedo (España)

Títulos mundiales

2

Victorias

32

Poles

22

Podios

95

Vueltas rápidas

21

Mejor resultado

1.º

Año debut

2001

Carreras disputadas

217

Número de monoplaza en 2014

14

Twitter

@alo_oficial

(1.934.836 seguidores)

Mejor resultado

1.º

El asturiano volvió a repetir el subcampeonato por detrás de Vettel, aunque en 2013 sus opciones de pelear por el título se esfumaron a falta de tres carreras para el final. De todos modos, Alonso cerró el curso con dos victorias en China y Montmeló y siete podios más, pese a que el Ferrari no era el segundo mejor coche de la parrilla. De cara a 2014, su objetivo volverá a ser el mismo de los últimos años, conquistar un tercer título que parece inalcanzable por el buen momento de forma del alemán y su Red Bull. Aunque quizá los nuevos motores turbo den más opciones al ovetense.

Bicampeón con Renault

El asturiano vivió sus mejores temporadas en la escudería francesa, con la que se llevó los Mundiales de 2005 y 2006. Su fichaje por McLaren le dio múltiples quebraderos de cabeza

y volvió a Renault, donde pasó dos años lejos de la pelea por el título para desembarcar en Maranello en 2010, año del despegue de Vettel.

AÑO	EQUIPO	VICTORIAS	POLES	PODIOS	CLASIFIC.
2013	Ferrari	2	0	9	2.º
2012	Ferrari	3	2	13	2.º
2011	Ferrari	1	0	10	4.º
2010	Ferrari	5	2	10	2.º
2009	Renault	0	1	1	9.º
2008	Renault	2	0	3	5.º
2007	McLaren	4	2	12	3.º
2006	Renault	7	6	14	1.º
2005	Renault	7	6	15	1.º
2004	Renault	0	1	4	4.º
2003	Renault	1	2	4	6.º
2002	Renault. Piloto probador				
2001	Minardi	0	0	0	0





Kimi Raikkonen

El último campeón rojo regresa a casa



Año y lugar de nacimiento

1979. Espoo (Finlandia)

Títulos mundiales

1

Victorias

20

Poles

16

Podios

77

Vueltas rápidas

39

Mejor resultado

1.º

Año debut

2001

Carreras disputadas

194

Número de monoplaza en 2014

7

Twitter

No tiene

El fichaje de Iceman por Ferrari ha sido uno de los más importantes de cara a 2014, sobre todo por el morbo de ver cuál será su relación con Alonso, al tratarse de dos pilotos expertos y con carácter. El finlandés volvió a la F1 en 2012, después de dos temporadas discretas en el Mundial de Rallys, y lo hizo con una meritoria tercera posición con Lotus. El pasado curso repitió escudería, pero terminó quinto en la general. A pesar de todo, logró una victoria y ocho podios.

Último campeón de Ferrari,

Raikkonen vuelve a la que fue su casa durante tres campañas (2007-2009) y lo hace avalado por el título de 2007, siendo el último campeón del mundo del Cavallino. Precisamente, ese título se lo arrebató a los McLaren de Alonso y Hamilton por solo un punto. Durante su etapa en McLaren

conquistó dos subcampeonatos, en 2003 y en 2005. Ahora, la incógnita es cuál será su rendimiento en el tramo final de su carrera, aunque ha dejado claro que la velocidad y la agresividad no las ha perdido con los años.

AÑO	EQUIPO	VICTORIAS	POLES	PODIOS	CLASIFIC.
2013	Lotus	1	0	8	5.º
2012	Lotus	1	0	7	3.º
2009	Ferrari	1	0	5	6.º
2008	Ferrari	2	2	9	3.º
2007	Ferrari	6	3	12	1.º
2006	McLaren	0	3	6	5.º
2005	McLaren	7	5	12	2.º
2004	McLaren	1	1	4	7.º
2003	McLaren	1	2	10	2.º
2002	McLaren	0	0	4	6.º
2001	Sauber	0	0	0	10.º



RED BULL

MUCHAS DUDAS ANTE EL QUINTO TÍTULO

Historia. La historia de Red Bull es la de un triunfo meteórico. Cinco años bastaron al equipo austriaco para conquistar su primer doblete y no se han bajado de lo más alto de ambos podios en cuatro temporadas. El dueño de la empresa de bebidas energéticas Red Bull, Dietrich Mateschitz, adquirió Jaguar en 2004 a Ford y en solo seis años lo llevó a lo más alto. Las claves fueron el fichaje del 'mago' Adrian Newey en 2006 y el ascenso al primer equipo en 2009 del alemán Sebastian Vettel.

Puntos a favor... La habilidad de Newey para diseñar un monoplaza fiable y al límite de lo permitido por el reglamento es única. Además, Vettel buscará el quinto título seguido

para continuar haciendo historia y tratar de superar los éxitos de su compatriota Michael Schumacher.

... y en contra. El motor diseñado por Renault para esta temporada no está dando buenos resultados. Las jornadas de entrenamiento están siendo un auténtico suplicio para los ingenieros de Milton Keynes, que han buscado soluciones

trabajando contra reloj. La inexperiencia de Daniel Ricciardo, que se estrena en un gran equipo después de dos años en el filial, en los que no ha podido ni siquiera subir al podio. Y Webber, antiguo compañero de Vettel, era un seguro como demuestran sus números de los últimos años.

AÑO	VICTORIAS	POLES	PODIOS	POSIC. FINAL
2013	13	11	24	1. ^a
2012	7	8	12	1. ^a
2011	11	16	25	1. ^a
2010	9	15	20	1. ^a
2009	6	5	16	2. ^a
2008	0	0	1	7. ^a
2007	0	0	1	5. ^a
2006	0	0	1	7. ^a
2005	0	0	0	7. ^a



EL BÓLIDO **RB10**

Red Bull diseñó su nuevo bólido tomando como referencia los aciertos del RB9. En un primer momento, destaca su morro en punta redondeada, más aerodinámico que el de sus rivales. Sin embargo, la gran incógnita es qué partido sacarán al soplado de los gases, ahora que la FIA ha obligado a poner los escapes detrás

del todo. En cualquier caso, en el RB10 la salida del escape está alta y expuesta, quizá de cara a colocar alguna aleta que les permita aprovechar los conocimientos que tienen del soplado con los gases y del que han sacado un gran provecho los últimos años. El elegante diseño del monoplaza no ha tenido en

cuenta las necesidades de refrigeración del motor y el RB10 ha sufrido continuos problemas por sobrecalentamiento en los test invernales. De hecho, el coche de Vettel llegó a incendiarse en los entrenamientos de pretemporada en Bahrein e iniciaban el curso faltos de kilómetros por los problemas sufridos.

Chasis RB10. **Motor** Renault Sport Energy F1-2014. **Neumáticos** Pirelli.

Llantas OZ Racing. **Combustible** Total Group. **Frenos** Brembo.



www.redbullracing.com



Director

Christian Horner (Reino Unido). El ex piloto británico, el director más joven de la F1, con 40 años, fichó por Red Bull después de fundar su propio equipo de la GP2. En solo cinco años llevó al equipo austriaco al doblete en 2010 con los títulos de Marcas y Pilotos. Los siguientes tres años ha vuelto a conseguir que Vettel y Red Bull sigan en lo más alto de ambos podios.

Director técnico Adrian Newey (Reino Unido)

Sede Milton Keynes (R. Unido)

Pilotos Sebastian Vettel (Alemania) y Daniel Ricciardo (Australia)

Pilotos probadores

Sébastien Buemi (Suiza) y António Félix da Costa (Portugal)

Monoplaza Red Bull RB10

Motor Renault Sport Energy F1-2014

Debut en el Mundial 2005

Carreras disputadas 166

Victorias 47

Poles 57

Vueltas rápidas 40

Mejor posición en una carrera 1.º

Mundiales de Constructores 4

Mundiales de Pilotos 4

Sebastian Vettel

Cuatro temporadas rompiendo récords



Año y lugar de nacimiento

1987.
Heppenheim
(Alemania)

Títulos mundiales

4

Victorias

39

Poles

45

Podios

62

Vueltas rápidas

22

Mejor resultado

1.º

Año debut

2007

Carreras disputadas

120

Número de monoplaza en 2014

1

Twitter

No tiene

El germano lleva cuatro temporadas batiendo récords y siendo inalcanzable para el resto de la parrilla. El pasado curso conquistó su cuarto entorchado y finalizó con 13 victorias, igualando la plusmarca de Schumacher (2004) y encadenando 9 de ellas seguidas, un nuevo récord que le permitió superar las 8 consecutivas de Ascari y Schumi. Además, se llevó el título con mayor diferencia de puntos respecto al segundo clasificado (155 puntos de ventaja). Y se convirtió en el tetracampeón más joven de la historia, igualando los títulos de Alain Prost y ya solo superado por el Káiser (7) y Juan Manuel Fangio (5 títulos).

Ganador nato

Vettel debutó en la F1 en 2007 para suplir a Kubica en BMW en el GP de Estados Unidos. Entró en los puntos y fichó por Toro Rosso para el resto del curso. Al año siguiente

logró en Monza la primera y única victoria para el palmarés del equipo de Faenza. Y en 2009 dio el salto a Red Bull, se proclamó subcampeón, con el logro de ser el único capaz de seguir el ritmo de los inalcanzables Brawn GP. Desde 2010 ha ido devorando récords, convirtiendo la F1 en un monólogo. Como curiosidad, es supersticioso y bautiza a sus coches con nombre de mujer.

AÑO	EQUIPO	VICTORIAS	POLES	PODIOS	CLASIFIC.
2013	Red Bull	13	9	16	1.º
2012	Red Bull	5	6	9	1.º
2011	Red Bull	11	15	17	1.º
2010	Red Bull	5	10	10	1.º
2009	Red Bull	4	4	8	2.º
2008	Toro Rosso	1	1	1	8.º
2007	BMW/T. Rosso	0	0	0	14.º





Daniel Ricciardo

El joven que deberá demostrar su talento



Año y lugar de nacimiento

1989. Perth (Australia)

Títulos mundiales

0

Victorias

0

Poles

0

Podios

0

Vueltas rápidas

0

Mejor resultado

7.º

Año debut

2011

Carreras disputadas

50

Número de monoplaza en 2014

3

Twitter

@danielricciardo
(171.242 seguidores)

El australiano se hizo con uno de los asientos más codiciados de la F1 para suplir al veterano Mark Webber, que ha dejado el 'gran circo'. Pero llega al equipo campeón sin grandes resultados, ya que la séptima plaza en Monza 2013 es su techo. Ricciardo ya había sonado para sustituir a Webber el pasado curso, aunque, finalmente, el australiano se quedó un año más. Desde Red Bull aseguran que es uno de los jóvenes más talentosos de la parrilla y deberá demostrarlo con uno de los mejores coches de la competición.

Debut con HRT

Ricciardo debutó en la Fórmula 1 en 2011 con HRT. Fichó por la extinta escudería española mediada la campaña para sustituir a Narain Karthikeyan. Corrió 11 carreras y en la mayoría superó a su compañero Liuzzi.

Esa media temporada le permitió hacerse con un volante en Toro Rosso para 2012. Sin embargo, el bólido no rindió al nivel deseado y estuvo muy discreto. Fue superado por su compañero Jean-Eric Vergne y se tuvo que conformar con la novena posición en el Gran Premio de Australia como mejor resultado. En las categorías inferiores destaca su título en la Fórmula 3 Británica en 2009, en un año en el que finalizó con 87 puntos de ventaja sobre el segundo clasificado gracias a sus siete victorias y seis poles. Un año antes había sido subcampeón de la Fórmula Renault continental.

AÑO	EQUIPO	VICTORIAS	POLES	PODIOS	CLASIFIC.
2013	Toro Rosso	0	0	0	14.º
2012	Toro Rosso	0	0	0	18.º
2011	Toro Rosso/HRT	0	0	0	27.º



McLAREN

CAMBIOS Y REFUERZOS PARA VOLVER A LO MÁS ALTO

Historia. Fundada por el piloto neozelandés Bruce McLaren en 1966, es la segunda escudería más longeva del Mundial, solo superada por Ferrari. Y también es de las más laureadas, con 8 títulos de Constructores y 12 de Pilotos.

Por sus filas han pasado pilotos de la talla de Emerson Fittipaldi, Ayrton Senna, Alain Prost y Mikka Hakkinen. En ella se han vivido auténticas peleas de gallos con las parejas formadas por Senna y Prost y Alonso y Hamilton. Con Ron Dennis en la dirección, se convirtieron en referente.

Puntos a favor... Ron Dennis ha vuelto a ocupar su papel de consejero delegado de

McLaren y volverá a dirigir el equipo con mano de hierro. Así ha fichado a Eric Boullier como director de carreras, quien hará labores de director deportivo. El gallo ha sido el artífice de los éxitos

de Lotus los últimos años y llega a Woking con el objetivo de meter al equipo en la lucha por los títulos.

... y en contra. La nula experiencia del danés Kevin Magnussen puede pasar factura a un equipo que no se caracteriza por la paciencia. Button tampoco atraviesa su mejor momento, por lo que si no llegan los éxitos, la presión en Woking puede convertir el año en un infierno para ambos.

AÑO	VICTORIAS	POLES	PODIOS	POSC. FINAL
2013	0	0	0	5. ^a
2012	7	8	13	3. ^a
2011	5	1	15	2. ^a
2010	5	1	16	2. ^a
2009	2	4	5	3. ^a
2008	6	8	13	2. ^a
2007*	8	8	24	-
2006	0	8	9	3. ^a
2005	10	3	18	2. ^a
2004	1	7	4	5. ^a
2003	2	1	13	3. ^a
2002	1	2	10	3. ^a

*Excluida del Mundial por espionaje a Ferrari.



EL BÓLIDO MP4-29

El MP4-29 se distingue de los bólidos de los últimos años por los colores. McLaren tendrá un monoplaza plateado, al quedarse sin el patrocinio principal de Vodafone. En un principio se había especulado con que volvería a los tonos anaranjados históricos, pero finalmente no ha sido así. Además, han

apostado por un morro que termina en punta fina, desde donde salen dos arcos, uno hacia cada lado. Este será el último año que la escudería de Woking lleve motores Mercedes, su proveedor las últimas 20 temporadas, pues a partir de 2015 sus propulsores serán de la marca japonesa Honda.

La suspensión trasera, en forma de mariposa, no ha estado exenta de polémica. Consiste en un nuevo moldeado de los brazos de suspensión para que estos actúen, además de como elementos del tren de rodaje, como superficies aerodinámicas. Algunos rivales dudan de su legalidad y otros podrían copiarla.

Chasis MP4-29. **Motor** Mercedes Benz PU106A Hybrid. **Neumáticos** Pirelli.

Llantas Enkei. **Combustible** ExxonMobil. **Frenos** Akebono.

McLaren
www.mclaren.com



Director

Eric Boullier (Francia). Llegó al 'gran circo' en 2010 con la entrada de Genni Capital en el accionariado de Renault. Los dos primeros años fueron quintos en Constructores. En 2012 logró que Raikkonen volviera a la F1 y colocó a Lotus en la cuarta plaza en la general de Marcas, quedándose a las puertas del podio por problemas financieros. Ahora ha de devolver a McLaren al podio.

Director técnico Tim Goss (R. U.)

Sede Woking (R. U.)

Pilotos Jenson Button (GBR) y Kevin Magnussen (DIN)

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

Monoplaza MP4-29

Motor Mercedes Benz PU106A Hybrid

Debut en el Mundial 1966

Carreras disputadas 741

Victorias 182

Poles 155

Vueltas rápidas 152

Mejor posición en una carrera 1.º

Mundiales de Constructores 8

Mundiales de Pilotos 12

Jenson Button

El año después de 'un mal año'



Año y lugar de nacimiento

1980, Frome (Reino Unido)

Títulos mundiales

1

Victorias

15

Poles

8

Podios

49

Vueltas rápidas

8

Mejor resultado

1.º

Año debut

2000

Carreras disputadas

249

Número de monoplaza en 2014

22

Twitter

@JensonButton
(1.685.296 seguidores)

El veterano Jenson Button cerró su peor campaña como piloto en McLaren en 2013. Un curso en el que no consiguió subir al podio y su cuarta plaza en Brasil fue el mejor resultado. Terminó noveno en la general, pero logró superar a su compañero Sergio Pérez, que no cumplió las expectativas. Campeón del mundo en 2009 con Brawn GP, vivió un año casi perfecto con 6 victorias en las 7 primeras carreras y un total de 9 podios. Fichó para la siguiente temporada por el equipo de Woking y fue subcampeón en su segundo año en McLaren.

Primeros éxitos

El inglés debutó con Williams en 2000, pasó dos cursos en Renault y sus primeros éxitos llegaron en 2004, en BAR-Honda, en un año en que firmó diez podios. Dos años más tarde llegó a su primera victoria en Hungría 2006. Y su carrera entró en barrena hasta

que Honda desapareció y compró el equipo Ross Brawn, quien le convirtió en campeón del mundo.

AÑO	EQUIPO	VICTORIAS	POLES	PODIOS	CLASIFIC.
2013	McLaren	0	0	0	9.º
2012	McLaren	3	1	6	5.º
2011	McLaren	3	0	12	2.º
2010	McLaren	2	0	7	5.º
2009	Brawn GP	6	4	9	1.º
2008	Honda	0	0	0	18.º
2007	Honda	0	0	0	15.º
2006	Honda	1	1	3	6.º
2005	BAR-Honda	0	1	2	9.º
2004	BAR-Honda	0	1	10	3.º
2003	BAR-Honda	0	0	0	9.º
2002	Renault	0	0	0	7.º
2001	Renault	0	0	0	17.º
2000	Williams	0	0	0	8.º





Kevin Magnussen

Un novato que ya ha sido campeón



Año y lugar de nacimiento

1992. Roskilde (Dinamarca)

Títulos mundiales

Victorias

Poles

Podios

Vueltas rápidas

Mejor resultado

Año debut

Carreras disputadas

Número de monoplaza en 2014

Twitter

@KevinMagnuss
en (53.314 seguidores).

El joven danés ha conseguido hacerse con uno de los asientos más codiciados de la parrilla pese a ser casi un desconocido. Formado en la cantera de McLaren, sustituirá a Sergio Pérez, que no cuajó el pasado curso un buen año con los de Woking. Llega al mundo de la competición superior tras proclamarse campeón de la Fórmula Renault 3.5 con 5 victorias, 13 podios, 8 poles y 3 vueltas rápidas, unos números de auténtico récord. Hijo del expiloto de Fórmula 1 Jan Magnussen, que corrió con McLaren en 1995, también fue subcampeón de la Fórmula 3 Británica en 2011.

Primer danés en una década

Antes de debutar en el Mundial de Fórmula 1, ha pasado muchas horas trabajando en el simulador de McLaren y ha participado en unos test de F1

en Abu Dabi y Silverstone. En las categorías inferiores, destaca su título en la Fórmula Ford Danesa en 2008, en la que consiguió 11 victorias, 12 podios, 6 poles y 10 vueltas rápidas. Al año siguiente se coronó subcampeón de la Fórmula Renault 2.0 NEC, con una victoria y 12 podios, y quedó séptimo en la Eurocup. Fue nombrado *rookie* del año. En 2010, debutó en la Fórmula 3 alemana con una victoria. Ganó otras dos carreras y fue tercero en la clasificación general, con el nombramiento de nuevo mejor debutante del año. Kevin Magnussen será el primer piloto danés en una década en la Fórmula 1, retomando el testigo de su compatriota Nicolas Kiesa, que corrió para la escudería Minardi a finales de la temporada 2003.



LOTUS

PRETEMPORADA REGULAR PERO INSUFICIENTE

Historia. El equipo británico inicia su tercer curso con su actual denominación. Heredera de Renault, Benetton y Toleman, la escudería de Enstone poco tiene que ver con el mítico Lotus de Colin Chapman, pese a compartir colores. En 2010, la empresa Genii Capital compró Renault e inició una revolución de cara a volver a lo más alto del podio. Lograron el regreso a la competición de Kimi Raikkonen, pero no han podido volver al cajón de Constructores y han sido cuartos dos años seguidos.

Puntos a favor... A pesar de perderse los primeros test de pretemporada en Jerez, han demostrado ser muy regulares.

El fichaje de Pastor Maldonado llega con nuevos patrocinadores, de los que están muy necesitados en el equipo, y más desde que Raikkonen se fuera sin cobrar su sueldo.

... y en contra. El motor Renault ha sido el más flojo en pretemporada, aunque Lotus está por delante de Red Bull y el resto de bólidos con el propulsor francés. Es toda una incógnita qué papel hará Gerard López desde el muro. El empresario luxemburgués es un genio informático, pero nunca ha desarrollado estas labores en la F1 y su falta de experiencia puede ser un hándicap para Lotus.

AÑO	VICTORIAS	POLES	PODIOS	POS. FINAL
2013	1	0	14	4. ^a
2012	1	0	10	4. ^a
2011*	0	0	2	5. ^a
2010*	0	0	3	5. ^a
2009*	0	1	1	8. ^a
2008*	2	0	4	4. ^a
2007*	0	0	1	3. ^a
2006*	8	7	19	1. ^a
2005*	8	7	18	1. ^a
2004*	1	3	6	3. ^a
2003*	1	2	5	4. ^a
2002*	0	0	0	4. ^a

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



EL BÓLIDO E22

Se perdieron los primeros entrenamientos de pretemporada para seguir trabajando en la fábrica. En su puesta de largo sorprendieron por el morro del E22. Una especie de doble colmillo que ha tardado en pasar las pruebas de impacto de la FIA, pero que ha sido aprobado. Uno de los dos extremos es más largo que el otro

para cumplir con la normativa. Este morro, el único de toda la parrilla, permite que el aire se dirija hacia abajo y mantenerlo centrado. Por otra parte, sorprende el escape, que está ligeramente desplazado hacia la derecha, dejando un único pilón a la izquierda (otra parte asimétrica que tiene este coche). Los

alerones también destacan por su complejidad. Sin duda, en Enstone han arriesgado con el diseño del bólido, pero habrá que ver cómo reacciona con el motor Renault, pues en pretemporada los propulsores franceses han resultado ser los más débiles de los tres que están en la parrilla.

Chasis E22. **Motor** Renault Energy F1 V6. **Neumáticos** Pirelli.

Llantas OZ Racing. **Combustible** Total SA. **Frenos** Brembo.



www.lotusf1team.com



Director

Gerard López (Luxemburgo). El empresario de origen gallego es un genio de la informática. Llegó a la F1 en 2010, con la entrada de la empresa Genii Capital, que preside, en el accionariado de Renault. A partir de esta temporada asumirá las funciones de director deportivo y tendrá el difícil reto de mejorar los números de Boullier, que ha llevado a Lotus a la cuarta plaza en el Mundial de Constructores los dos últimos años.

Director técnico Nick Chester (R. U.)

Sede Enstone (R. U.)

Pilotos Pastor Maldonado (VEN) y Romain Grosjean (FRA)

Pilotos probadores Charles Pic (FRA), Nicolas Prost (FRA), Marco Sorensen (DIN)

Monoplaza E22

Motor Renault Energy F1 V6

Debut en el Mundial 1981

Carreras disputadas 434

Victorias 37

Poles 51

Vueltas rápidas 36

Mejor posición en una carrera 1.º

Mundiales de Constructores 2

Mundiales de Pilotos 2

Pastor Maldonado

Cambio de aires, nuevos objetivos



Año y lugar de nacimiento

1985. Maracay (Venezuela)

Títulos mundiales 0

Victorias 1

Poles 1

Podios 1

Vueltas rápidas 0

Mejor resultado 1.º

Año debut 2011

Carreras disputadas 58

Número de monoplaza en 2014 13

Twitter

@Pastormaldo
(596.610 seguidores)

El venezolano aterriza en Lotus avalado por el patrocinio de la petrolera PDVSA y lo hace después de una pésima campaña con Williams, en la que solo ha conseguido un punto con su décima plaza en Hungría. Sus malos resultados le llevaron a acusar a su equipo de estar saboteándolo. Finalmente tuvo que pedir perdón. Maldonado aterrizó en la Fórmula 1 avalado por el expresidente Hugo Chávez, que no dudó en apoyarle con patrocinios estatales. De todos modos, en las categorías inferiores brilló con su título en la GP2 Series en 2010, en una temporada en la que firmó 6 victorias, un récord en la categoría. En 2011, debutó con Williams en el 'gran circo'. Fue un año duro que saldó con 6 abandonos y solo un punto.

Venezolano ganador

Sin embargo, en su segunda temporada hizo historia. Maldonado se convirtió en el primer venezolano en ganar un Gran Premio de Fórmula 1 gracias a su brillante actuación en el GP de España. Firmó la pole en Montmeló y se llevó la victoria. Era el primer triunfo para Williams en siete años. Lamentablemente, las carencias de su bólido se notaron y estuvo 9 carreras sin volver a los puntos hasta su octava plaza en Japón. Su quinta plaza en Abu Dabi y la novena en Estados Unidos le permitieron redondear el año.

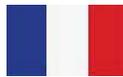
AÑO	EQUIPO	VICTORIAS	POLES	PODIOS	CLASIFIC.
2013	Williams	0	0	0	18.º
2012	Williams	1	1	1	15.º
2011	Williams	0	0	0	19.º





Romain Grosjean

Un piloto ambicioso y en progresión



Año y lugar de nacimiento

1986. Ginebra (Suiza)

Títulos mundiales

0

Victorias

0

Poles

1

Podios

9

Vueltas rápidas

1

Mejor resultado

2.º

Año debut

2009

Carreras disputadas

45

Número de monoplaza en 2014

8

Twitter

@RGrosjean
(240.298 seg.)

El francés firmó en 2013 su mejor temporada en la categoría reina del automovilismo, con la séptima plaza en la general de Pilotos. Logró su mejor resultado en el circuito texano de Austin, con su segunda plaza. Y, además, subió al podio en otras cinco carreras. Pero la victoria le ha sido esquiva y esta campaña, en la que cuenta con un nuevo compañero, intentará aprobar esa asignatura pendiente. Nacido en Ginebra, Grosjean compaginó su trabajo en un banco de la ciudad suiza con la F1 durante sus primeros pasos en las carreras. Debutó en Renault mediada la temporada 2009 para sustituir al discípulo Nelson Piquet Jr. Sin embargo, no consiguió convencer a la dirección deportiva y cedió su plaza a Vitaly Petrov en 2010.

Sanción ejemplar

Un año más tarde, alternó las funciones de probador en Lotus-Renault con la GP2, competición que se adjudicó a falta de tres pruebas. Y en 2012 consiguió volver a la F1. Empezó más en forma que su compañero Kimi Raikkonen, pero vivió un momento muy complicado en el Gran Premio de Bélgica. Su agresiva salida obligó a abandonar a Alonso y a Hamilton y fue sancionado con una carrera de suspensión, un castigo que no se había impuesto en los últimos 18 años en el 'gran circo' (el último en sufrirla fue Hakkinen).



Escanea este código o entra en

20m.es/formulat

para ampliar y actualizar los contenidos de esta guía en el **ESPECIAL F-1 2014** de

20 minutos.es

AÑO	EQUIPO	VICTORIAS	POLES	PODIOS	CLASIFIC.
2013	Lotus	0	0	6	7.º
2012	Lotus	0	0	3	8.º
2011	Lotus Renault-Piloto probador				
2010	GP2				
2009	Renault	0	0	0	23.º



MERCEDES

EL PROPULSOR MÁS FIABLE DE LA PARRILLA

Historia. La escudería alemana se ganó el apodo de *Flechas de Plata* por sus éxitos en las carreras de los años treinta. Debutó en el Mundial de F1 en 1954 y consiguió dos títulos consecutivos, pero la tragedia de Las 24 Horas de Le Mans, en 1955 (un piloto y 82 espectadores muertos y un centenar de heridos), apartó a Mercedes de las competiciones durante más de tres décadas.

El gran año de Brawn GP en 2009 fue decisivo para que Mercedes decidiese volver al 'gran circo' y romper su tradicional alianza con McLaren. Así, en 2010 volvieron a la competición con Schumacher, que llevaba tres años retirado, y Rosberg, una alineación cien por cien alemana.

Puntos a favor... La llegada de Hamilton el pasado año

permitió al equipo dar un paso adelante. Acabaron subcampeones en la categoría de Constructores, con tres victorias y nueve podios.

En esta temporada, en la que se vivirá una auténtica revolución por la llegada de los motores V6 turbo, el fabricante alemán parte con ventaja, ya que cuenta con el propulsor más fiable, según ha demostrado en los test. Son firmes candidatos a terminar con la supremacía de Vettel y Red Bull. **... y en contra.** El adiós del director Ross Brawn, artífice de los éxitos de los últimos años, puede desestabilizar al equipo. El británico,

que dirigió a Schumacher hacia sus cinco títulos en Ferrari, se jubila. Su baja la cubrirán Toto Wolff y Paddy Lowe, que llegaron el pasado año.

AÑO	VICTORIAS	POLES	PODIOS	POSIÇ. FINAL
2013	3	8	9	2. ^a
2012	1	1	3	5. ^a
2011	0	0	0	4. ^a
2010	0	0	3	4. ^a



www.mercedesamgf1.com



Director

Paddy Lowe (Reino Unido). Inició su carrera en la Fórmula 1 en Williams en 1987. Pero en 1993 fichó por McLaren, donde ha desarrollado casi toda su carrera pasando por todas las fases del diseño de un monopla. En 2011 fue nombrado director técnico. Pero el pasado verano apostó por Mercedes, consciente de que iba a ser el sustituto del veterano Ross Brawn. Su reto es hacer campeón a Mercedes.

Director técnico Bob Bell

Sede Brackley (R. U.)

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

Pilotos probadores Por confirmar

Monopla F1 W05

Motor Mercedes Benz

Debut en el Mundial 1954

Carreras disputadas 89

Victorias 13

Poles 17

Vueltas rápidas 13

Mejor posición en una carrera 1.º

Mundiales de Constructores 0

Mundiales de Pilotos 2

EL BÓLIDO F1 W05

El F1 W05 presenta un diseño menos arriesgado que sus rivales y más parecido al coche del año pasado. El morro mantiene la misma anchura, pero es más bajo, sin añadir una terminación en punta fina como otras escuderías. Por otra parte, el alerón trasero es bastante diferente por la eliminación del ala viga.

Han optado por emplear pilones centralizados de sujeción para usar las paredes laterales de la estructura del alerón para abrir bordes dentados en la sección inferior. A pesar de haber arriesgado menos en diseño que otros equipos, están siendo de los más fiables. Especialmente porque el motor

Mercedes es el que mejor rendimiento ha tenido en pretemporada. Y al igual que otros fabricantes, la escudería de Brackley ha podido desarrollar a la vez el propulsor y el chasis, evitando los problemas que están teniendo algunos equipos, como Red Bull. Para ello han trabajado tres años en el desarrollo del coche.

Chasis F1 W05. **Motor** Mercedes Benz PU106A Hybrid V6. **Neumáticos** Pirelli.

Llantas Advanti. **Combustible** Petronas. **Frenos** Brembo.

Lewis Hamilton

Un piloto agresivo y siempre polémico



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

Títulos mundiales 1

Victorias 22

Poles 31

Podios 54

Vueltas rápidas 13

Mejor resultado 1.º

Año debut
2007

Carreras disputadas 129

Número de monopla en 2014 44

Twitter
@LewisHamilton
(1.892.793 seguidores)

El inglés cambió el año pasado de equipo y apostó por Mercedes dejando atrás toda una vida en McLaren. Y no tardó en adaptarse a su nueva escudería, con la que venció en el Gran Premio de Hungría y subió a otros cuatro podios. Además, salió en cinco carreras desde la pole y finalizó el Mundial en cuarta posición. Hamilton debutó en McLaren en 2007 y tiene el honor de ser el mejor *rookie* en la historia del Campeonato, con 9 podios consecutivos (12 en total), 4 victorias y 6 poles. Ese primer año formó pareja con Fernando Alonso y vivió una guerra con el asturiano por el número uno del equipo.

Campeón en 2008

Su buena campaña de debut se vio premiada un curso más tarde con el título mundial. Pero no fue capaz de mantener los buenos resultados y se vio envuelto en

numerosas polémicas por su conducción agresiva. Esos problemas, la salida de Ron Dennis de la dirección del equipo de Woking y el buen hacer de Jenson Button le obligaron a buscar nuevos retos lejos de McLaren.

Pasará a la historia, al margen de por sus éxitos en la pista, por haber sido el primer piloto negro en correr en la Fórmula 1.



AÑO	EQUIPO	VICTORIAS	POLES	PODIOS	CLASIFIC.
2013	Mercedes	1	5	5	4.º
2012	McLaren	4	7	7	4.º
2011	McLaren	3	1	6	5.º
2010	McLaren	3	1	9	4.º
2009	McLaren	2	4	5	5.º
2008	McLaren	5	7	10	1.º
2007	McLaren	4	6	12	2.º



Nico Rosberg

Otra oportunidad de volver a ganar



Año y lugar de nacimiento
1985, Wiesbaden (Alemania)

Títulos mundiales 0

Victorias 3

Poles 4

Podios 11

Vueltas rápidas 4

Mejor resultado 1.º

Año debut
2006

Carreras disputadas 147

Número de monoplaza en 2014 6

Twitter
[@nico_rosberg](#)
(469.262 seg.)

El alemán firmó en 2013 su mejor campaña en el 'gran circo', finalizando sexto en la general. Se impuso en las carreras de Mónaco y Gran Bretaña y subió al podio en otras dos ocasiones. Además, salió tres veces desde la pole. Sus resultados confirmaron la calidad del hijo del ex campeón mundial Keke Rosberg.

El piloto germano llegó a la F1 avalado por su título en el GP2 en 2005. Esa victoria le aseguró un asiento en Williams, donde militó cuatro campañas, con los podios en Australia y Singapur en 2008 como mejores resultados. Y la séptima plaza en la general de Pilotos un año más tarde como techo.

Cambio de rumbo

En 2010 decidió cambiar de rumbo y apostó por Mercedes, que volvía a contar con equipo propio. Durante tres años formó un tándem de ensueño con

Michael Schumacher, aunque los resultados no fueron tan buenos como hubieran deseado. Pero en China 2012, Rosberg firmó la primera pole y la primera victoria de su carrera y también subió al podio en Mónaco. Ahora vuelve a tener la oportunidad de luchar por las victorias y cuenta con el mejor motor de todos los equipos participantes, puede ser su hora.

AÑO	EQUIPO	VICTORIAS	POLES	PODIOS	CLASIFIC.
2013	Mercedes	2	3	4	6.º
2012	Mercedes	1	1	2	9.º
2011	Mercedes	0	0	0	7.º
2010	Mercedes	0	0	3	7.º
2009	Williams	0	0	0	7.º
2008	Williams	0	0	2	13.º
2007	Williams	0	0	0	9.º
2006	Williams	0	0	0	17.º



SAUBER

DE NUEVO ENTRA EN LAS QUINIELAS

Historia. El equipo de Peter Sauber debutó en la F1 en 1993. A lo largo de estas dos décadas ha descubierto talentos de la talla de Kimi Raikkonen, Felipe Massa o Robert Kubica. Pero los éxitos han sido esquivos y en su palmarés solo cuentan con una victoria, firmada por Kubica en el GP de Canadá en 2008. Son el cuarto equipo más longevo de la actual parrilla, solo superados por Ferrari, McLaren y Williams.

Puntos a favor... Seguirán con los motores Ferrari, que están siendo muy sólidos y parecen ser la mejor alternativa a Mercedes con la entrada de los propulsores turbo. El C33 está demostrando

en los test ser un coche muy fiable y está rindiendo al nivel esperado.

La pareja de pilotos parece estar compensada. El veterano Sutil querrá brillar en Sauber, donde llega tras seis años en Force India. Y Gutiérrez

demostró ser un piloto prometedor que intentará mejorar su campaña de debut. **... y en contra.** El año pasado tuvieron graves problemas de financiación, que se paliaron con la entrada de tres patrocinadores rusos, y la llegada de Sergey Sirotkin, ahora tercer piloto, podría amenazar la continuidad de uno de los dos corredores titulares.

AÑO	VICTORIAS	POLES	PODIOS	POSIC. FINAL
2013	0	0	0	7. ^a
2012	0	0	3	6. ^a
2011	0	0	0	7. ^a
2010	0	0	0	8. ^a
2009	0	0	2	6. ^a
2008	1	1	11	3. ^a
2007	0	0	2	2. ^a
2006	0	0	2	5. ^a
2005	0	0	0	8. ^a
2004	0	0	0	6. ^a
2003	0	0	1	6. ^a
2002	0	0	0	5. ^a



www.sauberf1team.com

Director M. Kaltenborn (AUT)

Director técnico Eric Gandelin (FRA)

Sede Hinwil (Suiza)

Pilotos Adrian Sutil (ALE) y Esteban Gutiérrez (MEX)

Pilotos probadores S. Sirotkin (RUS) y Van der Garde (HOL)

Monoplaza C33

Motor Ferrari

Debut en el Mundial 1993

Carreras disputadas 365

Victorias 1

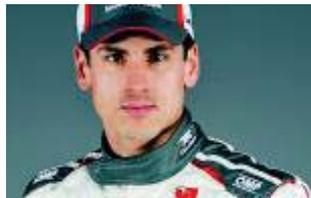
Poles 1

Vueltas rápidas 5

Mejor posición 1.º

Mundiales de Constructores 0

Adrian Sutil



Año y lugar de nacimiento

1983. Starnberg (Alemania)

Títulos mundiales 0

Victorias 0

Poles 0

Podios 0

Vueltas rápidas 0

Mejor resultado 4.º

Año debut 2007

Carreras disputadas 109

Número de monoplaza en 2014 99

Twitter @SutilAdrian (20.071 seguidores)

El alemán de ascendencia uruguaya fichó por Sauber tras un año de luces y sombras en Force India, donde ha corrido toda su carrera, desde que debutara en 2007 cuando el equipo aún era Spyker.

El año pasado brilló con su quinta plaza en Mónaco, aunque el equipo bajó el rendimiento en la segunda parte del Campeonato y no pudo volver a los puestos altos.

En 2012 se quedó sin volante, por su bajo rendimiento previo. Su techo en la Fórmula 1 es la cuarta posición del

Gran Premio de Italia en 2009, objetivo que intentará superar este curso.

Sutil fue campeón de la Fórmula 3 Japonesa en 2006 y subcampeón de la Fórmula 3 Euroseries en 2005. Fue condenado a 18 meses de prisión condicional por un incidente con uno de los socios fundadores del Grupo Genii, Eric Lux, a quien presuntamente habría agredido con una copa rota de champán en un club de Shanghái.

Esteban Gutiérrez



Año y lugar de nacimiento

1991. Monterrey (México)

Títulos mundiales 0

Victorias 0

Poles 0

Podios 0

Vueltas rápidas 0

Mejor resultado 7.º

Año debut 2013

Carreras disputadas 19

Número de monoplaza en 2014 21

Twitter @EstebanGtz (107.614 seguidores)

Al mexicano, que fue el debutante más joven de los cinco que iniciaron el pasado curso su andadura en el 'gran circo', le costó coger el ritmo, sobre todo en las jornadas de clasificación. Pero demostró sus habilidades con su undécima plaza en Montmeló y la vuelta rápida en carrera con un tiempo de 1:26.217 a un promedio de velocidad de 194,37 km/h.

Posteriormente, logró entrar en los puntos con una meritoria séptima plaza en Japón.

Fue el primer campeón de la GP3 Series en 2010, con cinco victorias y subiendo al podio en todos los circuitos menos en Spa-Francorchamps.

En 2012 fue tercero en la GP2, con tres victorias y cinco vueltas rápidas. Además, durante dos campañas alternó la GP2 con las funciones de probador en Sauber, teniendo que sustituir a su compatriota Sergio Pérez, enfermo con gripe, en los libres de la India, donde fue vigésimo.



WILLIAMS

UNA HISTÓRICA EN HORAS BAJAS

Historia. La escudería británica fue fundada por Frank Williams en 1977, aunque años antes ya había participado con diversos equipos en el Mundial. Williams es una de las cuatro grandes junto a Ferrari, McLaren y Team Lotus, y la segunda con más títulos de Constructores, 9 por los 16 de Ferrari. El año pasado superó los 600 Gran Premios. Por sus filas han pasado mitos como Ayrton Senna, Piquet, Prost, Jacques Villeneuve, Damon Hill o Mansell.

Puntos a favor... El director técnico Pat Symonds llegó a mediados del año pasado, tras cumplir una sanción por su implicación en el *crashgate*

(cuando Piquet se estrelló para favorecer a Alonso) ya estará adaptado a la forma de trabajar en el equipo. Tras dos años con motores Renault, han apostado por Mercedes-Benz y parece que los propulsores alemanes están rindiendo mejor con

el turbo que sus rivales. La llegada del subcampeón del mundo en 2008, Massa, debe ser un aliciente para Williams.

... y en contra. Los errores del año pasado pueden ser un lastre difícil de dejar atrás. La ausencia de Pastor Maldonado, último piloto en conseguir una victoria para el equipo, en el GP de España en 2012, puede ser un lastre, al menos en las primeras carreras.

AÑO	VICTORIAS	POLES	PODIOS	POS. FINAL
2013	0	0	0	9. ^a
2012	1	1	1	8. ^a
2011	0	0	0	9. ^a
2010	0	1	0	6. ^a
2009	0	0	0	7. ^a
2008	0	0	2	8. ^a
2007	0	0	1	4. ^a
2006	0	0	0	8. ^a
2005	0	1	4	5. ^a
2004	1	1	4	4. ^a
2003	4	4	12	2. ^a
2002	1	7	13	2. ^a



Felipe Massa



Año y lugar de nacimiento

1981. São Paulo (Brasil)

Títulos mundiales

0

Victorias

11

Poles

15

Podios

36

Vueltas rápidas

14

Mejor resultado

1.º

Año debut

2002

Carreras disputadas

192

Número de monoplaza en 2014

19

Twitter

@MassaFelipe19
(502.561 seg.)

El brasileño anunciaba en septiembre que no seguiría en Ferrari después de ocho años en la escudería en la que ha vivido sus grandes éxitos. Sin embargo, los discretos resultados de los últimos años le han dejado sin opciones de seguir. Su carrera estará marcada por el GP de Brasil de 2008, al que llegó con opciones de llevarse el título y fue virtual campeón 15 segundos, los que tardó Hamilton en entrar en meta quinto y sumar el

punto que le faltaba para dejar a Massa con las ganas.

Al año siguiente sufrió un grave accidente en Hungría que a punto estuvo de dejarle fuera de la competición. Aunque regresó meses más tarde, ya no ha vuelto a ser el piloto agresivo de sus inicios y ha vivido cuatro años espantosos en los que se ha convertido en el piloto de Ferrari con más Grandes Premios seguidos sin ganar, 86.

Valtteri Bottas



Año y lugar de nacimiento

1989. Nastola (Finlandia)

Títulos mundiales

0

Victorias

0

Poles

0

Podios

0

Vueltas rápidas

0

Mejor resultado

8.º

Año debut

2013

Carreras disputadas

19

Número de monoplaza en 2014

77

Twitter

@ValtteriBottas
(56.890 seguidores)

El finlandés debutó el pasado curso y consiguió superar en la general a su entonces compañero de escudería, Pastor Maldonado, al finalizar decimo-séptimo. Su mejor resultado fue la octava plaza en el Gran Premio de Estados Unidos. Y en calificación logró el tercer puesto en la parrilla de Canadá, aunque no pudo mantener el ritmo en carrera.

En categorías inferiores se adjudicó el título de la GP3 en 2011, con 4 triunfos y

una pole en 16 carreras. Eso le permitió convertirse en el tercer piloto de Williams en 2012 –el año anterior había sido probador–. Su buen rendimiento le dio el asiento en detrimento de Bruno Senna. Además, ganó la Fórmula Renault Eurocup y la Copa NEC de Fórmula Renault en 2008, emulando el hito de Filipe Albuquerque. Y en 2010 se convirtió en el primer piloto en ganar dos años consecutivos el Masters de Fórmula 3.



WILLIAMS F1

www.williamsf1.com

Director Frank Williams (R. U.)

Dir. técnico Pat Symonds (R. U.)

Sede Grove (R. U.)

Pilotos Felipe Massa (BRA) y Valtteri Bottas (FIN)

Pilotos probadores Susie Wolff (R. U.), Felipe Nasr (BRA)

Monoplaza Williams FW36

Motor Mercedes-Benz PU106A Hybrid

Debut en el Mundial 1975

Carreras disputadas 610

Victorias 114

Poles 127

Vueltas rápidas 131

Mejor posición 1.º

Mundiales de Constructores 9



TORO ROSSO

LA CANTERA DE RED BULL BUSCA UN PODIO

Historia. Nació en 2006 tras la adquisición por parte de Dietrich Mateschitz de la escudería Minardi. Su intención era contar con un equipo B que sirviera de banco de pruebas a Red Bull, y para ello siempre se han nutrido de los pilotos del Red Bull Junior Team. De esta cantera surgió el tetracampeón del mundo Sebastian Vettel, que firmó la única victoria de Toro Rosso, en Monza en 2008. Ese año fueron sextos en la general, por delante, incluso, de Red Bull. Después ni siquiera han vuelto a pisar un podio y ese es el objetivo para este curso.

Puntos a favor... La dirección técnica de James Key siempre es un aval y más de cara a una temporada de tantos cambios con la entrada de los motores

turbo, que obligará a todos los equipos a esforzarse al máximo para adaptarse a tiempo. Aerodinámicamente han evolucionado bastante.

Vergne estará extramotivado, consciente de que cualquier error de su excompañero Ricciardo puede ponerle en la órbita de Red Bull.

... y en contra. Franz Tost, director de la escudería, no se caracteriza por ser paciente con sus pupilos y la falta de experiencia puede pasarle factura al joven Kvyat.

Además, los motores Renault parecen estar un paso por detrás de sus rivales, Mercedes, y lo han acusado en los entrenamientos de pretemporada, en los que no han podido rodar tanto como deberían.

AÑO	VICTORIAS	POLES	PODIOS	POS. FINAL
2013	0	0	0	8. ^a
2012	0	0	0	9. ^a
2011	0	0	0	8. ^a
2010	0	0	0	9. ^a
2009	0	0	0	10. ^a
2008	1	1	1	6. ^a
2007	0	0	0	7. ^a
2006	0	0	0	9. ^a

Jean-Eric Vergne



Año y lugar de nacimiento
1990. Pontoise (Francia)

Títulos mundiales 0

Victorias 0

Poles 0

Podios 0

Vueltas rápidas 0

Mejor resultado 6.º

Año debut 2012

Carreras disputadas 39

Número de monoplaza en 2014 25

Twitter
@JeanEricVergne
(116.033 seguidores)

El galo, procedente de la cantera del Red Bull Junior Team, afronta su tercera campaña en el filial Toro Rosso. Después de haber visto que su excompañero Ricciardo ha dado el salto al primer equipo, la motivación de Vergne debería estar fundamentada en emular dicho éxito.

El año pasado estuvo discreto, con la sexta plaza en Canadá y la octava en Mónaco como mejores resultados, finalizando decimoquinto con 13 puntos en la

general. En su primer año en el 'gran circo' sí logró superar a Ricciardo, pese a que su techo estuvo en la octava plaza, que repitió hasta en cuatro ocasiones: Malasia, Bélgica, Corea y Brasil.

En las categorías inferiores, destaca su título en la Fórmula 3 Británica en 2010, donde ganó 12 de las 24 primeras pruebas, lo que le permitió proclamarse campeón a falta de 6 carreras por disputarse.

Daniil Kvyat



Año y lugar de nacimiento
1994. Ufa (Rusia)

Títulos mundiales -

Victorias -

Poles -

Podios -

Vueltas rápidas -

Mejor resultado -

Año debut 2014

Carreras disputadas 0

Número de monoplaza en 2014 26

Twitter
@Dany_Kvyat
(13.619 seguidores)

El joven ruso será uno de los debutantes del curso en la Fórmula 1.

Procedente de la cantera de Red Bull, llega al 'gran circo' avalado por su título en la GP3 Series. El pasado año alternó dicha competición con la Fórmula 3 europea y, además, participó en dos entrenamientos libres de los viernes en Fórmula 1 con Toro Rosso.

Anteriormente, fue subcampeón en la Fórmula Renault Eurocup 2.0 en 2012 y se llevó la categoría

alpina. Su debut en las Fórmulas fue en 2010, cuando con solo 15 años participó en la Fórmula BMW, ya como miembro del Red Bull Junior Team. Pese a su edad, fue décimo en la general y se llevó dos victorias en la categoría Pacífico, menos competitivas.

Compañero de Carlos Sainz Jr. en la cantera de Red Bull, Kvyat ha ganado la partida al madrileño para hacerse con un asiento este curso en el equipo Toro Rosso.



www.scuderiatorosso.com

Director Franz Tost (AUS)

Director técnico James Key (R. U.)

Sede Faenza (ITA)

Pilotos Jean-Eric Vergne (FRA) y Daniil Kvyat

Pilotos probadores
Sébastien Buemi (SUI)

Monoplaza STR8

Motor Renault Energy F1-2014

Debut en el Mundial 2006

Carreras disputadas 147

Victorias 1

Poles 1

Vueltas rápidas 0

Mejor posición 1.º

Mundiales de Constructores 0



FORCE INDIA

AMBICIÓN Y BUENA ADAPTACIÓN AL TURBO

Historia. La escudería se fundó en 2008 cuando el indio Vijay Mallya adquirió el modesto equipo Spyker F1, el antiguo Jordan. Desde entonces, se han afianzado en la parte media de la tabla, con temporadas muy regulares, pero no han sido capaces de desbancar a ninguno de los grandes. El año pasado repitieron su mejor clasificación: sextos en el Mundial de Constructores. Pero desde que Fisichella firmara la pole y la segunda plaza en Bélgica en 2009, no han vuelto a rendir igual.

Puntos a favor... Cuentan con dos pilotos jóvenes y con una buena trayectoria. Tendrán hambre de éxitos y pueden ayudar a la escudería india a dar un paso adelante que ya se les hace muy necesario, sobre todo Sergio

Pérez, que ya sabe lo que es subir al podio. Su morro se distingue por un apéndice que sobresale del frontal más que en otros monoplazas. Además, parece que se han adaptado bien a los nuevos motores V6 Turbo, sin duda el cambio en el reglamento más importante de cara a este curso. Empezaron a trabajar en el coche a mediados del año pasado.

... y en contra. El cambio de los dos pilotos de golpe puede jugar una mala pasada a Force India. Además, Di Resta y Sutil formaron pareja en 2011 y 2013, años de los mejores resultados del equipo. Será importante que mantengan la regularidad todo el curso, uno de sus puntos flacos.

AÑO	VICTORIAS	POLES	PODIOS	POS. FINAL
2013	0	0	0	6. ^a
2012	0	0	0	7. ^a
2011	0	0	0	6. ^a
2010	0	0	0	7. ^a
2009	0	1	1	9. ^a
2008	0	0	0	10. ^a

Sergio Pérez



Año y lugar de nacimiento

1990.
Guadalajara
(México)

Títulos mundiales

0

Victorias

0

Poles

0

Podios

3

Vueltas rápidas

2

Mejor resultado

2.º

Año debut

2011

Carreras disputadas

57

Número de monoplaza en 2014

11

Twitter

@SChecoPerez
(562.467 seg.)

El mexicano llega a la escudería india tras una decepcionante campaña en McLaren, donde no terminó de rendir al nivel esperado y finalizó undécimo en la general de pilotos, con la quinta plaza en la India como mejor resultado. Anteriormente, corrió dos años en Sauber.

Su temporada de debut alternó luces y sombras y acabó 16.º en la tabla. Pero en 2012 sorprendió con su segunda plaza en Malasia y volvió a subir al cajón en Canadá (3.º) e

Italia (2.º). El Checo finalizó décimo, por delante del heptacampeón Michael Schumacher, y se ganó un asiento en el equipo de Woking, tras haber sonado incluso como compañero de Alonso en Ferrari. Obtuvo el pase al 'gran circo' con su segunda posición en la GP2 en 2010 y con la entrada como patrocinador de Sauber de Telmex, la compañía del magnate Carlos Slim, que ha tutelado su carrera desde el inicio.

Nico Hülkenberg



Año y lugar de nacimiento

1987. Emmerich
(Alemania)

Títulos mundiales

0

Victorias

0

Poles

1

Podios

0

Vueltas rápidas

1

Mejor resultado

4.º

Año debut

2010

Carreras disputadas

58

Número de monoplaza en 2014

27

Twitter

@NicoHulkenberg
(242.046 seguidores)

Después de un curso en Sauber, en el que firmó la décima plaza en la general, vuelve a casa, tras frustrarse su pase a Lotus, y lo hace como compañero del piloto al que sustituyó en la escudería austriaca.

Hülkenberg debutó con Williams en 2010. Aunque era el coche más lento de la parrilla, solo tardó tres carreras en puntuar. Firmó una sorprendente pole en Brasil y fue sexto en Hungría, convirtiéndose en el mejor *rookie* del año. En 2011 se

quedó sin asiento y tuvo que conformarse con el papel de probador en Force India. Pero su buen rendimiento le permitió ser titular al año siguiente. Y no defraudó las expectativas. Brilló con una quinta plaza en Valencia y se superó en el exigente Spa-Francorchamps (4.º). También cuajó una gran actuación en mojado en Brasil, liderando la carrera, aunque un toque con Hamilton le dejó quinto.



www.forceindiaf1.com

Director Vijay Mallya (la India)

Dir. técnico Andrew Green (R. U.)

Sede Silverstone (R. U.)

Pilotos Sergio Pérez (Méx)
y Adrian Sutil (ALE)

Pilotos probadores D. Jun-
cadella (ESP), F. Regalia (ARG)

Monoplaza VJM 07

Motor Mercedes-Benz
PU106A Hybrid

Debut en el Mundial 2008

Carreras disputadas 112

Victorias 0

Poles 1

Vueltas rápidas 2

Mejor posición 2.º

Mundiales de Constructores 0



CATERHAM

EL SUEÑO DE DEJAR DE SER EL ÚLTIMO

Historia. El equipo se fundó tras una iniciativa del Gobierno malayo que lideró el empresario Tony Fernandes. Lotus Racing fue el nombre con el que corrieron en 2010, soñando con emular los éxitos del antiguo equipo de Colin Chapman. Aun que ganaron una ardua batalla legal con Lotus Cars por el uso del nombre y corrieron un curso como Team Lotus, cambiaron de nombre tras dos años sin puntuar. En 2012 se renombraron como Caterham y cedieron la denominación original a Renault. Ahora su objetivo es superar a Marussia y no ser últimos otra vez.

Puntos a favor... El fichaje de Kamui Kobayashi da un plus al equipo. El nipón cuenta con experiencia y es un piloto que puede marcar diferencias. La suspensión delantera *pull-rod*

al estilo de la de Ferrari puede ser la innovación que necesitan para dar un paso adelante. Además, han sido lo que más han arriesgado en la interpretación del reglamento y han montado una nariz tipo 'pinocho' en el morro que, si funciona, puede ser una solución a sus problemas.

... y en contra. La presentación del coche se retrasó, solo unas horas, pero esas incertidumbres nunca son buenas. Han vuelto a cambiar a su dupla de pilotos y pueden acusar su adaptación a la escudería.

Además, tanto Fernandes como el director técnico Cyril Abiteboul no han negado los rumores que afirman que dejarán la competición si no son capaces de terminar entrando en los puntos, un extra de presión para Leaffield.

AÑO	VICTORIAS	POLES	PODIOS	POS. FINAL
2013	0	0	0	11. ^a
2012	0	0	0	10. ^a
2011*	0	0	0	10. ^a
2010*	0	0	0	10. ^a

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

Marcus Ericsson



Año y lugar de nacimiento

1990. Kumla (Suecia)

Títulos mundiales

0

Victorias

0

Poles

0

Podios

0

Vueltas rápidas

0

Mejor resultado

Año debut 2014

Carreras disputadas

0

Número de monoplaza en 2014

9

Twitter

@Ericsson_Marcus
us (15.061 seguidores)

Ericsson será el primer sueco en la Fórmula 1 desde hace más de 20 años, concretamente desde que en 1991 se retirara su compatriota Stefan Johansson.

El escandinavo, que inició su carrera en el karting y dio el salto a las Fórmulas en 2007, ganando la Fórmula BMW británica en su debut, será otro de los *rookies* de la temporada. En 2008 fue quinto en la Fórmula 3 Británica.

En 2009 compaginó la F3 Británica y la

Japonesa, se coronó campeón en la asiática, con 5 victorias y redondeó el curso con otros 2 triunfos en la británica. Se subió por primera vez a un Fórmula 1 con Brawn GP en unos entrenamientos.

Su debut en la GP2 Series llegó en 2010 y compitió en la antesala de la categoría reina durante 4 campañas, finalizando sexto en 2013, con una victoria y otros 4 podios.

Kamui Kobayashi



Año y lugar de nacimiento

1986. Hyogo (Japón)

Títulos mundiales

0

Victorias

0

Poles

0

Podios

1

Vueltas rápidas

1

Mejor resultado

3

Año debut

2009

Carreras disputadas

60

Número de monoplaza en 2014

10

Twitter

@kamui_kobayashi
shi (136.018 seguidores)

El nipón regresa a la Fórmula 1 después de una campaña corriendo en el Mundial de Resistencia con Ferrari, en la que destaca su quinta plaza con el AF Corse en las 24 Horas de Le Mans.

Para volver al 'gran circo' ha renunciado a su sueldo y se dice que ha aportado un millón de libras esterlinas gracias a las donaciones de sus fans, y se dice que podría haber aportado varios millones más de patrocinadores.

Formado en el Programa de Jóvenes Pilotos de

Toyota, Kobayashi debutó en la F1 en el Gran Premio de Brasil en 2009, sustituyendo a Glock a los mandos de un monoplaza del equipo japonés. En 2010 firmó por Sauber, donde corrió 3 años, acabando siempre duodécimo y con la tercera posición ante su afición en Suzuka 2012 como mejor resultado. En categorías inferiores destaca su título en la GP2 asiática en 2009 y los triunfos en la Fórmula Renault Europea en 2005.



CATERHAM
F1 TEAM

www.caterhamf1.com

Director Cyril Abiteboul (FRA)

Director técnico Mark Smith

Sede Leafeld (R. U.)

Pilotos Kamui Kobayashi (JPN) y Marcus Ericsson (SUE)

Pilotos probadores Robin Frijns (HOL) y A. Rossi (USA)

Monoplaza CT05

Motor Renault V6 RS34

Debut en el Mundial 2010

Carreras disputadas 39 (57 con sus otras denominaciones)

Victorias 0

Poles 0

Vueltas rápidas 0

Mejor posición 11.º

Mundiales de Constructores 0



MARUSSIA

UNA APUESTA POR LOS MOTORES FERRARI

Historia. La escudería anglo-irlandesa debutó de la mano del millonario Richard Branson, que había dado sus primeros pasos en la F1 en 2009, cuando su compañía Virgin se convirtió en patrocinadora de BrawnGP. Y en 2010 adquirió Manor GP, que había conseguido la licencia para debutar en el Mundial, y la cambió el nombre por Virgin. Las dos primeras campañas fueron decepcionantes: terminaron en la última posición. Pero en 2012 dieron un pequeño paso adelante al superar en la general a HRT. Y el pasado curso confirmaron la mejoría al entrar entre los 10 mejores equipos, ya que superaron a Caterham.

Puntos a favor... Repiten con la pareja formada por Chilton y Bianchi, quienes, a pesar de debutar, cuajaron una

campana decente, destacando la decimotercera plaza del corredor galo en Sepang.

Han apostado por los motores Ferrari de cara a la era turbo y el fabricante italiano ha tenido un gran rendimiento en la pretemporada, superando a los coches con propulsores Renault.

... y en contra. El británico Pat Symonds, director técnico, dejó la escudería para fichar por Williams y su baja puede ser un importante contratiempo para Marussia, ya que fue el encargado de diseñar los dos últimos monoplasas.

La falta de infraestructuras y financiación siempre ha sido un problema para el equipo de Banbury. Llegan con pocos kilómetros, ya que han dedicado los test a mejorar la fiabilidad del MRO3.

AÑO	VICTORIAS	POLES	PODIOS	POS. FINAL
2013	0	0	0	10. ^a
2012	0	0	0	11. ^a
2011*	0	0	0	12. ^a
2010*	0	0	0	12. ^a

* Resultados obtenidos como equipo Virgin.

Max Chilton



Año y lugar de nacimiento

1991. Reigate (Reino Unido)

Títulos mundiales

0

Victorias

0

Poles

0

Podios

0

Vueltas rápidas

0

Mejor resultado

14

Año debut

2013

Carreras disputadas

19

Número de monoplaza

en 2014 4

Twitter

@maxchilton
(85.355 seguidores)

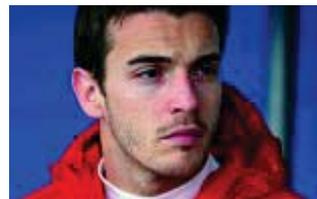
Al británico le costó adaptarse a la categoría reina del automovilismo y nunca estuvo al nivel de su compañero y también novato Jules Bianchi. Pese a terminar último en la clasificación general de Pilotos, el joven británico firmó un récord, ya que ha sido el primer *rookie* en la historia de la Fórmula 1 en finalizar todas las carreras y, además, fue el único de los participantes en el Mundial 2013 en conseguirlo.

Chilton firmó por

Marussia a finales de 2012 y ya participó ese año en los libres del Gran Premio de Abu Dabi y también en los test de Jóvenes Pilotos.

En categorías inferiores destaca su cuarta plaza en la GP2 en 2012, con 2 victorias, 4 podios, 2 poles y una vuelta rápida. Unos años antes, en 2009, también fue cuarto en la Fórmula 3 Británica, y terminó con una victoria, 5 podios, 4 poles y 2 vueltas rápidas.

Jules Bianchi



Año y lugar de nacimiento

1989. Niza (Francia)

Títulos mundiales

0

Victorias

0

Poles

0

Podios

0

Vueltas rápidas

0

Mejor resultado

13

Año debut

2013

Carreras disputadas

19

Número de monoplaza

en 2014 17

Twitter

@Jules_Bianchi
(82.038 seguidores)

Bianchi fue el último piloto en confirmar su participación en la parrilla de 2013, y, pese a llegar casi sobre la bocina, sorprendió con un rendimiento superior al de otros debutantes. Su decimotercera posición en Malasia permitió a Marussia acabar el año entre los diez primeros equipos del Mundial de Constructores, superando por primera vez a Caterham.

El galo, formado en la cantera de Ferrari, fue probador del equipo de

Maranello en 2011 y el año siguiente desempeñó esa labor en Force India. Todo apuntaba a que en 2013 correría en la escudería india, pero Sutil le ganó la partida, y, cuando todo indicaba que se quedaría en el banquillo, fichó por Marussia por un problema con los patrocinadores de Razia.

En las categorías inferiores, destacan sus dos terceras plazas seguidas en la GP2 Series de los años 2010 y 2011.



www.marussiaf1team.com

Director John Booth (R. U.)

Director técnico Por confirmar

Sede Banbury (R. U.)

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

Pilotos probadores Por confirmar

Monoplaza MR03

Motor Ferrari

Debut en el Mundial 2010

Carreras disputadas 77

Victorias 0

Poles 0

Vueltas rápidas 0

Mejor posición 12.º

Mundiales de Constructores 0



OFFICIAL BANK
SCUDERIA FERRARI



Esta temporada
promete ser
extraordinaria

santander.com



@SantanderGP



Santander

un banco para tus ideas

SOCHI ENTRA EN EL CIRCUITO

El presente Campeonato volverá a contar con 19 carreras, pese a haberse anunciado provisionalmente 22. La India, México y Nueva Jersey quedarán finalmente fuera. El Mundial 2014 empezará a rodar en Australia el 14 de marzo y echará el telón el 23 de noviembre en Abu Dabi, después de ocho intensos meses de competición.

Aunque habrá el mismo número de carreras que la temporada pasada, la caravana mundialista descubrirá un circuito nuevo, el Sochi International Street Circuito, a orillas del Mar Negro; y volverá a Austria tras la ausencia de 11 años del país alpino. Con respecto al año pasado, se caen del calendario Corea y la India. Los organizadores del GP coreano intentaron negociar el contrato a la baja, después de haber perdido 135 millones de euros en cuatro ediciones, pero la FOM no aceptó las nuevas condiciones; en el caso de la India, la supresión se debe a motivos políticos y a falta de acuerdo en torno a las fechas, pero podría volver en 2015.

La revolución no será este año. La revolución que pretendía introducir Bernie Ecclestone aún deberá esperar. Aunque en un primer momento se presentó un calendario provisional con 22 carreras, finalmente Corea, México y Nueva Jersey se han quedado fuera. El circuito de la capital mexicana, el Autódromo Hermanos Rodríguez, no cumple con las condiciones que exige la FIA y necesita una inversión cercana a los 300 millones de dólares para modernizarse y pagar el canon.

Mientras, el sueño de contar con el *skyline* neoyorquino como telón de fondo ha vuelto a diluirse por problemas entre los promotores y Ecclestone, ya que los americanos no han cumplido los plazos y no daban las garantías para la celebración de la prueba. El patrón de la Fórmula 1 ha decidido aplazar por segundo año consecutivo la entrada de Nueva Jersey en el 'gran circo'.

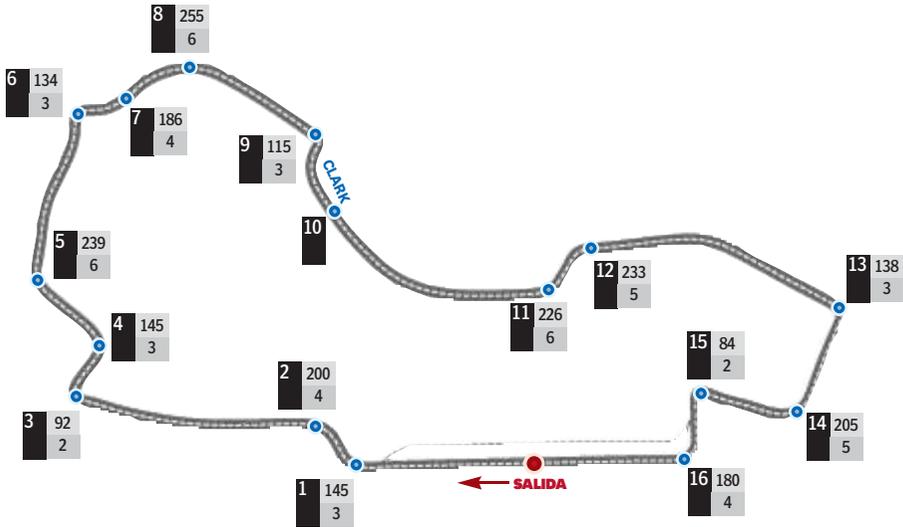


«Queremos correr en Nueva Jersey en 2015, pero hay muchas razones para no hacerlo este año»

BERNIE ECCLESTONE



LA INDIA (ARRIBA) Y NUEVA JERSEY se quedan sin Fórmula 1. Es el segundo año que se aplaza la entrada de NJ en el circuito de F1.



1 GP de Australia

El trazado semiurbano está en el punto de mira de Ecclestone y de los vecinos, que protestan anualmente por el elevado coste de la F1 y el impacto ambiental

Albert Park volverá a dar el pistoletazo de salida al campeonato El Gran Premio *aussie* entró en el Mundial en 1985 aunque durante una década se corrió en el circuito urbano de Adelaide. Su continuidad está en el punto de mira de Bernie Ecclestone, que solo ha confirmado su presencia hasta 2015. El Gobierno australiano quiere negociar el contrato a la baja y el mandamás de la Fórmula 1, que ya obligó a retrasar la salida tres horas para adaptarse mejor al horario europeo, podría castigar a los oceánicos con la exclusión definitiva del calendario.

El trazado semiurbano destaca por sus curvas de alta velocidad, chicanes, rectas y zonas de adelantamiento.

Alonso, vencedor de la carrera en 2006, rozó el triunfo el pasado curso, cuando terminó segundo.



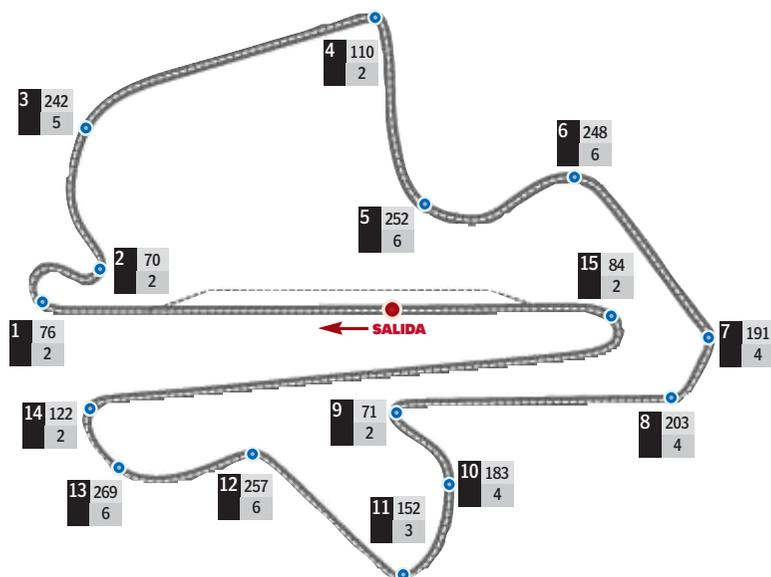
Michael Schumacher ostenta el récord de victorias en Melbourne con cuatro (2000, 2001, 2002 y 2004), seguido por Jenson Button (2009, 2010 y 2012), que tendrá otra oportunidad de empatar.

DATOS DEL CIRCUITO

Longitud	5,303 metros
Vueltas	58
Curvas	16
Distancia total	307,6 km
Vuelta rápida	1:24,125 - Michael Schumacher (2004)
N.º CURVA	VELOCIDAD (KM/H) MARCHA

HISTORIAL DE VICTORIAS

AÑO	PILOTO	PAÍS	EQUIPO
2013	Kimi Raikkonen	FIN	Lotus
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 extrema y el calor son un desafío extra para los pilotos en Sepang, que muchas veces deben correr bajo intensos aguaceros

El trazado de Sepang, diseñado por Hermann Tilke, destaca por su anchura, lo que facilita los adelantamientos. Además, sus dos largas rectas, de casi un kilómetro cada una, terminan en cerradas curvas y son un desafío para los frenos y los neumáticos, que se desgastan mucho en Malasia.

Para los pilotos es uno de los Grandes Premios más exigentes del curso por las extremas condiciones meteorológicas, con una altísima humedad y unas temperaturas que rozan los 50 grados en el *cockpit*, por lo que suelen acabar la carrera con dos kilos menos.

Además, la lluvia es, por lo general, la invitada perpetua, lo que hace de esta una cita sorprendente. El año pasado, Fernando Alonso se vio obligado a abandonar en la segunda vuelta, pero este año volverá a partir como favorito.



FERNANDO ALONSO comparte el récord de triunfos, con tres, con los alemanes Michael Schumacher y Sebastian Vettel. El asturiano y el piloto de Red Bull intentarán este año desmarcarse en la tabla.

DATOS DEL CIRCUITO

Longitud 5,543 metros

Vueltas 56

Curvas 15

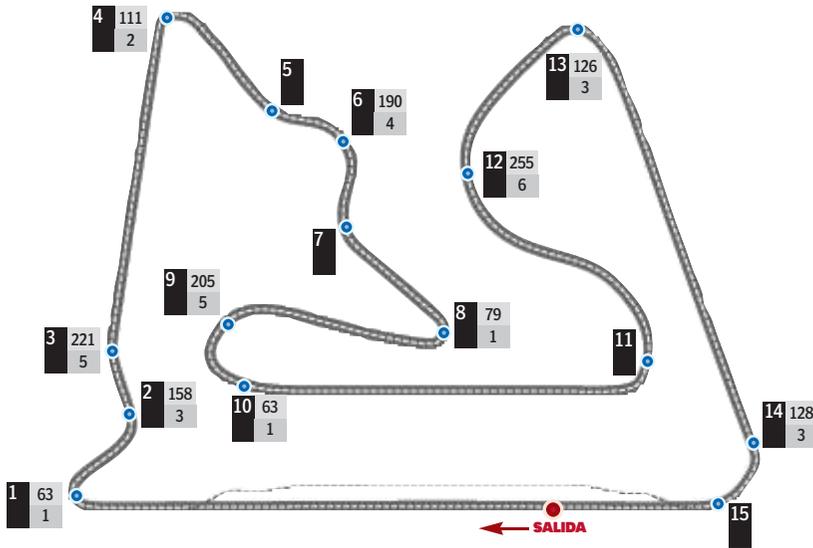
Distancia total 310,4 km

Vuelta rápida 1:34.223 - Juan Pablo Montoya (2004)

N.º CURVA — VELOCIDAD (KM/H)
— MARCHA

HISTORIAL DE VICTORIAS

AÑO	PILOTO	PAÍS	EQUIPO
2013	Vettel	ALE	Red Bull
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 Bahrein

Es uno de los escenarios predilectos de Fernando Alonso y donde Ferrari suele brillar. Vettel buscará su tercer triunfo consecutivo para emular los éxitos del asturiano

El circuito de Sakhir está en medio del desierto, lo que significa que la pista suele llenarse de arena y eso castiga en exceso los neumáticos. Fue el primer Gran Premio en Oriente Medio, liderando la apertura de los países del Golfo Pérsico al deporte mundial y marcando un punto de inflexión en la F1. Este año celebra su décimo aniversario y por eso se correrá de noche.

Es un trazado enrevesado, con tres largas rectas, que terminan en fuertes frenadas, lo que facilita los adelantamientos.

Alonso ostenta el récord con tres victorias, en 2005, 2006 y 2010. Sin embargo, el pasado año tuvo que conformarse con la octava posición, ya que tuvo que hacer dos paradas consecutivas en las vueltas 8 y 9 porque el DRS se quedó abierto continuamente.



LAS REVUELTAS de la Primavera Árabe obligaron a la suspensión de la carrera en 2011. Ha sido la única cita de la historia de la F1 en ser cancelada, pues solo Bélgica, en 1986, cambió de fecha.

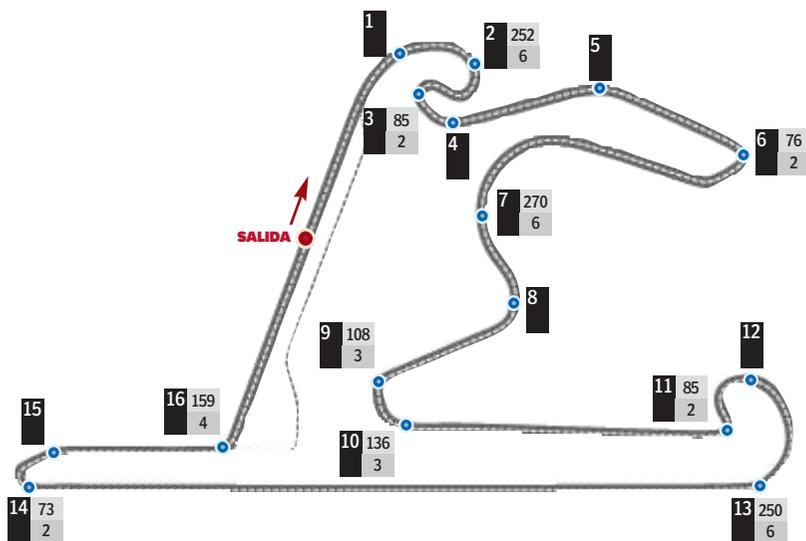
DATOS DEL CIRCUITO

Longitud	5,412 metros
Vueltas	57
Curvas	15
Distancia total	308,2 km
Vuelta rápida	1:36,931 - Sebastian Vettel (2013)

N.º CURVA	VELOCIDAD (KM/H)	MARCHA
1	63	1
2	158	3
3	221	5
4	111	2
5	-	-
6	190	4
7	-	-
8	79	1
9	205	5
10	63	1
11	-	-
12	255	6
13	126	3
14	128	3
15	-	-

HISTORIAL DE VICTORIAS

AÑO	PILOTO	PAÍS	EQUIPO
2013	Vettel	ALE	Red Bull
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	-	-	-



4 GP de China

Fernando Alonso y Lewis Hamilton han sido los dos únicos pilotos capaces de repetir triunfo en el circuito de Shanghái, el más caro del Campeonato del Mundo

La inversión de 250.000 millones de dólares en la construcción del circuito chino escenificó el interés de Shanghái por convertirse en epicentro de grandes acontecimientos deportivos. Lujoso como pocos, el trazado se levantó sobre un pantano y el *paddock* está dentro de un jardín con lago.

Tilke diseñó un trazado muy técnico, inspirado en la letra china *shang*, con una recta de más de un kilómetro que permite alcanzar velocidades superiores a los 320 km/h. La primera curva es tan cerrada (360°) que es única en el Mundial. Como curiosidad, las dos primeras curvas forman un yin y un yang.

El último triunfo fue para Fernando Alonso, que también venció en 2005 y que además atesora dos segundas plazas.



CON UN AFORO DE 200.000 espectadores, China cuenta con el circuito más grande del Mundial. Pero la F1 no ha terminado de cuajar y la falta de aficionados en las gradas se camufla con anuncios.

DATOS DEL CIRCUITO

Longitud 5,451 metros

Vueltas 56

Curvas 16

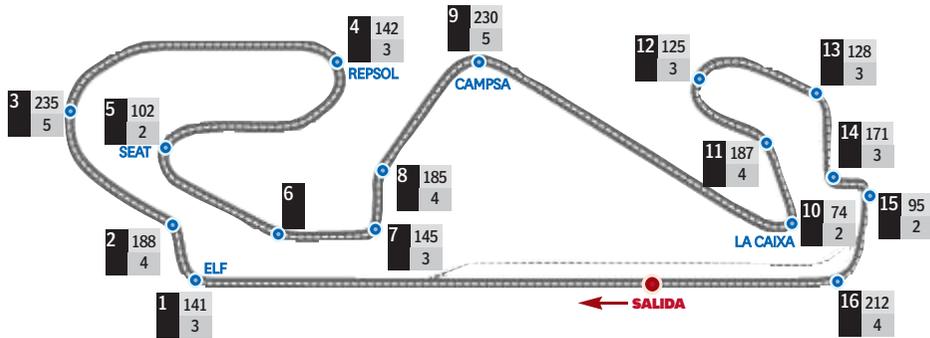
Distancia total 305,26 km

Vuelta rápida 1:32.238 - Michael Schumacher (2004)

N.º CURVA VELOCIDAD (KM/H)
MARCHA

HISTORIAL DE VICTORIAS

AÑO	PILOTO	PAÍS	EQUIPO
2013	Alonso	ESP	Ferrari
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	-	-	-



5 GP de España

Montmeló vuelve a ser el primer escenario mundialista en el Viejo Continente, un clásico que gusta a los pilotos y que conocen bien por las pretemporadas en él

Montmeló es una segunda casa para todas las escuderías por ser el escenario de buena parte de la pretemporada, gracias a sus condiciones meteorológicas. Además, es un buen banco de pruebas para la aerodinámica de los monoplasas, clave en la Fórmula 1 actual. En el calendario desde 1991, el circuito no es propicio para los adelantamientos, solo la curva 10 y el final de la recta de meta dan opciones a los pilotos para rebasarse.

En 2013, Fernando Alonso consiguió la segunda victoria de su carrera en casa y lo hizo gracias a una extraordinaria salida. El asturiano partió desde la tercera línea en la parrilla de salida y demostró que no es imprescindible salir en primera fila para ganar y sentir una emoción que no dudó en calificar de «increíble».



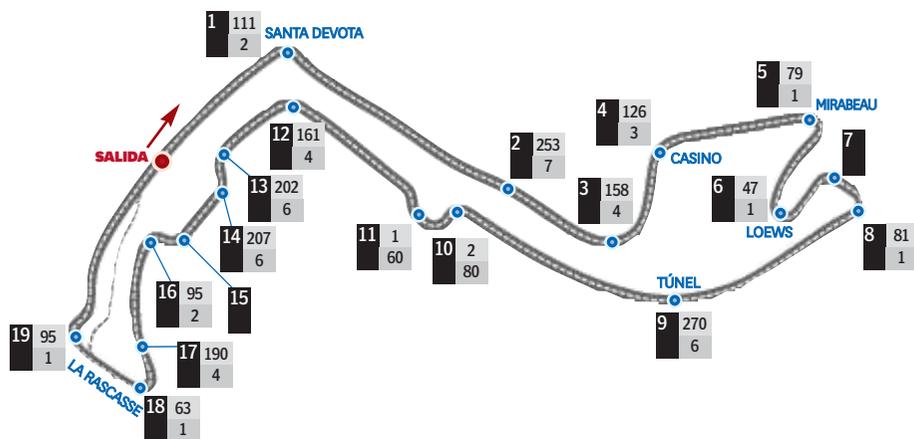
MICHAEL SCHUMACHER es el piloto más laureado en Cataluña, con 6 victorias, 4 seguidas (2001-2004), con Ferrari, escudería que suele brillar en Montmeló, con un total de 8 triunfos.

DATOS DEL CIRCUITO

Longitud	4.655 metros
Vueltas	66
Curvas	16
Distancia total	307,1 km
Vuelta rápida (2008)	1:21.670 - Kimi Raikkonen
N.º CURVA	VELOCIDAD (KM/H) MARCHA

HISTORIAL DE VICTORIAS

AÑO	PILOTO	PAÍS	EQUIPO
2013	Alonso	ESP	Ferrari
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 'glamour' marca la cita del Principado, que se disputa en el circuito urbano más conocido del mundo y también el más peligroso

Las estrechas callejuelas de Mónaco albergan una cita ineludible en el calendario. Fijo desde 1955, es el segundo GP más longevo. La monegasca es la carrera más lenta y corta del Mundial, ya que es la única que no cubre los 305 kilómetros mínimos que deben rodar los pilotos en los otros GP, pues para cubrir esa distancia deberían dar 92 vueltas en lugar de las 78 actuales.

Las curvas cerradas, la ausencia de rectas, el asfalto bacheado y los túneles hacen de Mónaco una carrera especial, sin escapatoria para los pilotos y muy exigente tanto para los corredores como para los bólidos.

Ayrton Senna ostenta el récord con 6 victorias, Schumacher y Graham Hill se quedaron en 5, y Alain Prost, en 4. Alonso ha ganado 2 veces.



EMPIEZA EN JUEVES por tradición histórica. El GP se celebra el día de la Ascensión de la Virgen, 40 días después del Domingo de Pascua, por lo que era la primera carrera con fecha del calendario.

DATOS DEL CIRCUITO

Longitud 3,340 metros

Vueltas 78

Curvas 19

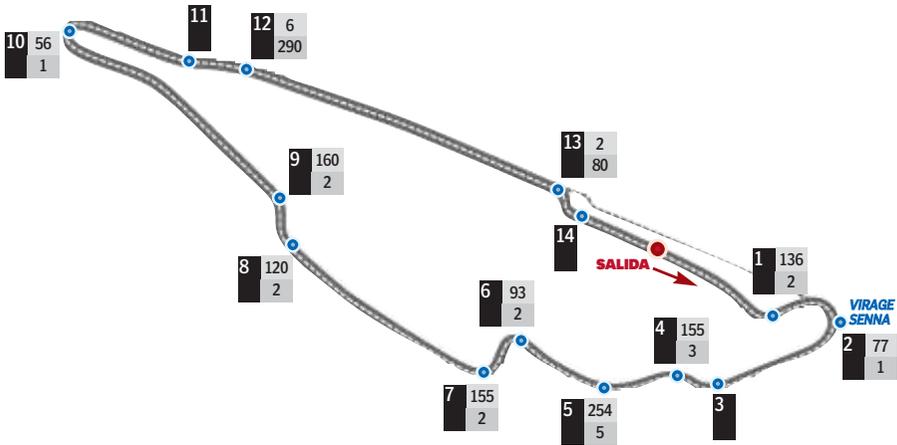
Distancia total 260,5 km

Vuelta rápida 1:14.439 - Michael Schumacher (2004)

N.º CURVA VELOCIDAD (KM/H)
MARCHA

HISTORIAL DE VICTORIAS

AÑO	PILOTO	PAÍS	EQUIPO
2013	Rosberg	ALE	Mercedes
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 malogrado piloto canadiense Gilles Villeneuve da nombre al circuito urbano que inauguró, con una victoria, en 1978, a los mandos de un Ferrari

La Île Notre-Dame en Montreal es el escenario de otro circuito curioso, ya que se corre por las calles de una isla artificial en el río San Lorenzo.

El trazado es sencillo, rápido y con curvas lentas, a excepción de la décima. Sin embargo, el punto más famoso es el muro de la curva 13, conocido desde 1999 como «muro de los campeones», porque ese año se estrellaron en ese mismo punto Schumacher, Damon Hill y Jacques Villeneuve. Años después, otros como Button o Vettel también han sufrido incidentes en ese mismo punto. En 2007, el polaco Robert Kubica sufrió el peor accidente de los últimos tiempos al colisionar con Jarno Trulli; sin embargo, salió prácticamente ileso y el Vaticano llegó a investigar si había sido un milagro del Papa Juan Pablo II.



4 h, 4 min y 39 s duró la carrera en 2011, que fue interrumpida por la lluvia, y ostenta el récord de la más larga de la historia. Ese año se batió otra plusmarca, pues salió el safety car en 6 ocasiones.

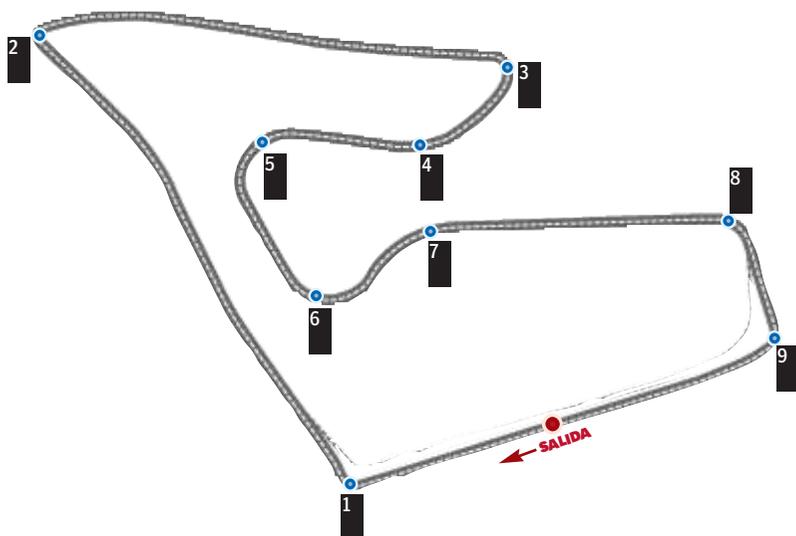
DATOS DEL CIRCUITO

Longitud	4.361 metros
Vueltas	70
Curvas	14
Distancia total	307,6 km
Vuelta rápida	1:13,622 - Rubens Barrichello (2004)

N.º CURVA	VELOCIDAD (KM/H)	MARCHA

HISTORIAL DE VICTORIAS

AÑO	PILOTO	PAÍS	EQUIPO
2013	Vettel	ALE	Red Bull
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 Austria

Después de once años de ausencia, el país alpino vuelve al Campeonato del Mundo de la mano de Red Bull, propietaria del circuito austriaco desde 2008

La compañía de bebidas energéticas adquirió el circuito A1 Ring, lo remodeló y en 2011 lo reinauguró. En dos años ha acogido pruebas de DTM, las World Series by Renault y la F3 Euroseries. El año pasado intentó ocupar la vacante de Nueva Jersey, pero Ecclestone desestimó la idea alegando que no había capacidad hotelera suficiente.

En 1995, Hermann Tilke hizo la primera remodelación, la del trazado. Lo dotó de más seguridad y lo recortó, con lo que perdió la originalidad y velocidad del antiguo Osterreichring.

Ausente del calendario desde 2003, de la actual parrilla solo Fernando Alonso, Jenson Button y Kimi Raikkonen han competido en él, aunque Sebastian Vettel lo conoce, estuvo en la reinauguración y ha participado en exhibiciones.



EN 2002 FERRARI estuvo en el ojo del huracán por obligar a Barrichello a ceder el triunfo a su compañero Schumacher, que luchaba por el título. La FIA prohibió las órdenes de equipo.

DATOS DEL CIRCUITO

Longitud 4.326 metros

Vueltas 71

Curvas 10

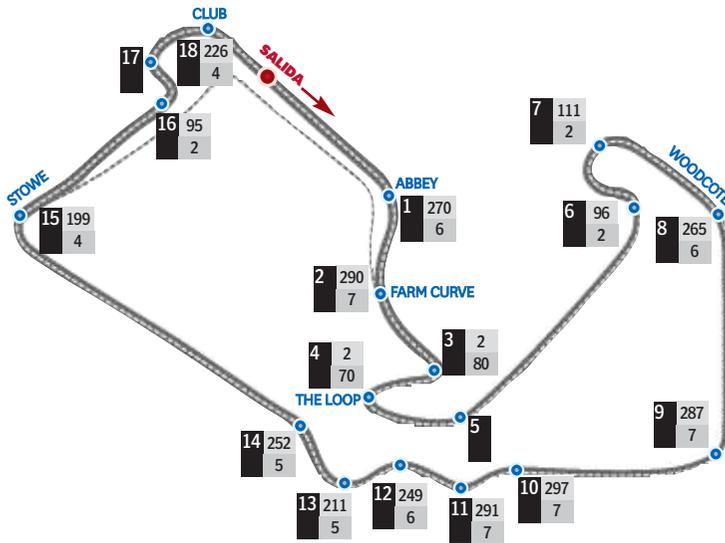
Distancia total 307,146 km

Vuelta rápida 1:08.337 Michael Schumacher (2003)

N.º CURVA  ← VELOCIDAD (KM/H)
 → MARCHA

HISTORIAL DE VICTORIAS

AÑO	PILOTO	PAÍS	EQUIPO
2003	Schumacher	ALE	Ferrari
2002	Schumacher	ALE	Ferrari
2001	Coulthard	R. U.	McLaren
2000	Hakkinen	FIN	McLaren



9 GP de Gran Bretaña

Silverstone es uno de los circuitos con más tradición en el 'gran circo' y está presente en el Campeonato de forma ininterrumpida desde 1987

Gran Bretaña, cuna de la Fórmula 1 moderna, ha albergado carreras desde el inicio del Mundial, en 1950. De hecho, Silverstone es uno de los pocos circuitos que quedan en el calendario que estuvo presente ese primer año; y desde hace 27, es el escenario permanente. Iba a ser relevado por Donington Park en 2010, pero problemas económicos impidieron el cambio y aseguraron su continuidad en el actual circuito para 16 temporadas. Se remodeló en 2010 para acoger el Mundial de Motociclismo. Ahora es más largo y rápido, y se solucionó uno de sus principales problemas: la falta de zonas de frenada fuerte para facilitar los adelantamientos.

El récord de triunfos lo ostentan Jim Clark y Alain Prost con cinco victorias cada uno. Alonso ha ganado dos veces.



EL TRAZADO ORIGINAL usaba las pistas de aterrizaje de un antiguo aeródromo inactivo tras la II Guerra Mundial. Las tres pistas de despegue aún pueden adivinarse dentro del circuito.

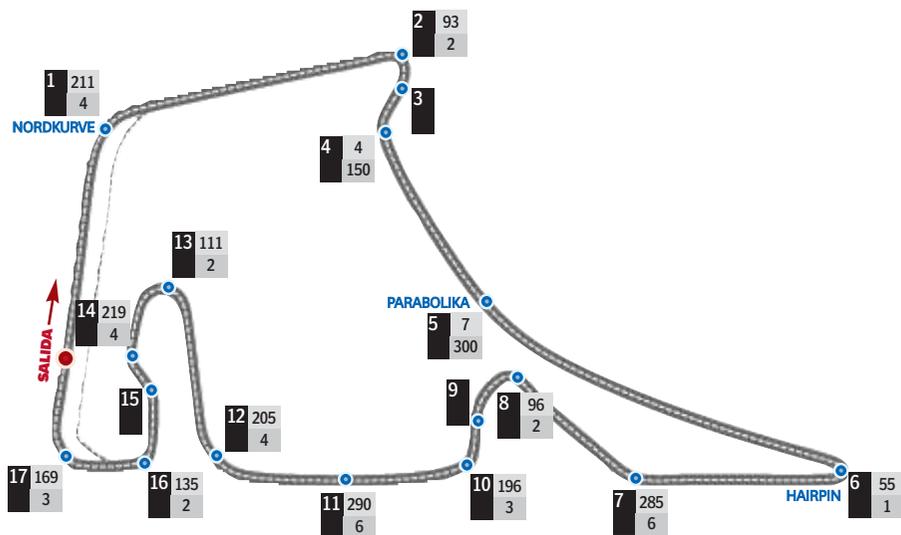
DATOS DEL CIRCUITO

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

N.º CURVA	← VELOCIDAD (KM/H)
	← MARCHA

HISTORIAL DE VICTORIAS

AÑO	PILOTO	PAÍS	EQUIPO
2013	Rosberg	ALE	Mercedes
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



10 GP de Alemania

Hockenheim, que se alterna con Nürburgring la organización de la carrera alemana, es el circuito más importante del país teutón

Hockenheim se construyó en 1932, pero ha sufrido varias remodelaciones; la última, en 2002, cuando se recortó el trazado. Es un circuito favorable a los adelantamientos, especialmente la curva 6, donde los monoplazas entran a 325 y bajan hasta 60 km/h. También son favorables las curvas 2, 8 y 13.

El bicampeón del mundo británico Jim Clark falleció al sufrir un accidente en esta pista en una carrera de la Fórmula 2 en 1968. También les costó la vida a Bert Hawthorne y Markus Höttinger en las competiciones de Fórmula 2 de 1970 y 1980; y a Patrick Depailler, en 1980.

Fernando Alonso suele brillar en este circuito, fue el último vencedor (2012) y también hizo sonar el himno español en las ediciones de 2005 y 2010.



SEBASTIAN VETTEL logró el año pasado sacarse la espina ante su afición al subir a lo más alto del podio en Nürburgring. Este año querrá volver a satisfacer a su público en Hockenheim.

DATOS DEL CIRCUITO

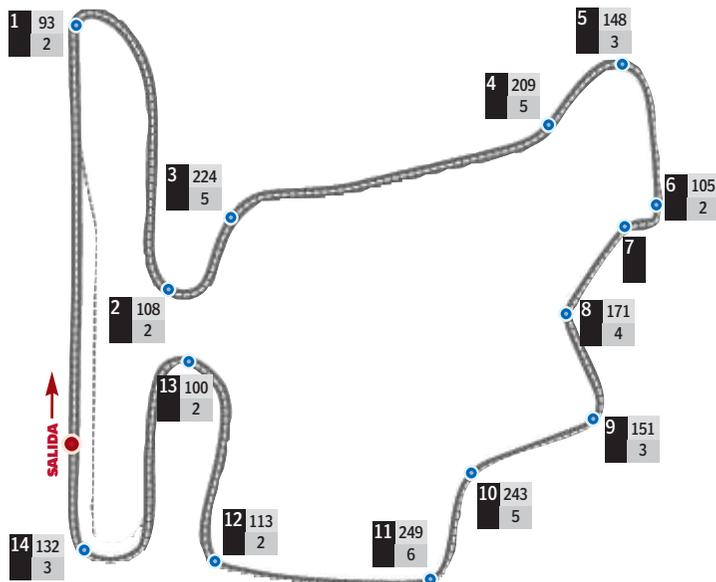
Longitud	4.574 metros
Vueltas	67
Curvas	17
Distancia total	306.458 km
Vuelta rápida	1:13.780 Kimi Raikkonen (2004)

N.º CURVA	VELOCIDAD (KM/H)	MARCHA
1	211	4
2	93	2
3		
4	4	150
5	7	300
6	55	1
7	285	6
8	96	2
9		
10	196	3
11	290	6
12	205	4
13	111	2
14	219	4
15		
16	135	2
17	169	3

HISTORIAL DE VICTORIAS

AÑO	PILOTO	PAÍS	EQUIPO
2013*	Vettel	ALE	Red Bull
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



11 GP de Hungría

Aunque es casi imposible adelantar, Nigel Mansell superó a doce rivales en 1989, una carrera para los anales que aún se recuerda con emoción en Hungaroring

Hungría se convirtió en 1986 en el primer país de la órbita comunista en albergar una carrera de la Fórmula 1. El circuito de Hungaroring tiene unas rectas muy cortas en las que es complicado que haya adelantamientos. Además, la pista es estrecha y suele estar sucia, por lo que normalmente se forman atascos en carrera. Es un Gran Premio en el que es fundamental la estrategia de paradas del equipo.

En 2009, Felipe Massa sufrió un gravísimo accidente durante la calificación al recibir el impacto de una pieza que salió despedida del bólido de Barrichello.

El británico Lewis Hamilton es el piloto con más triunfos en el trazado magiar, cuatro, conseguidos en las ediciones de 2007, 2009, 2012 y 2013. Vettel aún no ha subido aquí a lo más alto del podio.



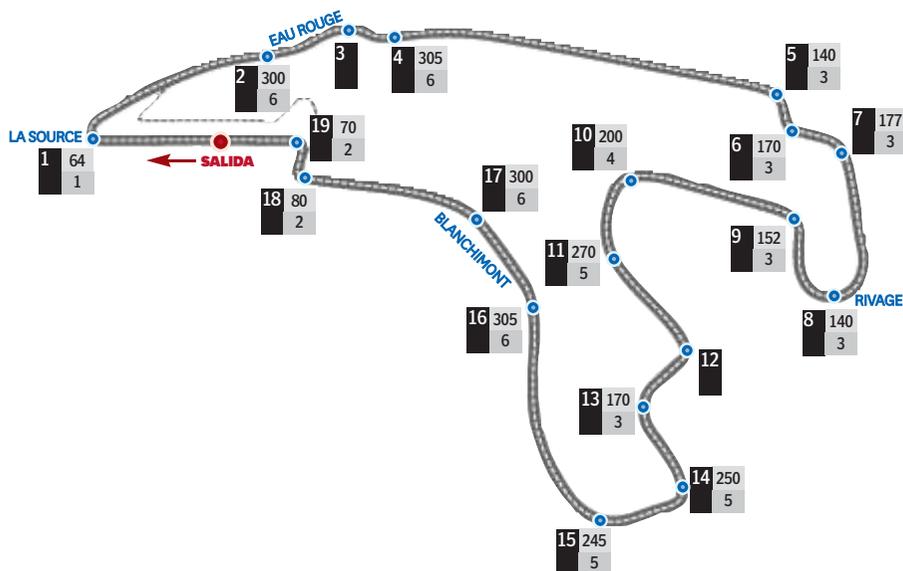
FERNANDO ALONSO siempre recordará el 24 de agosto de 2003, fecha en la que se convirtió en el competidor más joven de la historia en ganar un GP, con 22 años, aunque en 2008 le cedió el récord a Vettel.

DATOS DEL CIRCUITO

Longitud	4.381 metros
Vueltas	70
Curvas	14
Distancia total	306,6 km
Vuelta rápida	1:19,071 - Michael Schumacher (2004)
N.º CURVA	← VELOCIDAD (KM/H) ← MARCHA

HISTORIAL DE VICTORIAS

AÑO	PILOTO	PAÍS	EQUIPO
2013	Hamilton	R. U.	Mercedes
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



12 GP de Bélgica

Si hay una curva mítica en el campeonato, esa es Eau Rouge, que, trazada en una subida, hace sentir al piloto una aceleración vertical parecida a la de un avión

Spa-Francorchamps es el circuito predilecto de la mayoría de los pilotos. Sus curvas ciegas y rasantas se alternan con constantes subidas y bajadas, lo que hace que pilotar en el trazado belga sea comparado con un viaje en la montaña rusa.

«Una vuelta en Spa genera tanta adrenalina como 20 en otro circuito», dice Alonso. Divertida a la par que difícil, es una cita que además cuenta con una meteorología impredecible. Mientras una zona puede estar completamente seca, en otra puede llover intensamente, todo un desafío para los participantes y para los ingenieros, que deben arriesgar en la elección de reglajes y neumáticos. Raikkonen, con cuatro triunfos, es el piloto en activo con más éxitos en esta pista de 1921 reformada en 2006.



SPA SE RESISTE a Fernando Alonso, que nunca ha podido ganar, ha abandonado cinco veces en diez participaciones y solo ha subido en tres ocasiones al podio: en 2005, 2007 y el pasado curso.

DATOS DEL CIRCUITO

Longitud 7,004 metros

Vueltas 44

Curvas 19

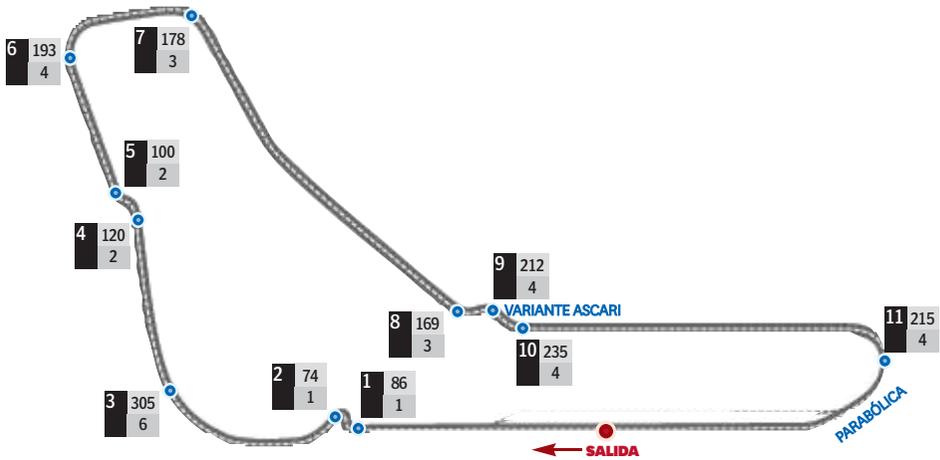
Distancia total 308,1 km

Vuelta rápida 1:45.108 - Kimi Raikkonen (2004)

N.º CURVA VELOCIDAD (KM/H)
MARCHA

HISTORIAL DE VICTORIAS

AÑO	PILOTO	PAÍS	EQUIPO
2013	Vettel	ALE	Red Bull
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



13 GP de Italia

Monza es el circuito que ha acogido un mayor número de carreras en el Mundial y el de Italia es, junto con el GP de Gran Bretaña, el único fijo desde 1950

El Autódromo de Monza ha sido el escenario de todas las ediciones del Gran Premio de Italia, salvo la de 1980, que se corrió en Imola. Se construyó en 1922 y goza del honor de ser el más rápido del calendario, donde se pueden alcanzar velocidades superiores a los 350 km/h, por lo que la carga aerodinámica necesaria es la más baja que se monta en toda la temporada. En cambio, tanto los frenos como los neumáticos y el motor sufren en exceso.

Denominada por los italianos la «pista mágica», Monza ha sido escenario de graves accidentes que se han cobrado la vida de pilotos de la talla de Emilio Materassi, Alberto Ascari, Jochen Rindt, Wolfgang von Trips y Ronnie Peterson y de casi medio centenar de espectadores en 1928 y 1961.



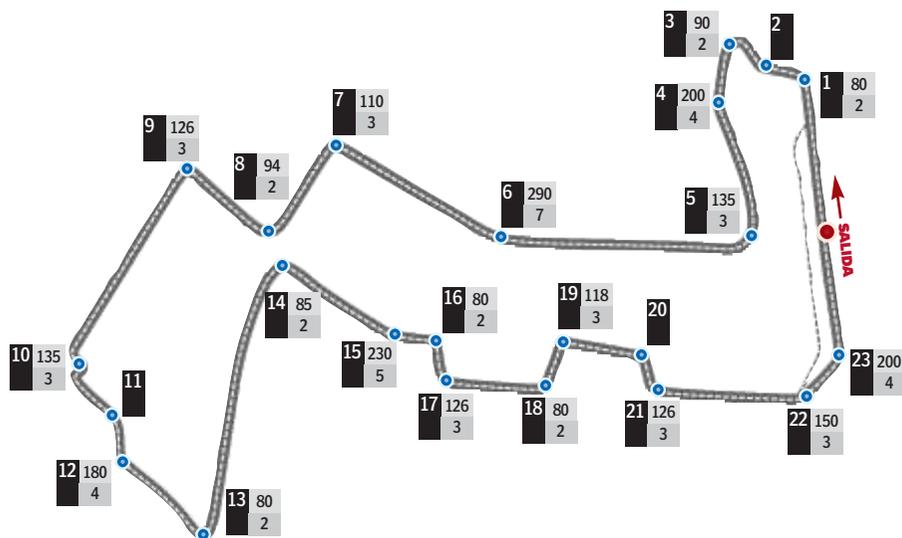
LOS TIFOSI de Ferrari llenan las gradas del circuito y es habitual que invadan la pista si el triunfo recae en un piloto de Maranello. La Scuderia ostenta el récord de victorias en Monza, con 18.

DATOS DEL CIRCUITO

Longitud	5.793 metros
Vueltas	53
Curvas	11
Distancia total	306,7 km
Vuelta rápida	1:21,046 - Rubens Barrichello (2004)
N.º CURVA	<ul style="list-style-type: none"> ← VELOCIDAD (KM/H) ← MARCHA

HISTORIAL DE VICTORIAS

AÑO	PILOTO	PAÍS	EQUIPO
2013	Vettel	ALE	Red Bull
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	Ferrari
2005	Montoya	COL	McLaren
2004	Barrichello	BRA	Ferrari
2003	Schumacher	ALE	Ferrari
2002	Barrichello	BRA	Ferrari



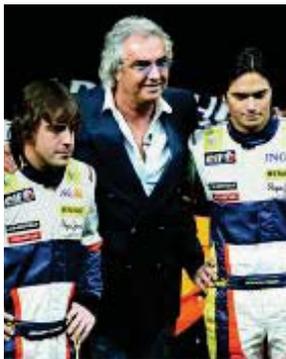
14 GP de Singapur

Unos 1.500 focos alumbran el circuito urbano de Marina Bay, escenario desde 2008 de la primera carrera nocturna de la historia de la Fórmula 1

Bernie Ecclestone decidió dar una vuelta de tuerca a la Fórmula 1 con la organización de una carrera nocturna en Singapur. El británico apostó por el espectáculo y por un horario más favorable a los aficionados europeos, y acertó. Pese a las reticencias previas de los pilotos y los equipos, la carrera resultó segura.

El trazado, rodeado por muros, peca de ser lento y poco dado a los adelantamientos. La carrera se desarrolla en el sentido contrario a las agujas del reloj y suele estar marcada por la humedad y las fuertes tormentas.

Vettel lleva tres victorias consecutivas, aunque Alonso también ha vivido grandes momentos en Singapur: ganó en las ediciones de 2008 y 2010 y subió al podio en 2009 (tercero), 2012 (tercero) y 2013 (segundo).



EL 'CRASHGATE' ha sido el mayor escándalo de los últimos años. **Nelson Piquet Jr. se estrelló para favorecer a Alonso, que ganó. Briatore fue sancionado de por vida, aunque ganó la apelación.**

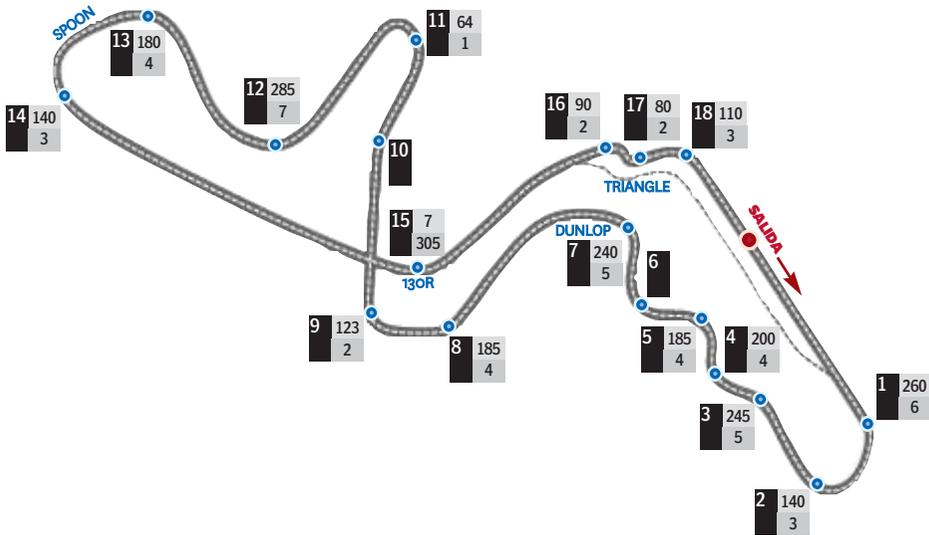
DATOS DEL CIRCUITO

Longitud	5,073 metros
Vueltas	61
Curvas	23
Distancia total	309,45 km
Vuelta rápida	1:48.574 - Sebastian Vettel (2013)

N.º CURVA	VELOCIDAD (KM/H)	MARCHA
1	100	4ª
2	100	4ª
3	100	4ª
4	100	4ª
5	100	4ª
6	100	4ª
7	100	4ª
8	100	4ª
9	100	4ª
10	100	4ª
11	100	4ª
12	100	4ª
13	100	4ª
14	100	4ª
15	100	4ª
16	100	4ª
17	100	4ª
18	100	4ª
19	100	4ª
20	100	4ª
21	100	4ª
22	100	4ª
23	100	4ª

HISTORIAL DE VICTORIAS

AÑO	PILOTO	PAÍS	EQUIPO
2013	Vettel	ALE	Red Bull
2012	Vettel	ALE	Red Bull
2011	Vettel	ALE	Red Bull
2010	Alonso	ESP	Ferrari
2009	Hamilton	R. U.	McLaren
2008	Alonso	ESP	Renault



15 GP de Japón

Suzuka ha sido el escenario donde se han decidido varios títulos y se han vivido batallas épicas, como las de Alain Prost y Ayrton Senna en 1989 y 1990

Técnico y difícil es la mejor descripción del trazado nipón, junto a Spa-Francorchamps, uno de los favoritos de los pilotos. Propiedad de Honda, Suzuka cuenta con todos los ingredientes para ser un excelente Gran Premio. Hay desniveles y una gran cantidad de curvas, lo que exige una gran carga aerodinámica. Las curvas son rápidas, sobre todo la 130R, y muchas están enlazadas, lo que exige rendir al máximo a los corredores y al bólido.

Alonso y Schumacher vivieron uno de sus grandes duelos en 2006: llegaron empatados a puntos y la carrera fue una intensa lucha hasta que, a 17 vueltas del final, el motor del Ferrari de Schumi se paró. Esa victoria permitió al asturiano conquistar su segundo entorchado en la siguiente carrera, Brasil.



ES UN CIRCUITO ÚNICO por su forma de ocho: un tramo de la pista pasa por encima de otro. Además, se ubica en un parque de atracciones que construyó Honda para sus trabajadores.

DATOS DEL CIRCUITO

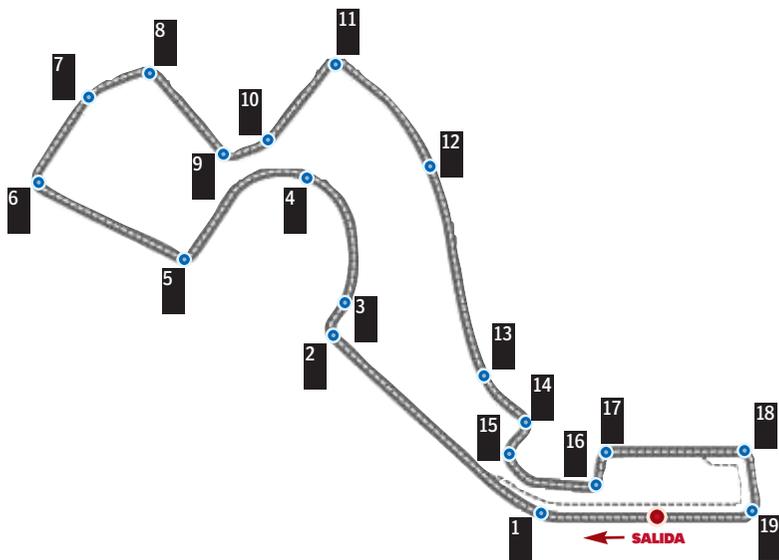
Longitud	5.807 metros
Vueltas	53
Curvas	18
Distancia total	307,5 km
Vuelta rápida	1:31.540 - Kimi Raikkonen (2005)

N.º CURVA	VELOCIDAD (KM/H)	MARCHA
1	260	6
2	140	3
3	245	5
4	200	4
5	185	4
6		
7	240	5
8	185	4
9	123	2
10		
11	64	1
12	285	7
13	180	4
14	140	3
15	7	305
16	90	2
17	80	2
18	110	3

HISTORIAL DE VICTORIAS

AÑO	PILOTO	PAÍS	EQUIPO
2013	Vettel	ALE	Red Bull
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 Rusia

A orillas del Mar Negro se celebrará la primera carrera de la historia en tierras rusas. La prueba urbana de Sochi será la única novedad en el calendario de 2014

Un siglo después de la disputa del último Gran Premio de Fórmula 1 en Rusia –en San Petersburgo–, el circuito urbano de Sochi acogerá a la élite de la F1. Desde los años ochenta, el Gobierno soviético intentó organizar una cita del Mundial, pero sus esfuerzos no fructificaron. Ya con Putin en el Kremlin hubo nuevas intentonas, con Ecclestone soñando con un Gran Premio en Moscú, pero finalmente será Sochi el escenario.

El trazado, obra de Hermann Tilke, discurre en la Villa Olímpica y goza de un gran número de ángulos rectos, precedidos por zonas de alta velocidad, por lo que se espera que haya adelantamientos. Hay dos rectas largas, un sector de giros revirados y otro de potentes frenadas. Vettel lo visitó y se quedó «impresionado», augurando una cita divertida.

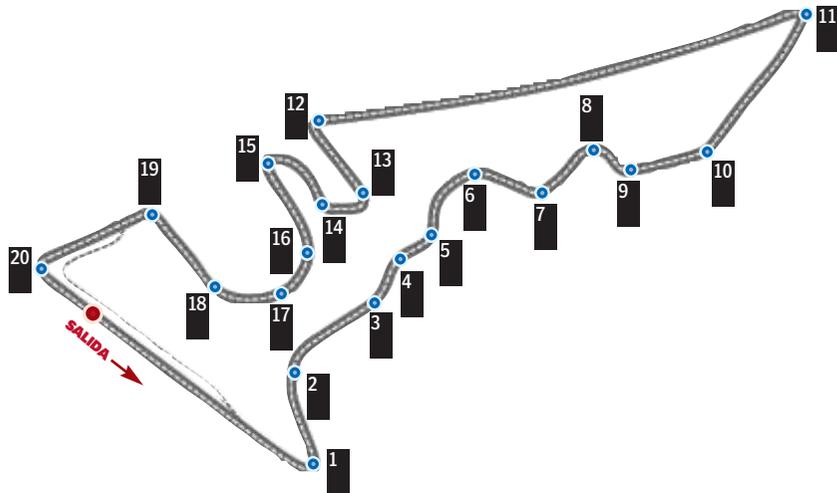


LA POLÍTICA DEPORTIVA de Putin ha conseguido dos éxitos que se celebrarán con escasos meses de diferencia: los JJ OO de Invierno y el Gran Premio de F1, ambos en la ciudad balneario de Sochi.

DATOS DEL CIRCUITO

Longitud	5,872 metros
Vueltas	52
Curvas	19
Distancia total	305,344 km
Vuelta rápida	----

N.º CURVA	● VELOCIDAD (KM/H)
	● MARCHA



17 GP de EE UU

El circuito americano busca crear una filosofía en torno a la Fórmula 1 y proyecta, en un futuro muy cercano, una escuela de pilotos y una pista de 'karting'

El Circuito de las Américas fue diseñado por el omnipresente Hermann Tilke, que copió elementos que han funcionado bien en otros trazados, como la curva 8 de Estambul Park (Turquía), las famosas eses de Silverstone (Gran Bretaña) o las curvas lentas de Mónaco (la 13, 14 y 15).

Con contrato hasta 2021, el objetivo de la carrera texana es conseguir que los americanos se interesen por la Fórmula 1, un deporte que no ha logrado calar entre los espectadores, que en cambio llenan las gradas de la NASCAR o la IndyCar.

Las modernas instalaciones, con capacidad para 120.000 espectadores, cuentan con un centro médico, 14 suites de reuniones y un espacio para conciertos al aire libre. En un futuro habrá una escuela de pilotos.



EL DEBUT DE AUSTIN en el Mundial estuvo en el aire por problemas con la financiación de las obras del circuito, paradas durante meses, aunque finalmente hubo acuerdo entre los promotores y Ecclestone.

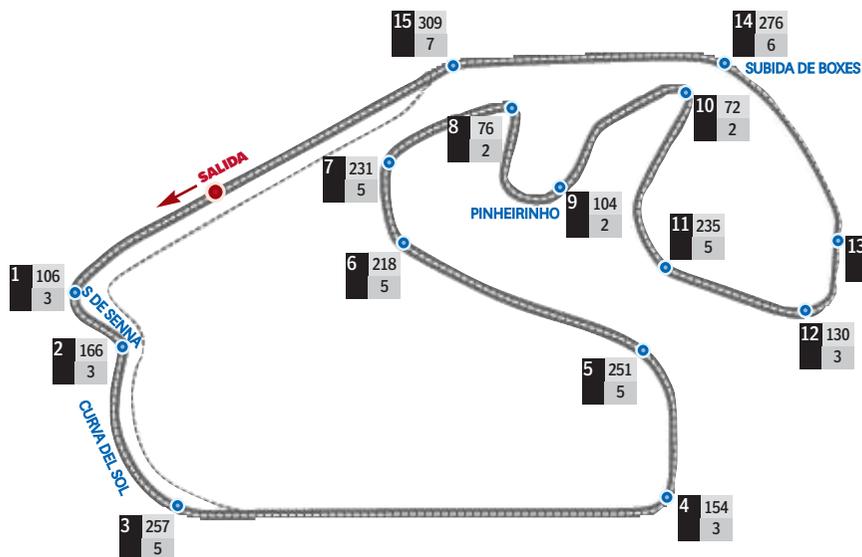
DATOS DEL CIRCUITO

Longitud	5,500 metros
Vueltas	56
Curvas	20
Distancia total	308,9 Km
Vuelta rápida	1:39.347 - Sebastian Vettel (2012)
N.º CURVA	<ul style="list-style-type: none"> ← VELOCIDAD (KM/H) ← MARCHA

HISTORIAL DE VICTORIAS

AÑO	PILOTO	PAÍS	EQUIPO
2013	Vettel	ALE	Red Bull
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



18 GP de Brasil

En el Autódromo José Carlos Pace, nombre oficial del comúnmente conocido como Interlagos, se circula en el sentido contrario a las agujas del reloj

Aunque este año no será la última cita del Mundial, Interlagos es una de las que están marcadas con rojo en el calendario de todos los pilotos, ya que es habitual que sea el escenario donde se decida al menos uno de los dos títulos en juego.

El circuito, que no se remodela desde 1990, suele ser criticado por la antigüedad de sus instalaciones. Pero destaca por la velocidad y dificultad de un trazado que combina dos sectores con rectas largas y curvas cerradas, con un mixto que tiene constantes curvas y contracurvas.

Como curiosidad, la recta principal en subida desemboca en una S de Senna, a propuesta del piloto en la remodelación, y es la frenada más fuerte de la pista, que suele utilizarse para intentar adelantar.



DENTRO DE LA PISTA PRINCIPAL hay un circuito de karts que lleva el nombre de Ayrton Senna, el ídolo local y el piloto con más triunfos en el Gran Premio de Brasil, con un total de seis.

DATOS DEL CIRCUITO

Longitud 4.309 metros

Vueltas 71

Curvas 15

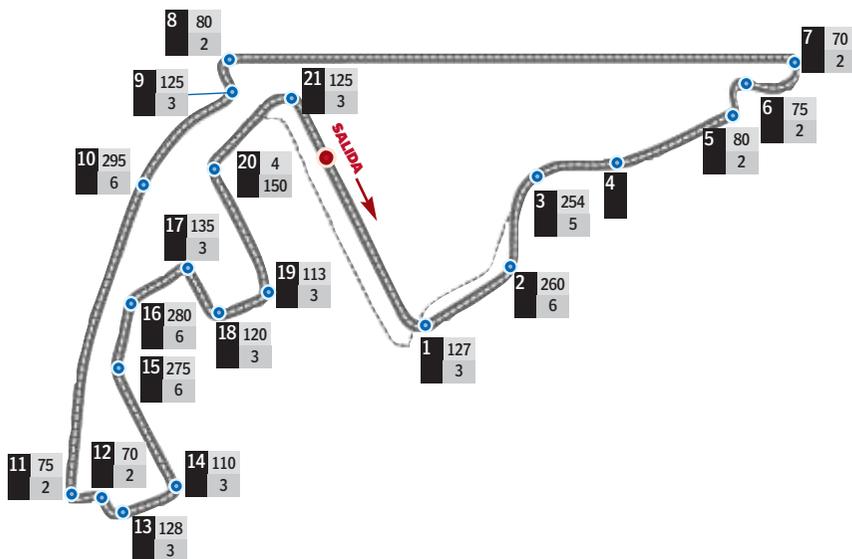
Distancia total 305,9 km

Vuelta rápida 1:11.473 - Juan Pablo Montoya (2004)

N.º CURVA → VELOCIDAD (KM/H)
MARCHA

HISTORIAL DE VICTORIAS

AÑO	PILOTO	PAÍS	EQUIPO
2013	Vettel	ALE	Red Bull
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



19 GP de Abu Dabi

Como ya ocurriera en 2010, el lujoso circuito de Yas Marina toma el relevo de Interlagos (Brasil) como escenario de la última prueba del Campeonato del Mundo

El circuito emiratí ha cumplido un lustro de andadura en el Campeonato y lo celebra volviendo a ser el broche final, como en 2010, año en el que Fernando Alonso perdió el que podría haber sido su tercer entorchado al no poder superar a Petrov y Vettel se convirtió en el campeón del mundo más joven de la historia.

Pese a contar con unas instalaciones impresionantes y comenzar de día y terminar bajo la luz de los focos, la pista peca de aburrida por lo difícil que resultan los adelantamientos. De todos modos, cuenta con alicientes como el circular en sentido antihorario y una curva inspirada en la belga Eau Rouge. Además, es bastante rápida, con varios puntos de frenada fuerte y largas rectas. También dispone de un puerto similar al de Mónaco.



POR PRIMERA VEZ, la victoria en la última carrera del curso será premiada con el doble de puntos que en el resto de citas. Una medida de la FIA que ha causado una gran polémica.

DATOS DEL CIRCUITO

Longitud	5,554 metros
Vueltas	55
Curvas	21
Distancia total	305,4 km
Vuelta rápida	1:40.279 - Sebastian Vettel (2009)

N.º CURVA	VELOCIDAD (KM/H)	MARCHA
	←	←

HISTORIAL DE VICTORIAS

AÑO	PILOTO	PAÍS	EQUIPO
2013	Vettel	ALE	Red Bull
2012	Raikkonen	FIN	Lotus
2011	Hamilton	R. U.	McLaren
2010	Vettel	ALE	Red Bull
2009	Vettel	ALE	Red Bull



PILOTOS

AÑO	PILOTO	PAÍS	EQUIPO
2013	Sebastian Vettel	Alemania	Red Bull
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

AÑO	PILOTO	PAÍS	EQUIPO
1981	Nelson Piquet	Brasil	Brabham
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
2013	Red Bull
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

20minutos

siempre contigo



Con las apps de **20minutos** podrás acceder a toda la información actualizada desde tu smartphone o tablet **estés donde estés.**





OFFICIAL BANK
SCUDERIA FERRARI

Disfruta lo
extraordinario

santander.com

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

Santander



Santander

un banco para tus ideas