

one

HRT FORMULA 1™ MAGAZINE

La mágica sede del
HRT Fórmula 1™

*The magical headquarters
of HRT Formula 1 Team*

**TONI
CUQUERELLA**

Todos los secretos del

F112

All its secrets

**Pedro
de la Rosa**

Glamour sobre ruedas

MÓNACO

Glamour on wheels

"FROM AZTEC PYRAMIDS TO WORLD CLASS VENUES"

Can any other metropolis hold this claim? We seriously doubt it. Because here, millenary temples and top business centers coexist. It also houses colonial structures, the latest high tech buildings and more than 20,000 rooms in hotels that are 4-star and higher.

If you're up to organize an international congress, this city will give you all you expect and much more.

The word 'MÉXICO' is rendered in a bold, stylized font. Each letter is a different color and contains a unique, colorful pattern or texture. The colors from left to right are red, pink, orange, purple, green, and blue. The 'E' has a circular pattern, the 'X' has a starburst pattern, and the 'O' has a circular pattern with a central dot.

THE PLACE YOU THOUGHT YOU KNEW

World Trade Center, Mexico City

DISCOVER MORE AT visitmexico.com/meetings

editorial

LETTER TO OUR READERS

Ante todo, quisiera darles la bienvenida y las gracias por acompañarnos, tanto a través de las páginas de esta revista como en esta nueva era del HRT Formula 1 Team que ha comenzado.

Ha sido un invierno largo y difícil que ha requerido de un gran esfuerzo por parte de todo el equipo, pero en apenas cuatro carreras ya hemos visto grandes avances. Tenemos un futuro prometededor por delante y una oportunidad única de crear un gran equipo de Fórmula 1 español del que todos nos podamos sentir orgullosos. Yo ya lo estoy y espero que este esfuerzo que todos estamos haciendo y la ilusión con la que se está llevando a cabo por parte de todos se contagie.

Estamos construyendo los cimientos de este proyecto, con pasos firmes y sólidos, mejorando el equipo, su coordinación, funcionamiento y eficiencia, para mantener la proyección. Con todos los cambios que se han realizado, este año lo afrontamos como una temporada de asentamiento y evolución constante. Hay que tener paciencia porque todos los cambios son complicados pero también traen cosas buenas. Y para que la ilusión no decaiga, ahora contáis con un aliciente más. ONE recoge en sus páginas toda la información del equipo que no podréis encontrar en ningún otro lado y os permitirá conocernos un poquito más en profundidad. Y entonces, más que nunca, os sentiréis orgullosos de apoyarnos.

Gracias a todos – miembros del equipo, patrocinadores y aficionados – por vuestro apoyo, y espero que disfrutéis de las siguientes páginas.

Saludos cordiales

First of all, I would like to welcome and thank you for accompanying us on a journey through the pages of this magazine at the beginning of this new era for the HRT Formula 1 team.

It was a long and hard winter that demanded a huge amount of effort from our team. However, in just four races, enormous progress was made. A promising future lies ahead: we have been provided with a unique opportunity to create a great Spanish Formula 1 team, one of which we can all feel proud, as indeed I already am. I hope the effort we are making and the enthusiasm with which we are carrying it out will spread to all.

This will be a season of continued evolution and consolidation. By improving the team's coordination, functioning and efficiency in order to maintain its extraordinary momentum, we are laying the foundation for this project with sure and solid steps. It is important to show patience because innovation is always complicated, but it also brings out our best.

To strengthen our commitment, we offer you yet another incentive in ONE. Here we gather all the information about the team that you cannot find anywhere else and give you the opportunity to get to know us in somewhat greater depth. So that now, more than ever, you will support our team with pride.

My thanks to everyone - members of the team, sponsors and fans - for your support. I hope you will enjoy the following pages.

Sincerely yours



Luis Pérez-Sala
Team Principal HRT Formula 1 Team

EDITA:



Velázquez, 27 - 1º Izda. 28001 Madrid
Tel.: 91 432 12 92 (Administración)
91 169 70 90 (Redacción y Producción)

Presidente y C. Delegado

Fernando Estellés
festelles@mgmgrupo.com

Vicepresidente

José Luis Vilanova

Secretario Consejo

Ángel Ortuño

Dirección de contenidos

HRT Formula 1 Team
María Serrat
maria.serrat@hrtf1team.com

Redactora jefe

Patricia Aguilar
redaccion@mgmgrupo.com

Redacción

Bucket Contenidos Editoriales
redaccion@bucket.es
www.bucket.es

Dirección de producción

Paula Pascual
paulapascual@mgmgrupo.com

Diseño y maquetación

Pilar Rodríguez
arte@mgmgrupo.com

Contratación de publicidad

+34 91 432 12 92

Depósito Legal

M-18027-2012

ISSN 2254-4089

MGM Publicaciones no se identifica con el contenido de los artículos ni con las opiniones de sus colaboradores. Queda prohibida la reproducción total o parcial de los contenidos y fotografía sin la previa autorización expresa de la editorial.

The image shows a close-up of a building's glass facade. At the top, there is a stylized logo for the HRT Formula 1 Team, consisting of the letters 'HRT' in a bold, outlined font. Below the logo, the text 'HRT FORMULA 1TM TEAM' is written in a smaller, sans-serif font. The background is a clear blue sky with some light clouds.



MEMBRESIA LA TENADA

El club exclusivo con miembros tan especiales como Vicente del Bosque o Mario Vargas Llosa, entre otras destacadas personalidades.



Valduero

BODEGAS Y VIÑEDOS

Más Información en www.bodegasvalduero.com o en el teléfono 947 545 459.

sumario

contents



6 Noticias F1 / *F1 News*

14 Fórmula 1™

18 Análisis GP / *GP Reviews*

34 Previas GP / *GP Previews*

46 Entrevista
Pedro Martínez de la Rosa
Interview
Pedro Martínez de la Rosa

54 Sede / *Headquarters*

56 Noticias HRT F1™ TEAM /
HRT F1™ TEAM News

62 F112

64 Entrevista
Toni Cuquerella
Interview
Toni Cuquerella

70 Noticias Partners / *Partner News*

82 Redes Sociales / *Social Networks*

84 Viajes / *Travel*

96 Calendario / *Calendar*

E S P A C I O
Torre Muga



NOS GUSTA COMPARTIR

Todo lo que sabemos, lo que tenemos y hemos construido a lo largo de años se pone ahora a disposición de su Empresa.

E S P A C I O *Torre Muga* es un concepto de lugar de encuentro distinto y pensado para reuniones y conferencias profesionales. Y lo es por el lugar, por el entorno y por las instalaciones.

La SALA DE CATAS sorprende y acerca nuestro mundo al suyo.

La SALA DE CONFERENCIAS está preparada al detalle para múltiples usos.

La zona WINE BAR y la VINOTECA son disculpas para elegir el recuerdo que su paso por *Muga* merece.

Hemos creado E S P A C I O *Torre Muga* porque, de Empresa a Empresa, nos gusta compartir.

Tfno: 941 30 60 60

visitas@bodegasmuga.com
eventos@bodegasmuga.com

www.BODEGASMUGA.com

FORMULA ONE GROUP

estudia su salida a Bolsa

El fondo de capital riesgo CVC Capital Partners ha contratado al banco de inversión Goldman Sachs para estudiar una posible salida a Bolsa de una parte del capital de la Fórmula 1, por un valor de unos 10.000 millones de dólares (7.600 millones de euros).

La Bolsa de Singapur se perfila como la elegida para llevar a cabo una operación que, según afirma Bernie Ecclestone, no supondría ningún cambio en la operativa actual del FOM, ni ningún plan de relevo de su cúpula.

Así mismo, Formula One Group ha puesto en marcha un proceso para ampliar sus líneas de financiación actuales, que implicará la recaudación de \$ 2.27bn de nuevas instalaciones. Los fondos recaudados se mantendrán dentro del grupo para propósitos corporativos generales y la compañía no tiene planes actuales para pagar un dividendo.

FORMULA ONE GROUP studies the possibility of going public


The venture capital fund CVC Capital Partners has contracted the investment bank Goldman Sachs to study the possibility of going public with part of the Formula 1 capital, a sum of 10,000 million dollars (7,600 million euros).

The Singapore Stock Exchange is said to be the one chosen to carry out this operation, which according to Bernie Ecclestone, would not represent any change whatsoever in the current operating procedure of the FOM, nor any changes in top management.

At the same time, the Formula One Group has initiated a process to increase their current financing, which will mean raising 2.27 billion dollars in new services. The funds raised will be kept within the group for general corporate purposes. The company has no plans to pay a dividend.






ALMENARA

*A un golpe
de lo que más desea*

Descubra Almenara Golf Resort, un lugar exclusivo donde el sol, la naturaleza y la tranquilidad se funden con el Mediterráneo. Un paraje único, situado en la urbanización exclusiva de Sotogrande, a un golpe de algunos de los mejores campos de golf de Europa.

Servicios del hotel:

- > Campo de golf propio con 27 hoyos diseñados por Dave Thomas.
- > Centro wellness con los últimos tratamientos en salud y belleza.
- > Amplia oferta gastronómica.
- > Club de Playa "El Cucurucho".

*One stroke away
from your biggest desire*

Discover Almenara Golf Resort, an exclusive site, where the sun, nature and tranquility blend with the Mediterranean sea. A unique location within the exclusive resort of Sotogrande, just an stroke away from some of the best golf courses in Europe.

Hotel services:

- > 27 holes own golf course, designed by Dave Thomas.
- > Wellness Center equipped with the latest health and beauty treatments.
- > Wide variety of gastronomic offering.
- > "El Cucurucho" Beach Club.

www.hotelalmenara.com

Hesperia
a part of
NH Resorts



NH Resorts

JAIME ALGUERSUARI

ficha como probador de Pirelli

El piloto español Jaime Alguersuari será el compañero del brasileño Lucas di Grassi en el equipo de pruebas de Pirelli para esta temporada 2012. Ambos se encargarán del rodaje del último coche de pruebas de la firma italiana - un Renault R30 2010 -, con el objetivo de ayudar a definir la gama 2013 de neumáticos, que saldrán con nuevos compuestos y estructuras.

Para Alguersuari, esta es una oportunidad única de regresar a la máxima categoría del automovilismo, en la que debutó como el piloto más joven de la historia de este deporte, gracias a la escudería Toro Rosso de Red Bull.

Para el director de Pirelli Motorsport, Paul Hembery, la incorporación de Jaime ha supuesto *“una dimensión extra por su experiencia en competición al límite sobre el asfalto durante las tres últimas temporadas, lo que se complementa con las referencias aportadas por Lucas sobre el programa de desarrollo, después de un año de pruebas con la marca”*. Desde Pirelli confían en que la labor de ambos probadores dará continuidad a la extraordinaria colaboración que ya ofrecieron en su día grandes pilotos como Romain Grosjean, Pedro de la Rosa y Nick Heidfeld.

JAIME ALGUERSUARI will test drive for Pirelli

The Spanish driver Jaime Alguersuari will be the partner of Brazilian Lucas di Grassi on Pirelli's team during the 2012 season. They will be in charge of carrying out the latest trials for the Italian company - a Renault R30 2010 -, in order to help define the 2013 range of tyres that will be made with new structures and compounds.

This is a unique opportunity to again be a part of the highest category of this sport, for Alguersuari, the youngest driver in the history of this sport, who made his debut with the Red Bull team Toro Rosso.



© Pepe Jeans London

For the director of Pirelli Motorsport, Paul Hembery, the inclusion of Jaime represents “an added dimension thanks to his experience competing to the limit on hard asphalt during the last three seasons, which is complemented with references contributed by Lucas for the development program after one year of trials with the brand”. Pirelli trusts that the work of both test drivers will contribute to the continuity of the extraordinary collaboration in its day with great drivers such as Romain Grosjean, Pedro de la Rosa and Nick Heidfeld.

Revidox

STILVID® 84%

LA CÁPSULA QUE CONTIENE LA MÁXIMA
CONCENTRACIÓN DE JUVENTUD

**Una cápsula al día
disminuye el riesgo
cardiovascular.**

Según el estudio más completo
hecho en humanos.**



182,7%
Reducción del estrés oxidativo*

88%
Más luminosidad en tu piel*

79,5%
Hidratación en sólo 60 días*



STILVID®, CON LA COLABORACIÓN DEL CSIC

Ralentiza el estrés oxidativo asociado al envejecimiento, ayudando a prolongar la vida de tus células.



A una de
las 100 mejores
ideas "Actualidad
Económica" 2009



Al producto
más innovador
"Muy Interesante"
2010



A la empresa
más innovadora
"Dirigentes
XXIV Edición"



A la empresa
más innovadora
de la Comunidad
de Madrid 2010

www.actafarma.com



Me encanta cuidarme



@tecuidamos

actafarma
Laboratorios

Nos encanta cuidarte

* Resultados probados por estudios científicos en células de la dermis y de la epidermis ** Reduce los niveles plasmáticos de LDL oxidado (LDL_{ox}) y apolipoproteína B (ApoB). Regula marcadores importantes de riesgo cardiovascular: PAI-1, proteína C reactiva, IL10 y coeficiente IL6/IL10. Estudio realizado en colaboración con la Unidad de Cardiología del Hospital Universitario Morales Meseguer y con el Hospital Virgen de La Arrixaca, ambos de Murcia

BERNIE ECCLESTONE

anuncia un nuevo “Pacto de la Concordia”

Bernie Ecclestone ha anunciado que la mayoría de las escuderías de la F1 han llegado a un acuerdo con Formula One Management para firmar un nuevo ‘Pacto de la Concordia’.

“Estoy muy satisfecho de anunciar que hemos llegado a acuerdos comerciales con la mayoría de las escuderías de F1 acerca de las condiciones en las que seguirán compitiendo después de que el actual ‘Pacto de la Concordia’ expi-

re al final de este año”, ha manifestado Ecclestone en la página oficial del Mundial de F1.

El Pacto de la Concordia, que recibe este nombre por la plaza parisina en la que está situada la sede de la Federación Internacional de Automovilismo, rige las relaciones entre los equipos y la organización de la F1. El nuevo contrato tendría una vigencia de 5 años, finalizando tras la temporada de 2017.

BERNIE ECCLESTONE announces a new “Concorde Agreement”

Bernie Ecclestone announced that most of the F1 racing teams have reached an agreement with Formula One Management to sign a new ‘Concorde Agreement’.

Ecclestone stated in the official page of the Formula 1 World Championship, “I am very happy to announce that we have reached commercial agreements with most of the F1 racing teams with regard to the conditions in which they will continue to compete after the current Concorde Agreement expires at the end of this year.”

The Concorde Agreement, receives its name from the Parisian location of the headquarters of the FIA, which regulates the relations between the teams and the F1 organization. The new contract will be in effect for five years, finalising at the end of the 2012 season.



"This is my time"

Kivanç Tatlıtuğ



TW STEEL®
BIG IN OVERSIZED WATCHES

WWW.TWSTEEL.COM

Distribuidor Exclusivo para España: IBERNEGOCIOS, S.A. • Miguel Ángel, 15 • 28010 Madrid • Tel. 91 561 80 74
• Mail. ibernegocios@ibernegocios.com

Sale a subasta el primer monoplaza de **AYRTON SENNA**

La casa Silverston Auctions saca a subasta el monoplaza con el que el malogrado piloto brasileño Ayrton Senna disputó su primera temporada en la Fórmula 1 (1984), un *Toleman TG184-2* diseñado por Rory Byrne y Pat Symonds, que podría alcanzar la cifra de 90.000 euros.

El legendario monoplaza hizo historia a manos del virtuoso Senna en el Gran Premio de Mónaco de 1984. En dicha carrera, juntos dieron una auténtica exhibición al partir décimo terceros en la

parrilla y conseguir, bajo condiciones climatológicas adversas, alcanzar el podio, batiendo incluso al gran Niki Lauda. El mítico Toleman pasó a manos del piloto de Ferrari Stefan Johansson, quien lo percibió como alternativa a su sueldo, y lo conservó hasta 1994, año de la muerte de Senna, cuando lo adquirió su actual propietario. El coche, con 650 CV de potencia y un motor turbo Hart 415T de cuatro cilindros y 1,5 litros y caja de cambios manual de cinco velocidades Hewland, no necesita restauración alguna, según Silverstone Auctions.

The first single-seater that was driven by AYRTON SENNA will be auctioned

Silverstone Auctions is going to auction a single-seater with which the ill-fated Brazilian driver competed during his first Formula 1 season in 1984. It is a Toleman TG184-2 designed by Rory Byrne and Pat Symonds, which could be sold for as much as 90,000 euros.

The legendary single-seater made history with the magnificent Senna in the seat at the Monaco Grand Prix in 1984. In this race, together they gave an amazing show on the track in adverse weather conditions, to win over the great Niki Lauda. The legendary Toleman was passed on to the Ferrari driver Stefan Johansson, who received it as payment, and remained in his hands until 1994, the year of the death of Senna, when its current owner acquired it. The car, with 650 horsepower and a Hart 415T turbo engine with four cylinders and 1.4 litres and a Hewland 5-speed manual transmission is in perfect condition, according to Silverstone Auctions.





Máxima **C**alidad

Presente en 120 países

2012

GUÍAPEÑÍN

90 PUNTOS

FÓRMULA 1™





20 apasionantes
carreras alrededor
del mundo
20 thrilling races
around the world

Cambios en el nuevo **CALENDARIO**

El pasado 18 de marzo, la ciudad australiana de Melbourne vivió el inicio del 63º campeonato mundial de Fórmula 1 de la historia, que se desarrollará durante más de ocho meses, hasta la prueba final el 25 de noviembre en Brasil.

El campeonato de 2012 mantiene el mismo número de grandes premios que la temporada anterior, con un total de 20 carreras.

Esta temporada del Mundial de Fórmula 1 2012 cuenta como principal novedad con el regreso del **Gran Premio de Estados Unidos**, después de arduas negociaciones con sus organizadores, aunque se trasladará al nuevo Circuito de las Américas, un nuevo trazado permanente en Austin (Texas).

El resto de cambios respecto al calendario de 2011 los encontramos en el **Gran Premio de Alemania** que, a diferencia de 2011, se disputa esta temporada en Hockenheim y no en Nurburgring; la salida del **Gran Premio de Turquía**; y el mantenimiento del **Gran Premio de Bahrein**, siendo éste la gran sorpresa de última hora, condicionado por las revueltas civiles que impidieron su celebración el año pasado.

CALENDAR CHANGES

Last March 18th the Australian city of Melbourne experienced the beginning of the 63rd Formula 1 world championship, which will run for more than eight months until the final race in Brazil on November 25th.

The 2012 championship will be made up of a total of twenty Grands Prix, the same number of races as in the previous season.

*The main surprise of the 2012 Formula 1 World Championship is the return of the **United States Grand Prix**, after long and arduous negotiations with its organisers. However, the new Circuit of the Americas will be moved to a new and permanent racetrack in Austin, Texas.*

*Other changes with respect to the 2011 calendar are found in the **Deutschland Grand Prix** that unlike 2011 takes place this season in Hockenheim, not Nurburgring; the exit of the **Turkish Grand Prix**; and the recovery of the **Bahrain Grand Prix**, an enormous last-minute surprise because of political unrest that led to its exclusion the previous year.*



LAS NOVEDADES EN EL REGLAMENTO

AUMENTAN EL ESPECTÁCULO DE LA FÓRMULA 1™

El reglamento del Campeonato Mundial de Fórmula 1™ de la FIA incorpora una serie de cambios para esta temporada 2012, con el objetivo de aumentar el espectáculo de la competición.

Suspensión de carreras:

Si han pasado dos horas antes de que se complete la distancia completa de la carrera, entonces se le mostrará la bandera de cuadros al líder cuando pase la línea de control al final de la vuelta en la que se sobrepasan las dos horas. Si la carrera ha sido suspendida, el tiempo máximo de carrera serán cuatro horas.

Pilotaje:

Los pilotos no pueden abandonar la pista sin un motivo justificante (se juzga que un piloto ha abandonado la pista si ninguna parte del coche está en contacto con el trazado).

No está permitido realizar más de un cambio de dirección para defender la posición: si un piloto se sale de la línea de pilotaje para defender su posición tendrá que dejar el espacio correspondiente a un monoplaza entre su propio coche y el límite del trazado al encarar la curva.

Neumáticos:

Todos los neumáticos asignados al piloto se podrán utilizar en el primer día de entrenamientos, a diferencia del año

pasado, cuando sólo se podían usar tres juegos en el primer día.

Safety Car:

A partir de esta temporada, los coches se podrán “desdoblar” cuando esté el *Safety Car* en pista, y volver a unirse a la carrera en la parte trasera.

Entrenamientos:

Vuelven los entrenamientos durante la temporada con la celebración de unos tests de tres días en Mugello del 1 al 3 de mayo.

Crash tests:

Este año, todos los coches deben pasar los *crash test* que se realizan en la parte frontal, lateral y trasera del chasis, y en la columna de dirección, antes de poder participar en cualquier entrenamiento.

Difusores soplados:

Desde el Gran Premio de Europa de 2011, los equipos ya no pueden ajustar el mapa de motor entre la sesión de clasificación y la carrera. A partir de esta temporada, los sistemas de soplado caliente y soplado frío a través de los difusores han sido prohibidos.



MODIFICATIONS IN THE REGULATIONS

RAISE EXCITEMENT IN FORMULA 1™

Suspension of the races:

If two hours have elapsed before the completion of the entire distance of the race, then a chequered flag will be waved to the leader upon passing the control line at the end of the lap that has surpassed two hours. If the race is suspended, the maximum time for the race will be four hours.

Driving:

The drivers cannot abandon the course without a justifiable cause. A driver is judged to have left the track when no part of the car is in contact with the surface.

Only one direction change is permitted in order to defend a position or place; if a driver leaves his course to defend his place, he is required to leave the space equivalent to a single-seat vehicle between his own car and the limit of the raceway upon negotiating the bend.

Tyres:

All the tyres assigned to the drivers must

be used during the first day of practice sessions, in contrast with last year, when only three sets were permitted.

Safety Car:

As of this season, the cars will be allowed to leave and rejoin the race from behind when the safety car is on the track.

In-season tests:

In-season tests return this season and are being held of tests In Mugello from May 1-3.

Crash tests:

This year all the cars will have to pass the crash test that will be performed on the front, sides and back of the chassis and the steering column, before being allowed to participate in any testing.

Blown diffusers:

Since the 2012 European Grand Prix, the teams cannot adjust the engine map between the classification rounds and the race.

As of this season, blown diffuser systems are prohibited.

The rules of the FIA World Formula 1™ Championship have been modified for the 2012 season, raising excitement in the races.

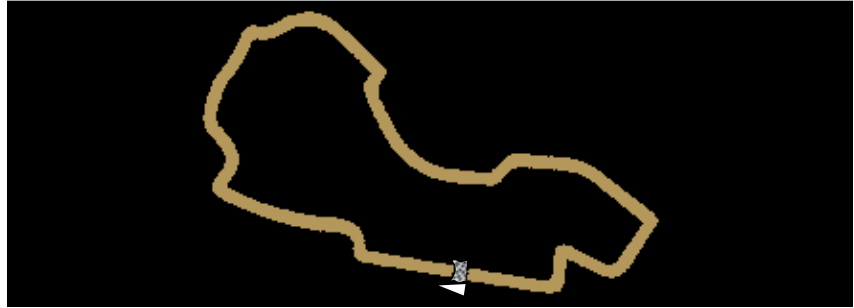


Gran Premio de **Australia** 2012

**Arranca el mejor campeonato
del mundo**



Albert Park (Melbourne, Australia)



El Mundial de Fórmula 1 arrancó motores el pasado 18 de marzo de 2012 en el rápido circuito semi urbano de Albert Park, un trazado con pocas rectas, en el que se tornó muy difícil adelantar, brindando una carrera apasionante que dio el pistoletazo de salida al Campeonato de 2012.

Jenson Button (McLaren-Mercedes) se alzó como triunfador al imponerse en el circuito australiano al alemán Sebastian Vettel (Red Bull), que quedó segundo, y a su compañero Lewis Hamilton (McLaren-Mercedes) que, a pesar de empezar en la pole position, finalizó en tercera posición. Cuarto fue Mark Webber (Red Bull), seguido de Fernando Alonso (Ferrari), que partía de la duodécima posición en la parrilla y acabó firmando un brillante quinto puesto, muy por encima de las posibilidades del Ferrari.

Destacó también la gran carrera realizada por el mexicano Sergio Pérez, que terminó en octava posición, después de haber salido desde la última; y la gran actuación del venezolano Pastor Maldonado, que por desgracia no pudo rematar al perder el control de su monoplaza en la última vuelta, cuando iba en sexta posición, y no poder terminar el Gran Premio de Australia.

AUSTRALIAN GRAND PRIX 2012
The best championship in the world takes off

The Formula 1 World Championship began last March 18th, 2012 in the rapid semi-urban circuit of Albert Park, a track with few straights, in which it was very difficult to overtake, an exciting race that represented the start of the 2012 Championship.

Jenson Button (McLaren-Mercedes) triumphed on the Australian circuit over the German Sebastian Vettel (Red Bull), who came in second, and his teammate, Lewis Hamilton (McLaren-Mercedes) who, in spite of beginning in the pole position, ended up in third place. Mark Webber (Red Bull) was fourth, followed by Fernando Alonso (Ferrari), who started from twelfth place on the grid and ended up brilliantly in fifth place, very much above Ferrari's potential.

The Mexican Sergio Pérez also drove a great race, ending in eighth place after starting last. There was also a great performance by the Venezuelan Pastor Maldonado, who unfortunately could not recover, after losing control of his single-seater in the last lap, while he was in sixth position, and was not to finish the Australian Grand Prix.

CLASIFICACIÓN / CLASSIFICATION

Pos	No	Piloto / Driver	Equipo / Team	Vueltas / Laps	Tiempo / Time	Parrilla / Grid	Pts
1	3	Jenson Button	McLaren-Mercedes	58	1:34:09.565	2	25
2	1	Sebastián Vettel	Red Bull Racing-Renault	58	+2.1"	6	18
3	4	Lewis Hamilton	McLaren-Mercedes	58	+4.0"	1	15
4	2	Mark Webber	Red Bull Racing-Renault	58	+4.5"	5	12
5	5	Fernando Alonso	Ferrari	58	+21.5"	12	10
6	14	Kamui Kobayashi	Sauber-Ferrari	58	+36.7"	13	8
7	9	Kimi Räikkönen	Lotus-Renault	58	+38.0"	17	6
8	15	Sergio Pérez	Sauber-Ferrari	58	+39.4"	22	4
9	16	Daniel Ricciardo	STR-Ferrari	58	+39.5"	10	2
10	11	Paul di Resta	Force India-Mercedes	58	+39.7"	15	1
11	17	Jean-Eric Vergne	STR-Ferrari	58	+39.8"	11	
12	8	Nico Rosberg	Mercedes	58	+57.6"	7	
13	18	Pastor Maldonado	Williams-Renault	57	Accidente / Accident	8	
14	24	Timo Glock	Marussia-Cosworth	57	+1 Vuelta / Lap	20	
15	25	Charles Pic	Marussia-Cosworth	53	Presión de aceite / Oil pressure	21	
16	19	Bruno Senna	Williams-Renault	52	Daños por accidente / Damage by accident	14	
Ret	6	Felipe Massa	Ferrari	46	Daños por accidente / Damage by accident	16	
Ret	20	Heikki Kovalainen	Caterham-Renault	38	Suspensión / Suspension	18	
Ret	21	Vitaly Petrov	Caterham-Renault	34	Dirección / Steering	19	
Ret	7	Michael Shumacher	Mercedes	10	Caja de cambios / Gearbox	4	
Ret	10	Romain Grosjean	Lotus-Renault	1	Accidente / Accident	3	
Ret	12	Nico Hulkenberg	Force India-Mercedes	0	Daños por accidente / Damage by accident	9	
DNQ	22	Pedro de la Rosa	HRT-Cosworth				
DNQ	23	Narain Karthikeyan	HRT-Cosworth				

Circuito de Albert Park (Melbourne, Australia)
Circuit of Albert Park (Melbourne, Australia)

Tipo de circuito: Semi-urbano
Inaugurado: 1996
Longitud del circuito: 5,303 Km
Distancia de la carrera: 307,574 Km
Número de vueltas: 58
Número total de curvas: 16
Curvas a la derecha: 10
Curvas a la izquierda: 6
Dirección del circuito: En el sentido de las agujas del reloj

Type of circuit: Semi-urban
Date of inauguration: 1996
Circuit length: 5,303 Km
Distance of race: 307,574 Km
Number of laps: 58
Total number of bends: 16
Right curves: 10
Left curves: 6
Circuit direction: Clockwise

LA VISIÓN DEL HRT FORMULA 1™ TEAM



Una dura prueba

Tan solo tres meses después de dar carpetazo a la temporada 2011 en Brasil, volvía la acción con el inicio del Campeonato del Mundo de Fórmula 1 de 2012 en Australia. El renovado HRT Formula 1 Team llegó a Melbourne con un F112 que vio la luz apenas unos días antes, y que suponía un paso adelante respecto al año pasado. Pero, sin haber podido disputar los entrenamientos de pretemporada, la escudería española se enfrentó a una dura prueba en Albert Park, aunque el equipo demostró que, a base de trabajo y esfuerzo, todo es posible.

El 17 de marzo fue un día complicado para el equipo HRT Formula 1 Team, al no poder superar el 107% en la sesión de clasificación de la tarde en el circuito de Albert Park australiano, y no poder disputar el Gran Premio inaugural de la temporada. A pesar del duro trabajo de todo el equipo y de que los coches de Pedro de la Rosa y Narain Karthikeyan aprovecharon las dos sesiones de entrenamientos para realizar una veintena de vueltas cada uno, no fue suficiente para poder marcar el tiempo necesario para entrar en la parrilla del domingo y poder producirse el debut de Pedro de la Rosa y Narain Karthikeyan a los mandos del F112 en carrera.

A difficult test

Only three months after the close of the 2011 season in Brazil, the action returned with the beginning of the 2012 Formula 1 World Championship in Australia. The renewed HRT Formula 1 Team reached Melbourne with a F112 that had been revealed only a few days earlier, and which represented a step forward with regard to the previous year. But, without having participated in pre-season training sessions, the Spanish racing team faced a difficult trial in Albert Park, although it did prove that with hard work and effort, everything is possible.

March 17th was a difficult day for the HRT Formula 1 Team, after not surpassing the 107% in the afternoon classification session at Australia's Albert Park circuit and thus not being allowed to participate in the season's inaugural Grand Prix in spite of all its hard work. Pedro de la Rosa and Narain Karthikeyan took advantage of the two training sessions to carry out twenty laps each, but it was not enough to reach the time required for entering the starting grid on Sunday and for them to debut at the controls of the F112 in the race.

HRT FORMULA 1™ TEAM'S VISION



Pedro de la Rosa

“Hicimos todo lo que pudimos. El equipo trabajó duro y llegar a estar allí ya fue un éxito. Fueron días muy difíciles para todos, incluidos los pilotos. Pero bueno, hay mucho margen de mejora y, aunque es cierto que tenemos que cambiar bastantes cosas, sabemos cuáles son, así que sólo puedo decir que todos tenemos que tener paciencia. Australia para nosotros fue una prueba, fue nuestra pretemporada. Lo malo es hacerlo delante de todas las cámaras porque todo es mucho más evidente. Tendríamos que haberlo hecho antes pero no fue posible, así que lo que toca ahora es seguir trabajando y centrarnos en las áreas que son importantes para hacer el coche más rápido”.

“We did everything we could. The team worked hard and getting there was a success. These were difficult days for everyone, including the drivers. But, well, there is much to be improved and, although it is true that we have to change a lot of things, we know what they are so we can only say that we all have to have patience. Australia for us was a test, it was our pre-season. The bad thing was doing it in front of all the cameras because that makes everything much more evident. We should have done it before, but that was not possible, so what we have to do now is to continue working and concentrating on the areas that are vital to making the car faster.”



Narain Karthikeyan

“Sabíamos de antemano que Australia iba a ser un fin de semana duro pero el resultado fue muy decepcionante para cualquier piloto, de eso no hay ninguna duda. Podemos intentar buscar excusas pero, al final, nos faltó rodaje de pretemporada. Nos enfrentábamos a un duro reto desde el inicio y el mal tiempo nos hizo perder tiempo de pista en seco, lo cual no ayudó. Tuvimos muchos problemas con el coche y eso es normal a esas alturas. El problema es que Australia fue nuestra pretemporada particular y fue una batalla contra-reloj. Hay que hacer bastante trabajo y espero que podamos mejorar y seguir adelante”.

“We knew ahead of time that Australia was going to be a hard weekend, but the result would have been disappointing for any driver, without a doubt. We can try to make excuses, but in the end, we lacked pre-season practise. We faced a difficult challenge from the beginning and the bad weather made us lose time on the dry track, which did not help. We had a lot of problems with the car and that is normal at this point in time. The problem is that Australia was our own pre-season and represented a battle against the clock. We have to work harder and I hope that we will be able to improve and move forward.”



**Luis Pérez-Sala
Team Principal**

“Es evidente que nos queda mucho trabajo por hacer para estar donde nos corresponde, y todavía más para mejorar ese potencial, pero en Albert Park fue el primer día que pudimos rodar las dos sesiones completas con los dos coches y eso fue positivo. Aunque no fue el resultado que todos deseáramos, solucionamos algunos de los problemas y pudimos localizar los puntos más débiles, para poder trabajar en ellos y ponerles remedio. Las soluciones no son inmediatas pero cada día y cada sesión que pasa estamos en mejores condiciones”.

“It is clear that we still have a lot of work ahead in order to get where we ought to be, and even more so if we are to reach our potential, but Albert Park was the first day we could practise two complete sessions with the two cars, and that was a positive thing. Although it did not produce the outcome that we were all hoping for, we solved some of the problems and could locate the weakest points in order to work on them and find a solution. Solutions are not always immediate, but each day and with each session, we improve.”





Gran Premio de **Malasia** 2012

**Sabor español
en Kuala Lumpur**



Sepang International Circuit (Kuala Lumpur, Malasia)



El circuito de Sepang acogió la segunda prueba de la temporada, que significó la vuelta al podio de Fernando Alonso, junto al piloto de Sauber, Sergio Pérez, y al británico Lewis Hamilton de McLaren.

La lluvia, que obligó a detener la carrera en la octava vuelta durante una hora, fue la gran protagonista de la jornada, condicionando la estrategia de los equipos y perjudicando a algunos pilotos, como a Romain Grosjean, que abandonó en la tercera vuelta por un trompo de su Lotus. Otra incidencia llevó al piloto de McLaren, Jenson Button, hasta la decimocuarta posición, que le dejó sin puntos, igual que al vigente campeón del mundo, Sebastian Vettel, que concluyó la carrera undécimo. HRT, por su parte, vio sus objetivos cumplidos al confirmar cómo los coches de Pedro de la Rosa y Narain Karthikeyan completaban las 54 vueltas de la carrera, a pesar de verse perjudicados por la gran tormenta que cayó sobre la capital malaya.

MALAYSIAN GRAND PRIX 2012 Spanish flavour in Kuala Lumpur

The Sepang circuit was the site of the second trial of the season which resulted in the return to the podium of Fernando Alonso, together with Sergio Pérez of Sauber, and the Brit Lewis Hamilton of McLaren.

The rain, which was the cause of the race being suspended for one hour in the eighth lap, was the main subject of the day, conditioning the teams' strategies and hurting the performance of some of the drivers, such as Romain Grosjean, who abandoned the track in the third lap after spinning his Lotus. Another incident left Jenson Button of McLaren in fourteenth place, without any points, the same as the reigning champion of the world, Sebastian Vettel, who concluded eleventh. HRT, on the other hand, fulfilled its objectives upon confirming that the cars of Pedro de la Rosa and Narain Karthikeyan had completed the 54 laps of the race, in spite of the huge rainstorm that fell on the Malaysian capital.

CLASIFICACIÓN / CLASSIFICATION

Pos	No	Piloto / Driver	Equipo / Team	Vueltas / Laps	Tiempo / Time	Parilla / Grid	Pts
1	5	Fernando Alonso	Scuderia Ferrari	56	Ganador / Winner	8	25,0
2	15	Sergio Perez	Sauber F1 Team	56	+2,2"	9	18,0
3	4	Lewis Hamilton	Vodafone McLaren Mercedes	56	+14,5"	1	15,0
4	2	Mark Webber	Red Bull Racing	56	+17,6"	4	12,0
5	9	Kimi Raikkonen	Lotus F1 Team	56	+29,4"	10	10,0
6	19	Bruno Senna	Williams	56	+37,6"	13	8,0
7	11	Paul Di Resta	Force India	56	+44,4"	14	6,0
8	17	Jean-Eric Vergne	Scuderia Toro Rosso	56	+46,9"	18	4,0
9	12	Nico Hulkenberg	Force India	56	+47,8"	16	2,0
10	7	Michael Schumacher	Mercedes GP Petronas	56	+49,9"	3	1,0
11	1	Sebastian Vettel	Red Bull Racing	56	+75,5"	5	0,0
12	16	Daniel Ricciardo	Scuderia Toro Rosso	56	+76,8"	15	0,0
13	8	Nico Rosberg	Mercedes GP Petronas	56	+78,5"	7	0,0
14	3	Jenson Button	Vodafone McLaren Mercedes	56	+79,7"	2	0,0
15	6	Felipe Massa	Scuderia Ferrari	56	+97,3"	12	0,0
16	21	Vitaly Petrov	Caterham F1 Team	55	+1 Vuelta / Lap	19	0,0
17	24	Timo Glock	Marussia F1 Team	55	+1 Vuelta / Lap	20	0,0
18	20	Heikki Kovalainen	Caterham F1 Team	55	+1 Vuelta / Lap	24	0,0
19	18	Pastor Maldonado	Williams	54	+2 Vueltas / Laps	11	0,0
20	25	Charles Pic	Marussia F1 Team	54	+2 Vueltas / Laps	21	0,0
21	23	Narain Karthikeyan	HRT F1 Team	54	+2 Vueltas / Laps	23	0,0
22	22	Pedro De la Rosa	HRT F1 Team	54	+2 Vueltas / Laps	22	0,0
Ret	14	Kamui Kobayashi	Sauber F1 Team	46	+10 Vueltas / Laps	17	0,0
Ret	10	Romain Grosjean	Lotus F1 Team	3	+53 Vueltas / Laps	6	0,0

Circuito Internacional de Sepang (Kuala Lumpur, Malasia)
Sepang International circuit (Kuala Lumpur, Malaysia)

Tipo de circuito: Permanente
Inaugurado: 1999
Longitud del circuito: 5,543 Km
Distancia de la carrera: 310,408 Km
Número de vueltas: 56
Número total de curvas: 15
Curvas a la derecha: 10
Curvas a la izquierda: 5
Dirección del circuito: En el sentido de las agujas del reloj

Type of circuit: Permanent
Date of inauguration: 1999
Circuit length: 5,543 Km
Distance of race: 310,408 Km
Number of laps: 56
Total number of bends: 15
Right curves: 10
Left curves: 5
Circuit direction: Clockwise

LA VISIÓN DEL HRT FORMULA 1™ TEAM

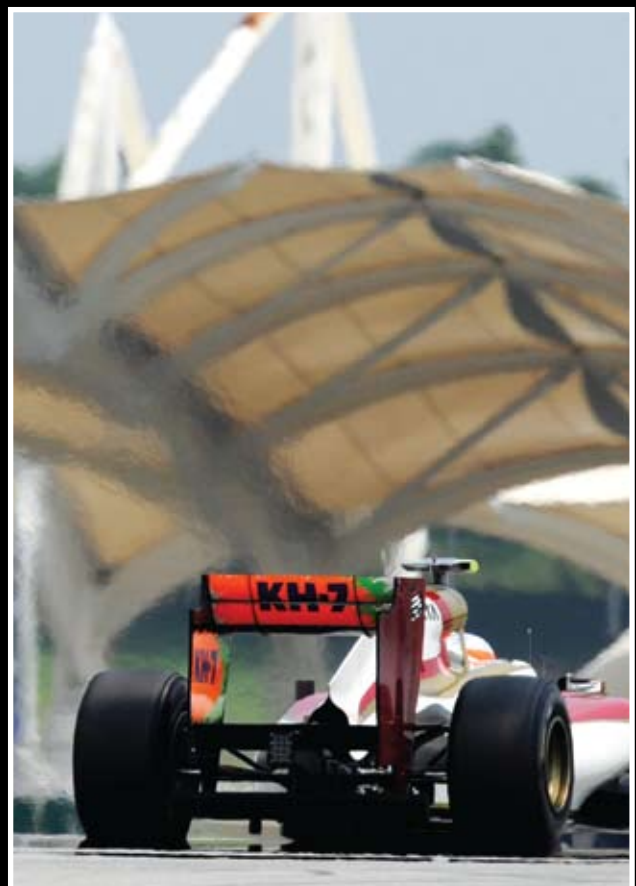


Un acierto de estrategia

La carrera fue ajetreada desde el inicio, con el coche de De la Rosa teniendo que salir desde el *pit lane*, pero la acertada estrategia de neumáticos dio sus frutos cuando empezó a llover con fuerza y los HRT eran de los pocos coches que montaban neumáticos de lluvia extrema. Dirección de carrera tuvo que detener la prueba con tan solo 9 vueltas, cuando Karthikeyan y De la Rosa ocupaban las posiciones 10ª y 17ª respectivamente. Prácticamente una hora estuvieron los coches en parrilla antes de la reanudación y Pedro fue penalizado con un *drive through* pero, a pesar de todo, ambos pilotos realizaron un excelente trabajo al volante de un F112 que necesita rodar al máximo para estar al nivel que le corresponde. También el equipo cumplió con la estrategia, y los mecánicos realizaron los primeros *pit stops*.

A sensible strategy

The race was hectic from the start as De la Rosa's car had to depart from the pit lane. The sensible tyre strategy proved right when it started to rain heavily: HRT had one of the few cars equipped with extreme rain tyres. The director of the race had to bring it to a halt after only 9 laps; at the time, Karthikeyan and De la Rosa were in 10th and 17th places, respectively. The cars had to wait in the starting grid for nearly an hour before the race resumed. Pedro was penalised with a drive though. Nonetheless, both drivers did a great job at the controls of a F112, which needs all the mileage it can get to reach its true potential. The team also concentrated on strategy, while the mechanics took care of the first pit stops.



HRT FORMULA 1™ TEAM'S VISION



Pedro de la Rosa

"Tengo que decir que me he divertido mucho en esta carrera. Realmente la mejor para debutar con HRT. Creo que nadie podía imaginar que terminaríamos, porque he salido desde el *pit lane* debido a un problema con la presión de la gasolina que arrastrábamos desde ayer, he sido penalizado con un *drive through*, hemos hecho el primer cambio de ruedas real... en fin, han pasado mil y una cosas, pero el coche ha aguantado francamente bien para como hemos empezado. Hay que mejorar muchísimas cosas pero ésta ha sido una prueba perfecta. Además, mi compañero también ha acabado, así que doble satisfacción. Estoy muy contento por el equipo, hemos conseguido el objetivo. Ahora toca ir un poco más allá".

"I must say that I had a lot of fun in this race. It was really the best one for my debut with HRT. I think that nobody could have imagined that we would finish, because I departed from the pit lane as the result of a problem with the fuel pressure that we had been having since the previous day. I was also penalised with a drive through. We did the first real wheel change... anyway, one thousand things happened, but the car held on quite well, considering how we started. We have to improve a lot of things, but this was a perfect race. And my teammate finished the race as well, so I am doubly satisfied. I am very pleased with the team. We achieved our goal. Now we have to go a little farther."



Narain Karthikeyan

"Ha sido una carrera muy interesante en condiciones de lluvia extrema. En un momento dado estábamos rodando en la 10ª posición, que creo que es el mejor puesto en el que jamás hayamos estado pero, desafortunadamente, dejó de llover, la pista se secó y fue imposible mantenerse por delante. Cometí un fallo al bloquear los neumáticos delanteros y me salí en la curva 9 pero, aparte de eso, todo fue bastante bien. Acabamos la carrera, acumulamos kilómetros y ganamos dos puestos desde el 23, así que hay motivos para sonreír. Todo el mundo ha hecho un trabajo fantástico y estamos contentos con el resultado, ahora tenemos que continuar desde este punto y seguir con la progresión en China".

"It was an interesting race in severe rain conditions. At one moment, we were in about the 10th position; I think it is the best one we have ever achieved, but unfortunately the rain stopped, the track dried and we could not stay ahead. I made a mistake when I blocked the front tyres and went off the track in the 9th turn. Other than that, everything went quite well. We finished the race, we accumulated kilometres and moved up two positions from 23rd, so there are reasons to smile. Everyone has done a fantastic job. We are happy with the results and now we have to keep that up and continue to improve in China."



Luis Pérez-Sala Team Principal

"Ayer, tras la clasificación, estábamos satisfechos y hoy también. Hemos alcanzado otro objetivo, que era el de terminar la carrera con ambos coches. Sin duda hay cosas que mejorar, como la fiabilidad y la velocidad del coche, pero el completar la carrera ha permitido al equipo recoger muchísima información que será muy útil para seguir avanzando. También hay que mejorar en los *pit stops* y la coordinación del equipo, pero se trataba de la primera vez que lo hacían y ya del primero al segundo se ha notado la diferencia. Hoy quiero destacar el trabajo que han hecho todos y agradecerles el gran esfuerzo que han hecho en estas semanas. El resultado de hoy es una pequeña recompensa a ese enorme trabajo que se está haciendo".

"Yesterday, after the qualifying session, we were pleased and, luckily, today we are too. We achieved another goal, which was that both cars finished the race. There are things to improve, without a doubt, like reliability and the cars' speed. Completing the race, however, has allowed the team to gather a lot of information that will be very useful to keep moving forward. We must also improve the pit stops and the team's coordination, but it was their first time and yet, between the first stop and the second one there was a difference. I want to thank everyone for their work and the effort they made these weeks. Today's outcome is a small reward for the huge job they are doing."



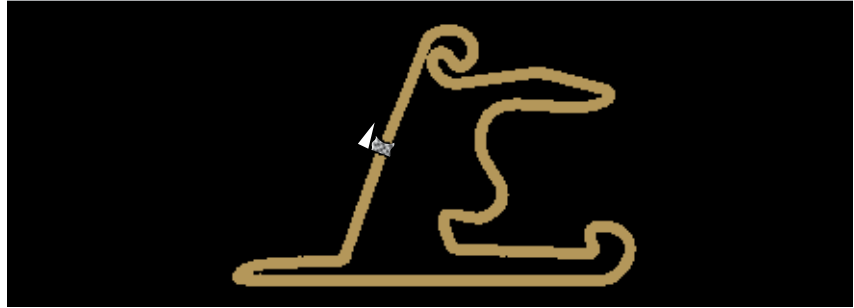


Gran Premio de **China** 2012

**Estreno de Rosberg y
satisfacción en HRT**



Shanghai International Circuit (Shanghai, China)



La tercera prueba puntuable del Mundial de Fórmula 1 2012, disputada el pasado 15 de abril en el Circuito Internacional de Shanghai, será inolvidable para un Nico Rosberg que supo mantener su pole y lograr el primer triunfo de su carrera. Con el piloto de Mercedes subieron al podio Jenson Button y Lewis Hamilton.

La gran decepción del día fue la de un Michael Schumacher que, a pesar de hacer valer su segundo puesto de la parrilla durante gran parte de la carrera, tuvo que abandonar por motivos técnicos. A Raikkonen tampoco le sentó bien el trazado chino: sus neumáticos le jugaron una mala pasada y se hundió hasta la 14ª posición en apenas unas vueltas. Y la curiosidad de la jornada, el 'caballito' del Red Bull de Mark Webber tras una salida en pista, que no evitó que repitiera su cuarto puesto de Australia y Malasia. HRT, por su parte, concluyó satisfactoriamente la prueba, con sus dos monoplazas en meta, por delante del Caterham de Heikki Kovalainen.

CHINESE GRAND PRIX 2012 The debut of Rosberg and satisfaction at HRT

The third event which counted towards the 2012 Formula 1 Championship, that took place last April 15th at the Shanghai International Circuit of, will be unforgettable for Nico Rosberg, who managed to keep his pole and achieve the first victory of his career. Jenson Button and Lewis Hamilton also reached the podium with the Mercedes driver.

The big disappointment of the day was for Michael Schumacher, who, in spite of making use of his second place on the starting grid during most of the race, had to abandon for technical reasons. Raikkonen did not fare well on the Chinese track either; his tyres failed him and he dropped to 14th place in only a few laps. The most curious thing of the day was Mark Webber's (Red Bull) spin, who repeated his fourth place from Australia and Malaysia. HRT, for its part, concluded the event satisfactorily with its two single-seaters reaching the finish line ahead of Heikki Kovalainen's Caterham.

CLASIFICACIÓN / CLASSIFICATION

Pos	No	Piloto / Driver	Equipo / Team	Vueltas / Laps	Tiempo / Time	Parilla / Grid	Pts
1	8	Nico Rosberg	Mercedes GP Petronas	56	Ganador / Winner	1	25.0
2	3	Jenson Button	Vodafone McLaren Mercedes	56	+20.6"	5	18.0
3	4	Lewis Hamilton	Vodafone McLaren Mercedes	56	+26.0"	7	15.0
4	2	Mark Webber	Red Bull Racing	56	+27.9"	6	12.0
5	1	Sebastian Vettel	Red Bull Racing	56	+30.4"	11	10.0
6	10	Romain Grosjean	Lotus F1 Team	56	+31.4"	10	8.0
7	19	Bruno Senna	Williams	56	+34.5"	14	6.0
8	18	Pastor Maldonado	Williams	56	+35.6"	13	4.0
9	5	Fernando Alonso	Scuderia Ferrari	56	+37.2"	9	2.0
10	14	Kamui Kobayashi	Sauber F1 Team	56	+38.7"	3	1.0
11	15	Sergio Perez	Sauber F1 Team	56	+41.0"	8	0.0
12	11	Paul Di Resta	Force India	56	+42.2"	15	0.0
13	6	Felipe Massa	Scuderia Ferrari	56	+42.7"	12	0.0
14	9	Kimi Raikkonen	Lotus F1 Team	56	+50.5"	4	0.0
15	12	Nico Hulkenberg	Force India	56	+51.2"	16	0.0
16	17	Jean-Eric Vergne	Scuderia Toro Rosso	56	+51.7"	24	0.0
17	16	Daniel Ricciardo	Scuderia Toro Rosso	56	+63.1 s"	17	0.0
18	21	Vitaly Petrov	Caterham F1 Team	55	+1 Vuelta / Lap	19	0.0
19	24	Timo Glock	Marussia F1 Team	55	+1 Vuelta / Lap	20	0.0
20	25	Charles Pic	Marussia F1 Team	55	+1 Vuelta / Lap	21	0.0
21	22	Pedro De la Rosa	HRT F1 Team	55	+1 Vuelta / Lap	22	0.0
22	23	Narain Karthikeyan	HRT F1 Team	54	+2 Vueltas / Laps	23	0.0
23	20	Heikki Kovalainen	Caterham F1 Team	53	+3 Vueltas / Laps	18	0.0
Ret	7	Michael Schumacher	Mercedes GP Petronas	12	Neumáticos / Tyres	2	0.0

Circuito Internacional de Shanghai (Shanghai, China)
Shanghai International Circuit (Shanghai, China)

Tipo de circuito: Permanente
Inaugurado: 2004
Longitud del circuito: 5,451 Km
Distancia de la carrera: 305,066 Km
Número de vueltas: 56
Número total de curvas: 16
Curvas a la derecha: 9
Curvas a la izquierda: 7
Dirección del circuito: En el sentido de las agujas del reloj

Type of circuit: Permanent
Date of inauguration: 2004
Circuit length: 5,451 Km
Distance of race: 305,066 Km
Number of laps: 56
Total number of bends: 16
Right curves: 9
Left curves: 7
Circuit direction: Clockwise

LA VISIÓN DEL HRT FORMULA 1™ TEAM



Objetivo cumplido

El HRT Formula 1 Team avanzó otro paso importante con Pedro de la Rosa y Narain Karthikeyan completando las 56 vueltas del Gran Premio de China, como hicieron en Malasia, en 21ª y 22ª posición respectivamente. Lo que hizo más satisfactoria la carrera para el equipo fue el hecho de reducir notablemente la distancia con los líderes del mundial, al acabar De la Rosa a una vuelta del vencedor y Narain a dos. Una buena estrategia de neumáticos a dos paradas y una mejora notable en las paradas en boxes auparon a los dos monoplazas a terminar por delante del Caterham de Heikki Kovalainen. La escudería española dejó Shanghái habiendo cumplido sus objetivos principales: terminar la carrera, acumular kilómetros para el F112, reducir la distancia con el grupo de cabeza y seguir optimizando el trabajo en equipo.

Goal achieved

The HRT F1 Team moved yet another step forward as Pedro de la Rosa and Narain Karthikeyan completed the 56 laps of the Chinese GP just as in Malaysia, in 21st and 22nd places respectively. The fact that they reduced considerably the distance with the World Championship leaders made the race very satisfactory for the team: De la Rosa finished one lap after the winner and Narain, two. A good two-stop tyre strategy and a remarkable improvement in the pitstops led the two single-seaters to finish ahead of Heikki Kovalainen's Caterham. The Spanish team leaves Shanghai having fulfilled its main objectives: finishing the race, accumulating kilometres for the F112, reducing the distance with the leading group and continuing to optimise the teamwork.

HRT FORMULA 1™ TEAM'S VISION



Pedro de la Rosa

"Estoy satisfecho con la carrera que hemos hecho. Es cierto que la salida no ha sido del todo buena, pero luego he conseguido mantener un buen ritmo, sobre todo con los neumáticos medios. Hemos tenido una lucha interesante con Kovalainen, lo cual siempre es estimulante, y al principio, durante bastantes vueltas, hemos tenido a los Marussia al alcance. Aunque no he podido alcanzarles en esta carrera, los tenemos a tiro y con un poco más que avancemos confío en que podremos superarles. Nos vamos de aquí con la sensación de que hemos dado un salto importante y de que ya estamos en la lucha. El balance general es que hemos progresado en todos los aspectos: las paradas en boxes cada vez son mejores, el ritmo va mejorando y el equipo está más comprometido. Para Bahrein será difícil que se vea una gran diferencia, porque no hay tiempo de introducir mejoras, pero podremos avanzar aún más en el trabajo de equipo y puesta a punto".

"I am satisfied with the race's results. It is true that the start was not particularly good, but after that, I was able to keep up, especially with the medium tyres. We had an interesting struggle with Kovalainen, which is always exciting and at the beginning, for many laps, the Marussia's were in reach. We might not have been able to catch up with them but I am confident that if we improve a little more, we will be able to overtake them. We leave with the feeling that we have taken a big leap forward and that we are already in the game. The overall outcome is that we have progressed in all aspects: the pitstops are shorter every time, our rhythm is improving and the team works better together. In Bahrain there will not be a noticeable difference because there is not enough time to introduce improvements, but we can still move forward with regard to the teamwork and the setup."



Narain Karthikeyan

"Mi salida tampoco ha sido muy buena, así que tenemos que trabajar con el sistema de arrancada, ya que aún es bastante nuevo. Ha sido complicado pilotar con los neumáticos blandos porque el coche se movía mucho en la recta. Desconocemos el motivo, así que tendremos que investigarlo. Pero con los neumáticos medios el equilibrio del coche ha sido mucho mejor y más fácil de pilotar. Nos marcamos el objetivo de terminar la carrera este fin de semana en China y lo hemos conseguido, así que tenemos que estar contentos por ello. Ahora esperamos avanzar un poco más en Bahrein la semana que viene".

"My start was not good either, so we have to work on the start system because it is quite new. Driving with the soft tyres was difficult because the car moved a lot in the straight. We don't know why, so we'll have to investigate. With the medium tyres, the car's stability increased, so it was easier to drive. Our goal was to finish the race this weekend in China, and we have, so we have much to be happy for. Now we hope to improve a little more in Bahrain next week."



Luis Pérez-Sala Team Principal

"Estamos satisfechos porque de nuevo hemos cumplido con los objetivos que nos marcamos para este Gran Premio. Principalmente, terminar con ambos coches, pero también hay muchas otras cosas que han mejorado en esta carrera con respecto a la anterior. El ritmo de ambos pilotos ha sido bueno y los cambios de ruedas han funcionado adecuadamente. Nos ha ido bien que no hiciera demasiado calor y no hay duda de que seguimos teniendo muchas cosas que pulir, pero estoy muy contento con el trabajo que han hecho tanto los pilotos como el resto del equipo. Les felicito, pero no hay que relajarse porque en apenas unos días tenemos el siguiente Gran Premio en Bahrein y no será fácil".

"We are satisfied because we have achieved the goals we established for this GP. They were basically to finish with both cars, but there are many other things that have improved in this race with regard to the last one. Both drivers' rhythms were good and the tyre changes worked correctly. It was good that it wasn't too hot. We still have many things to polish but I am very happy with the drivers' work as well as with the rest of the team. I congratulate them but we must not let our guard down because in a few days we have the next GP in Bahrain and it won't be easy."

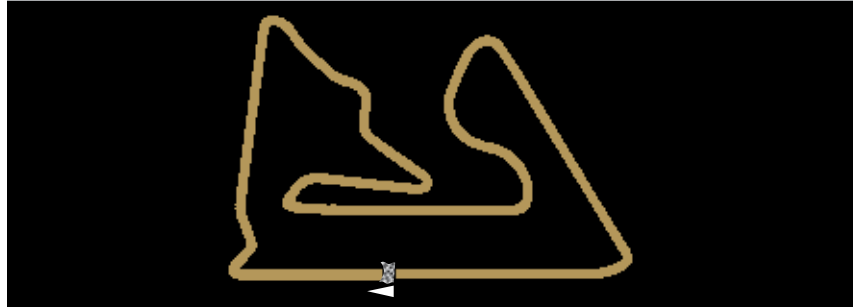




Gran Premio de **Bahrein** 2012

HRT acierta en el desierto

Circuito de Albert Park (Melbourne, Australia)



La cuarta carrera del Mundial 2012 se disputó en el Circuito Internacional de Bahrein, un trazado que regresaba al calendario tras un año de ausencia, y considerado uno de los más duros y de resistencia del campeonato. Sebastian Vettel alzó su Red Bull a la primera posición, seguido de la gran sorpresa del día, los Lotus de Raikkonen y Grosjean, que lograron seguirle el ritmo.

La última prueba en tierras asiáticas antes de regresar a Europa significó, como era de esperar, un gran espectáculo. Como todo apuntaba, fue clave la gestión de los neumáticos, con estrategias desde dos hasta cuatro paradas en boxes. En HRT, Pedro se fue a tres y terminó la carrera al límite, mientras que Narain, con cuatro, logró sus mejores vueltas al final de la carrera. El buen trabajo de los pilotos y el correcto rendimiento de los monoplazas, gracias a las mejoras introducidas, permitieron hacer un buen balance de este Gran Premio.

BAHRAIN GRAND PRIX 2012 HRT makes the right choice in the desert

The fourth race of the 2012 World Championship was held at the Bahrain International Circuit, a track that returns to the calendar after a year of absence and that is considered one of the hardest and most difficult of the championship. Sebastian Vettel brought Red Bull to first place, followed by the big surprise of the day, Raikkonen and Grosjean's Lotus, who managed to keep pace with him.

The last event on Asian territory before returning to Europe represented, as was to be expected, a huge spectacle. As everything indicated, the management of the tyres was key, with strategies from two to four pitstops. In HRT, Pedro came in three times and finished the race to the limit, while Narain, who came in four times, obtained his best laps at the end of the race. The good work of the drivers and the correct functioning of the single-seaters, thanks to the improvements that were introduced, allowed for a positive overall outcome at this Grand Prix.



CLASIFICACIÓN / CLASSIFICATION

Pos	No	Piloto / Driver	Equipo / Team	Vueltas / Laps	Tiempo / Time	Parilla / Grid	Pts
1	1	Sebastian Vettel	Red Bull Racing	57	Ganador / Winner	1	25.0
2	9	Kimi Raikkonen	Lotus F1 Team	57	+3.3"	11	18.0
3	10	Romain Grosjean	Lotus F1 Team	57	+10.1"	7	15.0
4	2	Mark Webber	Red Bull Racing	57	+38.7"	3	12.0
5	8	Nico Rosberg	Mercedes GP Petronas	57	+55.4"	5	10.0
6	11	Paul Di Resta	Force India	57	+57.5"	10	8.0
7	5	Fernando Alonso	Scuderia Ferrari	57	+57.8"	9	6.0
8	4	Lewis Hamilton	Vodafone McLaren Mercedes	57	+58.9"	2	4.0
9	6	Felipe Massa	Scuderia Ferrari	57	+64.9"	14	2.0
10	7	Michael Schumacher	Mercedes GP Petronas	57	+71.4"	22	1.0
11	15	Sergio Perez	Sauber F1 Team	57	+72.7"	8	0.0
12	12	Nico Hulkenberg	Force India	57	+76.5"	13	0.0
13	14	Kamui Kobayashi	Sauber F1 Team	57	+90.3"	12	0.0
14	17	Jean-Eric Vergne	Scuderia Toro Rosso	57	+93.7"	17	0.0
15	16	Daniel Ricciardo	Scuderia Toro Rosso	56	+1 Vuelta / Lap	6	0.0
16	21	Vitaly Petrov	Caterham F1 Team	56	+1 Vuelta / Lap	18	0.0
17	20	Heikki Kovalainen	Caterham F1 Team	56	+1 Vuelta / Lap	16	0.0
18	3	Jenson Button	Vodafone McLaren Mercedes	55	+2 Vueltas / Laps	4	0.0
19	24	Timo Glock	Marussia F1 Team	55	+2 Vueltas / Laps	23	0.0
20	22	Pedro De la Rosa	HRT F1 Team	55	+2 Vueltas / Laps	20	0.0
21	23	Narain Karthikeyan	HRT F1 Team	55	+2 Vueltas / Laps	24	0.0
22	19	Bruno Senna	Williams	54	+3 Vueltas / Laps	15	0.0
Ret	18	Pastor Maldonado	Williams	25	+32 Vueltas / Laps	21	0.0
Ret	25	Charles Pic	Marussia F1 Team	24	+33 Vueltas / Laps	19	0.0

Circuito Internacional de Bahrein (Sakhir, Bahrein)
Bahrain International Circuit (Sakhir, Bahrain)

Tipo de circuito: Permanente
Inaugurado: 2004
Longitud del circuito: 5,412 Km
Distancia de la carrera: 308,238 Km
Número de vueltas: 57
Número total de curvas: 23
Curvas a la derecha: 13
Curvas a la izquierda: 10
Dirección del circuito: En el sentido de las agujas del reloj

Type of circuit: Permanent
Date of inauguration: 1996
Circuit length: 5,412 Km
Distance of race: 308,238 Km
Number of laps: 57
Total number of bends: 23
Right curves: 13
Left curves: 10
Circuit direction: Clockwise

LA VISIÓN DEL HRT FORMULA 1™ TEAM



Un salto de gigante

De nuevo, objetivo cumplido para HRT en el Gran Premio de Bahrein que, una vez más, vio cómo sus dos monoplazas alcanzaban la meta en la exigente carrera a 57 vueltas. Todo gracias a la extraordinaria actuación de Pedro de la Rosa y Narain Karthikeyan, que terminaron 20º y 21º respectivamente. Tras más de un mes por tierras orientales, el campeonato ponía rumbo de regreso al viejo continente para disputar la temporada europea, que arranca el 11 de mayo con el Gran Premio de España, en el Circuit de Catalunya.

A giant leap forward

Again, HRT achieved its goal in the Bahrain GP. The HRT's two single-seaters crossed the finish line in the demanding 57 lap race thanks to the outstanding performance of Pedro de la Rosa and Narain Karthikeyan, who finished in 20th and 21st positions, respectively. After more than a month in Asia, the Championship sails back to the old continent to compete in the European season, which starts on May 11th with the Spanish GP in the Circuit de Catalunya.

HRT FORMULA 1™ TEAM'S VISION



Pedro de la Rosa

"La carrera ha sido difícil, pero hemos terminado con los dos coches, y eso es lo positivo para el equipo. Pero, la verdad es que nuestro ritmo no ha sido el que nos hubiera gustado. Tenemos que ganar velocidad por vuelta, sobre todo porque queremos poder estar luchando continuamente con nuestros rivales. Hoy, en carrera, no hemos tenido aún el ritmo suficiente. Mirando hacia atrás es cierto que hemos dado un salto de gigante, pero no hay que conformarse. Hemos mejorado mucho pero estamos en el punto de partida donde debíamos haber estado en Australia. Contamos con muy buena gente y una nueva fábrica donde poder construir sobre una base sólida, y eso es lo más positivo. Ahora queremos volver para trabajar en el coche y probar cosas nuevas. Volveremos a Europa con muchas ganas".

"It was a hard race, but the two cars finished it, and that's positive for the team. But to tell the truth, our rhythm was not what we would have liked it to be. We must increase our speed per lap especially because we want to be constantly challenging our rivals. In the race today, we didn't have enough rhythm. Looking back, we have made a giant leap, but we cannot settle for that. We have improved a lot, we are at the starting point where we should have been in Australia. We have a very good team and a strong foundation upon which to build, and that is the best thing. Now we want to go back to working on the car and to trying new things. We are looking forward to going back to Europe."



Narain Karthikeyan

"Hoy, la salida ha sido buena, pero luego las primeras vueltas han sido bastante complicadas porque había mucho polvo. Me asenté detrás de Pedro pero creo que he forzado demasiado al principio, porque mis neumáticos ensiguada estaban al límite. Tras mi primera parada en boxes he mejorado mucho y, de ahí en adelante, mis tiempos han sido constantes. Hemos hecho una estrategia de cuatro paradas, que creo que ha funcionado bien, y al final he cruzado la línea de meta tan solo a medio segundo de Pedro. Mi rendimiento en carrera ha sido muy bueno, diría que ha sido mi mejor Gran Premio en lo que va de temporada, así que estoy muy contento".

"Today's start was good but the first laps were hard because there was a lot of dust. I settled in behind Pedro, but I think I pushed it too far at the beginning because my tyres went to the limit very quickly. I improved a lot after my first pitstops and after that, my times became constant. I think the four-stop strategy we employed worked well. In the end I crossed the finish line only half a second after Pedro. My race performance has been very good. I would say this was my best GP this season, so I am very happy."



Luis Pérez-Sala Team Principal

"Aquí en Bahrein hemos superado otra prueba de fuego como la de las elevadas temperaturas y estoy francamente satisfecho de cómo ha ido todo. De nuevo cumplimos objetivos y de nuevo quiero felicitar al equipo por su excelente trabajo. Tal vez el punto negativo es que degradamos mucho los neumáticos y por eso hemos tenido que ir a estrategia de cuatro paradas. Con Pedro hemos probado a ir a tres, pero ha terminado demasiado al límite, así que tal vez no haya sido lo más acertado. La fiabilidad también ha sido buena y el equipo está trabajando bien. Podemos decir que ya estamos al nivel al que terminamos el año pasado. A partir de aquí hay que seguir mejorando".

"Here in Bahrain we have passed the acid test of high temperatures and I am frankly satisfied with how everything went. Again we achieved our goals and I want to congratulate the team for their excellent work. Maybe the negative part is that we degraded the tyres which led us to making four stops. With Pedro we tried making three stops, but he finished on the limit, so perhaps this was not the best thing to do after all. Reliability was also good and the team is working well. We can say that we are at the same level at which we left last year. From here on out we have to continue to improve."





Gran Premio de España 2012

FICHA TÉCNICA



Fecha: 11 al 13 de mayo

Lugar: Circuit de Catalunya (Barcelona, España)

El Gran Premio de España se celebra desde 1913, cuando competían turismos en un circuito urbano de 300 kilómetros cerca de Madrid. En 1951 entró a formar parte del Campeonato Mundial de Fórmula 1 y por aquel entonces se disputaba en el Circuito de Pedralbes. En el año 1991 se mudó al Circuit de Catalunya, uno de los circuitos más conocidos por los equipos y pilotos ya que, aparte de celebrarse el Gran Premio de España aquí desde 1991, se llevan a cabo varios entrenamientos de pretemporada en

este circuito catalán, que cuenta con una combinación de curvas de alta y baja velocidad; lo cual, sumado a la superficie bacheada, hace que la carrera sea exigente desde el punto de vista mecánico y físico.

Los neumáticos sufren mucho desgaste, sobre todo los de la izquierda, ya que todas las curvas de alta velocidad son giros a la derecha. Pirelli ha anunciado los componentes de los neumáticos para el Gran Premio de España, que serán duros y blandos.

Circuit de Catalunya (Barcelona, España)



Tipo de circuito: Permanente

Inauguración: 1991

Longitud del circuito: 4,655 km

Distancia de la carrera: 307,104 km

Número de vueltas: 66

Número total de curvas: 16

Curvas a la derecha: 9

Curvas a la izquierda: 7

Dirección del circuito: En el sentido de las agujas del reloj

Récord de vuelta: 1:21.670 - K Raikkonen (2008)

Vuelta rápida en carrera de 2011: 1:26.727 - Lewis Hamilton

Pole en 2011: 1:20.981- Mark Webber

Ganador de la carrera en 2011: Sebastian Vettel

Resultado de HRT en 2011: KAR: 21 / LIU: DNF

SPANISH GRAND PRIX

Date: 11th to 13th of May

Venue: Circuit de Catalunya
(Barcelona, Spain)

The Spanish Grand Prix dates back to 1913, when sedans raced in an urban 300 km circuit near Madrid. It entered the F1 World Championship in 1951, and at the time it took place at the circuit in Pedralbes. In 1991 the Spanish Grand Prix moved to the Circuit de Catalunya. It is one of the circuits best known to the teams and the drivers because, besides hosting the Spanish Grand Prix since 1991, pre-season testing is carried out here. This Catalan circuit is made up of a combination of high and low-speed turns plus a bumpy track which make the race both physically and mechanically demanding. Tyre wear is common and particularly affects the tyres on the left because all high-speed turns are to the right. Pirelli has announced that the tyre compounds for the Spanish Grand Prix will be both hard and soft.

Circuit Type: Permanent

Opened in: 1991

Circuit length: 4,655 km

Race distance: 307,104 km

Number of laps: 66

Number of turns: 16

Turns to the right: 9

Turns to the left: 7

Circuit direction: clockwise

Tyre compounds: soft, hard.

Lap record: 1:21.670 - K Raikkonen (2008)

Fastest race lap in 2011: 1:26.727 - Lewis Hamilton

Pole in 2011: 1:20.981- Mark Webber

Winner of 2011 race: Sebastian Vettel

Result of HRT in 2011: KAR: 21 / LIU: DNF



Gran Premio de Mónaco 2012

FICHA TÉCNICA

 Fecha: 24 al 27 de mayo
 Lugar: Circuit de Monaco (Montecarlo, Mónaco)

El Mundial de Fórmula 1 llega a las legendarias calles de Mónaco para disputar una de las carreras más prestigiosas del calendario. La sexta prueba del campeonato tendrá lugar del 24 al 27 de mayo, en el emblemático circuito urbano de Montecarlo, donde la pasada edición ascendieron al podio Sebastian Vettel, Fernando Alonso y Jenson Button, quedando los monoplazas HRT de Liuzzi y Karthikeyan en 15ª y 16ª posición respectivamente.

El Gran Premio de Mónaco se disputa por las calles del Principado,

a pocos centímetros de los guardarrailes, por lo que cualquier error se paga caro. Es el único circuito del calendario que no supera los 305 km de distancia total, debido a su lentitud, y exige gran carga aerodinámica y gran esfuerzo a los frenos. Adelantar es muy complicado en Mónaco, por lo que la sesión de clasificación es fundamental. El Gran Premio monegasco forma una parte de la "Triple Corona", las tres carreras más prestigiosas del planeta junto a las 500 millas de Indianápolis y las 24 horas de Le Mans.

Circuit de Monaco (Monte Carlo, Mónaco)



Tipo de circuito: Urbano
Inauguración: 1929
Longitud del circuito: 3,340 km
Distancia de la carrera: 260,520 km
Número de vueltas: 78
Número total de curvas: 19
Curvas a la derecha: 11
Curvas a la izquierda: 8
Dirección del circuito: En el sentido de las agujas del reloj
Compuestos neumáticos: Blandos, súper blandos
Récord de vuelta: 1:14.439 - M Schumacher (2004)
Vuelta rápida en carrera de 2011: 1:16.234 - Mark Webber
Pole en 2011: 1:13.556 - Sebastian Vettel
Ganador de la carrera en 2011: Sebastian Vettel
Resultado de HRT en 2011: KAR: 17 / LIU: 23

MONACO GRAND PRIX

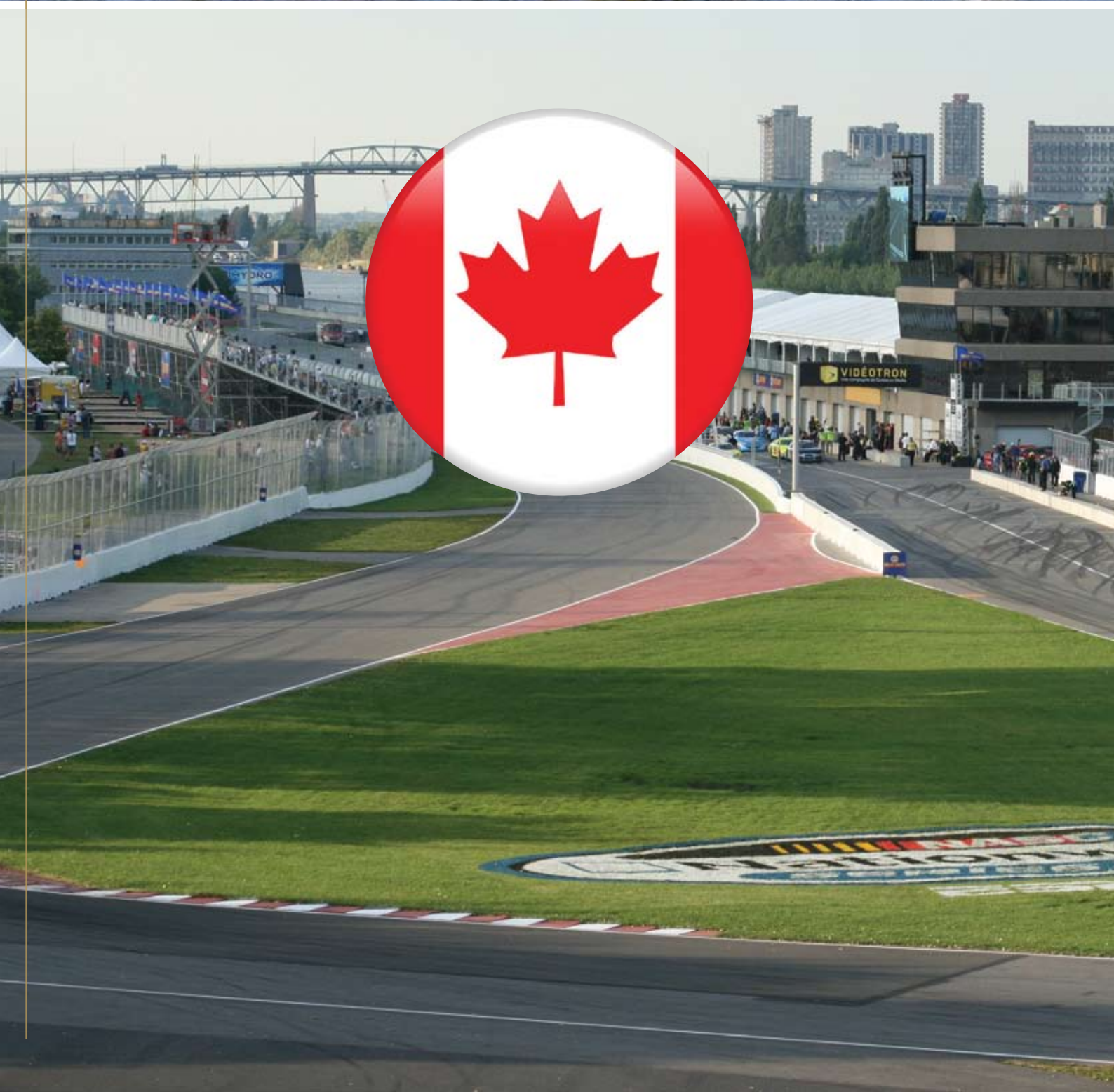
Date: 24th to 27th of May
Venue: Circuit de Monaco
(Montecarlo, Principality of Monaco)

The F1 World Championship arrives on the streets of Monaco to compete in one of the championship's most prestigious races. The 6th race of the championship will take place from the 24th to the 27th of May in the emblematic urban circuit of Montecarlo. In the last edition Sebastian Vettel, Fernando Alonso and Jenson Button went on the podium. HRT's single-seaters placed 15th (Liuzzi) and 16th (Karthikeyan).

The Monaco Grand Prix takes place in the streets of the Principality, only a few centimetres away from the Armco barrier, which leaves almost no room for error. It is the only circuit on the calendar that does not exceed 305 km in total distance due to its slow pace, which is why maximum downforce is required and so much pressure is put on the brakes. Overtaking is extremely difficult, which makes the qualifying session essential. The Monaco Grand Prix, the 24 hours of Le Mans and the 500 miles of Indianapolis together form the "Triple Crown" and are the three most prestigious races in the world.

Circuit Name: Circuit de Monaco (Montecarlo)
Circuit Type: Urban
Opened in: 1929
Circuit length: 3,340 km
Race distance: 260,520 km
Number of laps: 78
Number of turns: 19
Turns to the right: 11
Turns to the left: 8
Circuit direction: clockwise
Tyre compounds: soft, super-soft
Lap record: 1:14.439 - M Schumacher (2004)
Fastest race lap in 2011: 1:16.234 - Mark Webber
Pole in 2011: 1:13.556 - Sebastian Vettel
Winner of 2011 race: Sebastian Vettel
Result of HRT in 2011: KAR: 17 / LIU: 23

PREVIA



Gran Premio de Canadá 2012

FICHA TÉCNICA



Fecha: 8 al 10 de junio

Lugar: Circuit Gilles-Villeneuve (Montreal, Canadá)

El Gran Premio de Canadá nació en 1967, cuando se disputaba en el Mosport Park de Ontario. Es la séptima prueba de la temporada, y se celebra del 8 al 10 de junio en Montreal. Jenson Button se proclamó vencedor el pasado año, por delante de Sebastian Vettel y Mark Webber. Mientras que los HRT firmaron unas valiosísimas 13ª y 14ª posición.

El GP canadiense se corre desde 1978 en el Circuito Gilles Villeneuve, un trazado urbano localizado en la isla artificial de Notre-Dame, sobre el río San Lorenzo, parte del Par-

que Jean-Drapeau de la ciudad de Montreal. El circuito, antes llamado Circuit Île Notre-Dame, adoptó el nombre del primer ganador del Gran Premio, el piloto canadiense Gilles Villeneuve, tras su muerte en 1982. Es famoso por el "Muro de campeones", una chicane al final de una recta de un kilómetro, en la que se han accidentado pilotos como Michael Schumacher, Damon Hill, Jenson Button o Sebastian Vettel. Una pista complicada, en la que los coches aceleran y frenan constantemente, lo que afecta especialmente a los neumáticos traseros.

Circuit Gilles-Villeneuve (Montreal, Canadá)



Tipo de circuito: Permanente

Inaugurado en: 1978

Longitud del circuito: 4,361 km

Distancia de la carrera: 305,270 km

Número de vueltas: 70

Número total de curvas: 13

Curvas a la derecha: 8

Curvas a la izquierda: 6

Dirección del circuito: En el sentido de las agujas del reloj

Récord de vuelta: 1:13.622 - R Barrichello (2004)

Vuelta rápida en carrera de 2011: 1:16.956 - Jenson Button

Pole en 2011: 1:13.014 - Sebastian Vettel

Ganador de la carrera en 2011: Jenson Button

Resultado de HRT en 2011: KAR: 17 / LIU: 13

CANADIAN GRAND PRIX

Date: 8th to 10th of June

Venue: Gilles-Villeneuve Circuit (Montreal, Canada)

The Canadian Grand Prix was established in 1967 and was first held in Mosport Park, Ontario. It is the 7th race of the season and it takes place from the 8th to the 10th of June in Montreal. Last year's winner was Jenson Button, followed by Sebastian Vettel and Mark Webber. The HRT team, meanwhile, finished in the valued 13th and 14th positions.

The Canadian GP has taken place since 1978 in the Gilles Villeneuve Circuit. It is an urban track on Île Notre-Dame, an artificial island in the Saint Lawrence River that is part of the Jean-Drapeau Park in Montreal. The circuit's former name was Circuit Île Notre-Dame but it took the name of the Canadian driver Gilles Villeneuve after his death in 1982. Its "Wall of Champions" is world-famous, it is a chicane at the end of a mile-long straight where many drivers such as Michael Schumacher, Damon Hill, Jenson Button or Sebastian Vettel have crashed. It is a complicated track where cars must combine constant braking with and accelerations, which affects back tyres in particular.

Circuit Name: Circuit Gilles-Villeneuve (Montréal)

Circuit Type: Permanent

Opened in: 1978

Circuit length: 4,361 km

Race distance: 305,270 km

Number of laps: 70

Number of turns: 13

Turns to the right: 8

Turns to the left: 6

Circuit direction: clockwise

Lap record: 1:13.622 - R Barrichello (2004)

Fastest race lap in 2011: 1:16.956 - Jenson Button

Pole in 2011: 1:13.014 - Sebastian Vettel

Winner of 2011 race: Jenson Button

Result of HRT in 2011: KAR: 17 / LIU: 13

PREVIA



Gran Premio de Europa 2012

FICHA TÉCNICA



Fecha: 22 al 24 de junio

Lugar: Circuito Urbano de Valencia (Valencia, España)

Valencia acoge por quinto año consecutivo la octava prueba puntuable del Mundial de Fórmula 1. Será el fin de semana del 22 al 24 de junio, en el hermoso circuito urbano de la ciudad de Valencia, con su trazado bordeando el mar. La pasada edición subieron al podio Sebastian Vettel, Fernando Alonso y Mark Webber. Sabiendo a muy poco los puestos 22 y 24 de los HRT.

El GP de Europa se creó para cubrir cancelaciones, pero su éxito lo ha consolidado en el campeonato. Antes de recalar en Valencia, se disputó en los circuitos ingleses de

Brands Hatch y Donington Park en el Reino Unido, el de Jerez en España, y el de Nürburgring en Alemania. Desde 2008, se celebra en el circuito urbano de Valencia, sede en la que permanecerá hasta 2015.

El Valencia Street Circuit cuenta con largas rectas de alta velocidad, como la que se encuentra entre las curvas 10 y 12, y tiene poco agarre, sobre todo al principio del fin de semana. A pesar de no ser tan cerrado como el de Mónaco, ofrece muy pocas oportunidades de adelantamiento y es importante tener buena tracción y estabilidad en la frenada.

Circuito Urbano de Valencia (Valencia, España)



Tipo de circuito: Urbano

Inaugurado en: 2008

Longitud del circuito: 5,419 km

Distancia de la carrera: 308,883 km

Número de vueltas: 57

Número total de curvas: 25

Curvas a la derecha: 13

Curvas a la izquierda: 12

Dirección del circuito: En el sentido de las agujas del reloj

Récord de vuelta: 1:38.683 - T Glock (2009)

Vuelta rápida en carrera de 2011: 1:41.852 - Sebastian Vettel

Pole en 2011: 1:36.975 - Sebastian Vettel

Ganador de la carrera en 2011: Sebastian Vettel

Resultado de HRT en 2011: KAR: 24 / LIU: 23

GRAND PRIX OF EUROPE

Date: 22nd to 24th of June

Venue: Valencia Street Circuit (Valencia, Spain)

Valencia hosts, for the 5th year in a row, the 8th scoring race of the F1 World Championship. It will take place on the weekend of the 22nd to the 24th of June in the beautiful urban circuit of the city of Valencia, with a layout that borders the ocean. Last year's victory was for Sebastian Vettel, Fernando Alonso and Mark Webber joined him on the podium. The HRT finished in the unsatisfactory 22nd and 24th places.

The GP of Europe was created to make up for cancellations. Its success, however, has reaffirmed its position in the championship. Before reaching Valencia, it was held in the English circuits of Brands Hatch and Donington Park, or in Jerez in Spain or in Nürburgring, Germany. As of 2008, it has been held at the Valencia Street Circuit where it will remain until 2015.

The Valencia Street Circuit is made up of long high-speed straights, like the one between turns number 10 and 12, and it lacks grip, especially at the beginning of the weekend. Although it is not as closed as Monaco, opportunities to overtake are scarce and good traction and brake stability are fundamental.

Circuit Type: Urban

Opened in: 2008

Circuit length: 5,419 km

Race distance: 308,883 km

Number of laps: 57

Number of turns: 25

Turns to the right: 13

Turns to the left: 12

Circuit direction: clockwise

Lap record: 1:38.683 - T Glock (2009)

Fastest race lap in 2011: 1:41.852 - Sebastian Vettel

Pole in 2011: 1:36.975 - Sebastian Vettel

Winner of 2011 race: Sebastian Vettel

Result of HRT in 2011: KAR: 24 / LIU: 23



Gran Premio de Gran Bretaña 2012

FICHA TÉCNICA



Fecha: 6 al 8 de julio

Lugar: Silverstone Circuit (Northamptonshire, Gran Bretaña)

El noveno Gran Premio de la temporada es el Gran Premio de Gran Bretaña, y se celebra del 6 al 8 julio en el mítico circuito de Silverstone. El pasado año, Fernando Alonso se impuso en Northamptonshire, compartiendo el podio con Sebastian Vettel y Mark Webber. Por su parte, los HRT acabaron en una muy buena 18ª y 19ª posición.

El circuito de Silverstone acogió en 1950 la primera carrera de la Fórmula 1, y sirvió en la Segunda Guerra Mundial como aeródromo para la fuerza aérea británica. De hecho, aún pueden apreciarse las

tres pistas de despegue, trazadas en el clásico formato triangular de la época. El Gran Premio de Gran Bretaña iba a ser acogido por el circuito de Donington Park a partir de 2012 pero, debido a problemas económicos del propietario de ese autódromo, la prueba permanecerá en Silverstone durante 16 años más. Fue uno de los trazados más rápidos del calendario y, a pesar de las modificaciones, continúa siendo rápido, pese a sus 18 curvas, entre las que destacan las de Maggots, Becketts y Chapel, una de las combinaciones más exigentes del campeonato.

Silverstone Circuit (Silverstone, Gran Bretaña)



Tipo de circuito: Permanente
Inaugurado en: 1947
Longitud del circuito: 5,891 km
Distancia de la carrera: 306,198 km
Número de vueltas: 52
Número total de curvas: 18
Curvas a la derecha: 10
Curvas a la izquierda: 8
Dirección del circuito: En el sentido de las agujas del reloj
Récord de vuelta: 1:30.874 - F Alonso (2010)
Vuelta rápida en carrera de 2011: 1:34.908 - Fernando Alonso
Pole en 2011: 1:30.399 - Mark Webber
Ganador de la carrera en 2011: Fernando Alonso
Resultado de HRT en 2011: LIU: 18 / RIC: 19

BRITISH GRAND PRIX

Date: 6th to 8th of July

Venue: Silverstone Circuit (Northamptonshire, England)

The British Grand Prix is the 9th race of the season and takes place from the 6th to the 8th of July at the legendary track of Silverstone. Last year's winner at Northamptonshire was Fernando Alonso, who shared the podium with Sebastian Vettel and Mark Webber. Meanwhile, the HRT team finished reasonably well, in the 18th and 19th positions.

The Silverstone circuit hosted the first-ever F1 race in 1950 and was used as an airfield during WWII by the Royal Air Force. In fact, its three take off runways, set in the classic triangular shape, can still be seen today.

The British Grand Prix was going to be held in the Donington Park circuit as of 2012, but due to the circuit owner's financial problems, the race will continue to take place in Silverstone for sixteen more years. It used to be one of the fastest tracks on the calendar. Today it is still fast, in spite of the modifications and of its 18 turns, among which Maggots, Becketts y Chapel represent one of the most challenging combinations of the championship.

Circuit name: Silverstone Circuit (Silverstone)

Circuit type: Permanent

Opened in: 1947

Circuit length: 5,891 km

Race distance: 306,198 km

Number of laps: 52

Number of turns: 18

Turns to the right: 10

Turns to the left: 8

Circuit direction: clockwise

Lap record: 1:30.874 - F Alonso (2010)

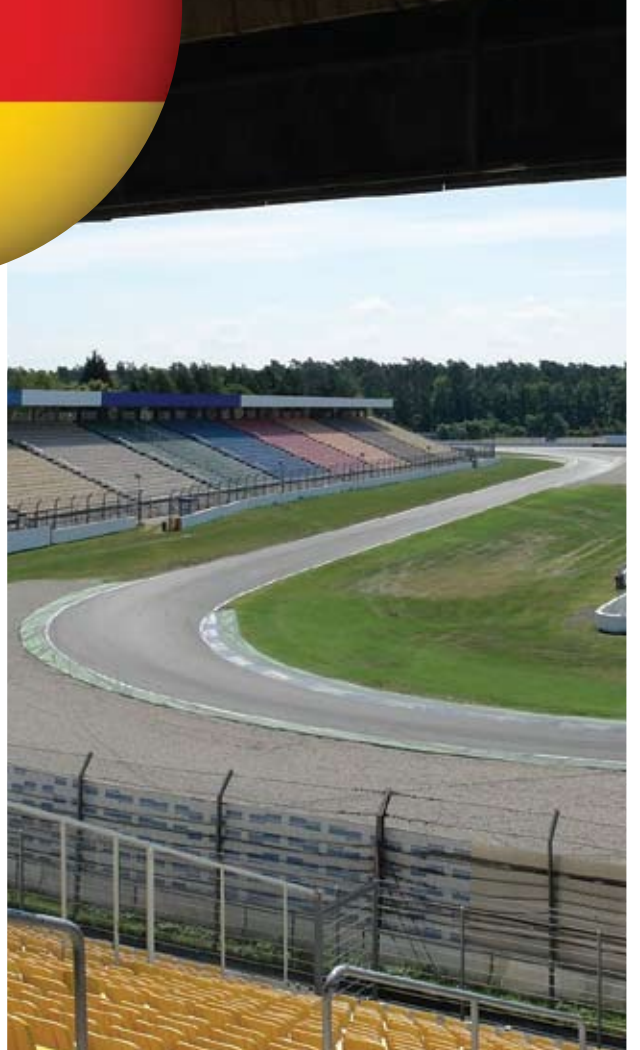
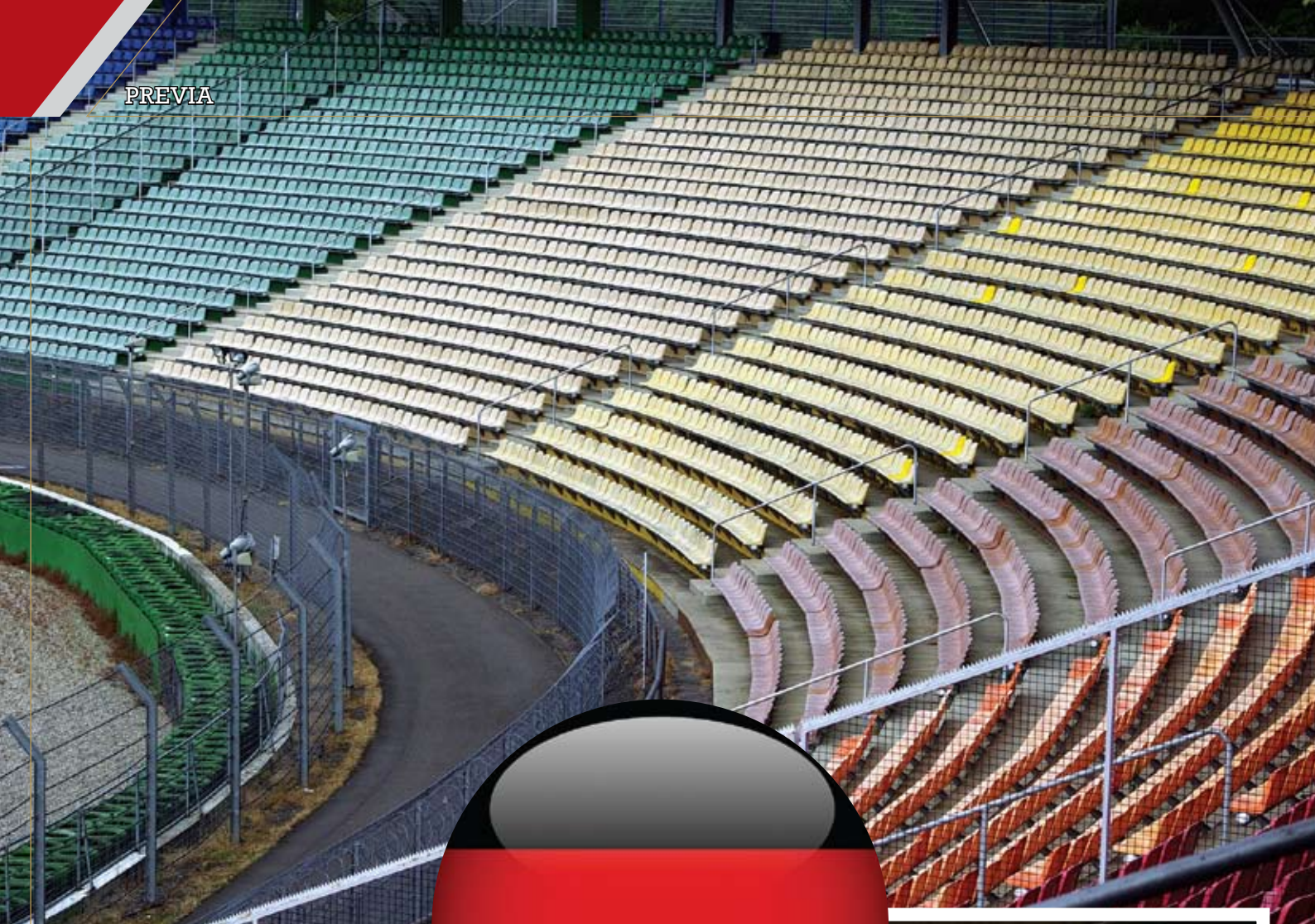
Fastest race lap in 2011: 1:34.908 - Fernando Alonso

Pole in 2011: 1:30.399 - Mark Webber

Winner of 2011 race: Fernando Alonso

Result of HRT in 2011: LIU: 18 / RIC: 19

PREVIA



Gran Premio de Alemania 2012

FICHA TÉCNICA



Fecha: 20 al 22 de julio

Lugar: Hockenheimring (Hockenheim, Alemania)

El Gran Premio de Alemania, décima carrera de la temporada 2012 de F1, tendrá lugar los días 20, 21 y 22 de julio en el circuito de Hockenheim. Lewis Hamilton fue el vencedor de la edición anterior, disputada en el histórico Nürburgring, seguido de Fernando Alonso y de Mark Webber. Mientras los HRT de Ricciardo y Liuzzi conseguían un meritorio 19º y 21º puesto en la carrera.

El circuito de Hockenheim fue construido por Mercedes-Benz en el año 1939 como un circuito de entrenamientos de alta velocidad. Albergó el GP de Alemania por pri-

mera vez en 1970, y desde 2007 se alterna con el de Nürburgring para albergar la prueba de F1.

Su trazado destacaba por ser uno de los más largos y representaba un desafío para los ingenieros, con un sector rápido de cuatro rectas de un kilómetro, cortadas por tres chicanes lentas que permitían numerosos adelantamientos. El circuito fue rediseñado en 2002, manteniendo la sección del estadio, pero acortando el trazado, reemplazando las rectas por una serie de curvas más cerradas, y ralentizando considerablemente la carrera.

Hockenheimring (Hockenheim, Alemania)



Tipo de circuito: Permanente

Inauguración: 1970

Longitud del circuito: 4,574 km

Distancia de la carrera: 306,458 km

Número de vueltas: 67

Número total de curvas: 17

Curvas a la derecha: 11

Curvas a la izquierda: 6

Dirección del circuito: En el sentido de las agujas del reloj

Récord de vuelta: 1:13.780 - K Raikkonen (2004)

Vuelta rápida en carrera de 2011: 1:34.302 - Lewis Hamilton

Pole en 2011: 1:30.079 - Mark Webber

Ganador de la carrera en 2011: Lewis Hamilton

Resultado de HRT en 2011: LIU: DNF / RIC: 19

DEUTSCHLAND GRAND PRIX

Date: 20th to 22nd of July

Venue: Hockenheim Circuit
(Hockenheim, Germany)

The German Grand Prix is the 10th race of the 2012 F1 season. It will be held from 20th to 22nd of July at the Hockenheim circuit. Lewis Hamilton was the winner of the last edition which took place at the historic Nurburgring race track. Lewis was followed by Fernando Alonso and Mark Webber; whereas Ricciardo and Liuzzi's HRTs obtained a well-deserved 19th and 21st place.

The Hockenheim circuit was built by Mercedes-Benz in 1939 as a high-speed testing track. The German Grand Prix was held at Hockenheim for the first time in 1970; and since 2007 it takes turns with Nurburgring circuit to host the F1 race.

This track stood out as one of the longest, representing a challenge for the engineers. It had a fast sector of four kilometre-long straights cut by three slow chicanes that allowed for overtakings. The circuit was redesigned in 2002 resulting in a shortening of the track, although the stadium section was kept and the straights were replaced by a series of closed turns, thereby considerably slowing down the race.

Circuit Type: Permanent

Opened in: 1970

Circuit length: 4,574 km

Race distance: 306,458 km

Number of laps: 67

Number of turns: 17

Turns to the right: 11

Turns to the left: 6

Circuit direction: clockwise

Lap record: 1:13.780 - K Raikkonen (2004)

Fastest race lap in 2011: 1:34.302 - Lewis Hamilton

Pole in 2011: 1:30.079 - Mark Webber

Winner of 2011 race: Lewis Hamilton

Result of HRT in 2011: LIU: DNF / RIC: 19



Dani Pedrosa de la Rosa

Pedro de la **ROSA**

**“Es un orgullo pasear la bandera española
por todo el mundo”**

***“I am proud to carry the Spanish flag
all over the world”***

El primer equipo español de Fórmula 1 necesitaba un piloto oficial español, y nadie mejor que un hombre con la experiencia y el carisma de Pedro Martínez de la Rosa para ponerse al volante del F112, el sueño de un gran equipo técnico y humano 'Made in Spain' hecho realidad.

¿Qué significa ser el primer piloto oficial español de la primera escudería española que ha participado en un campeonato completo de F1 de la historia?

Es un orgullo pertenecer a un equipo español de F1 y poder pasear la bandera española por todo el mundo, con un equipo español que está creciendo y con la confianza de la afición española, que es una responsabilidad también. Representamos a mucha gente que está empujando por nosotros y eso es otro motivo para estar muy orgulloso.

lo suficientemente estable para vivir muchos años. Para eso, desde la modestia y la distancia, debemos intentar ser el Ferrari español. Que la gente se identifique con el equipo y no sólo por el piloto que conduzca el coche. Eso es a lo que debemos aspirar, aunque todavía estamos lejos.

¿Por qué decidió apostar por HRT? ¿Qué es lo que le atrajo de este proyecto?

Decidí apostar por HRT porque creo que es un proyecto con muchísimo futuro, porque es español, porque me encuentro muy a gusto con toda la gente del equipo y porque ellos también apostaron por mí. Quería crecer junto a ellos.

¿Cuánto tuvo que ver Luis Pérez-Sala en su decisión de fichar por HRT?

Mucho, la verdad. Primero, porque Luis es incansable y una persona extrema-

I am proud to belong to the Spanish F1 team and to be able to carry the Spanish flag all over the world with a team that is growing and with the confidence of the Spanish fans, which is also a responsibility. We represent the many people who are supporting us and that makes me very proud.

How important is it for Spanish motor racing to have a team at the top of the sport internationally?

It is very important. We are at an extraordinary moment for F1 in our country, with a two-time champion of the world in Fernando Alonso, a tremendous following, immense national interest and Spanish companies investing in this sport. Having a team also allows for continuity in every aspect. The objective should be for the team to move ahead successfully and be sufficiently stable to survive for many years to come. For

“Desde la modestia y la distancia, debemos intentar ser el Ferrari español. Que la gente se identifique con el equipo y no sólo por el piloto”

“With modesty from afar, we should try to be the Spanish Ferrari. People should identify with the team, not just the driver”

¿Qué importancia tiene para el automovilismo español contar con una escudería en la cumbre del deporte de motor?

Es importantísimo. Estamos en un momento extraordinario de la F1 en nuestro país, con un doble campeón del mundo en Fernando Alonso, una afición tremenda, interés nacional y empresas españolas invirtiendo en este deporte. El tener también un equipo permitirá que pueda existir una continuidad en todos estos aspectos. El objetivo debe ser que el equipo salga adelante y sea

The first Spanish Formula 1 team needed an official Spanish driver, and there was no one better to fill the driver's seat of the F112 than a man with the experience and charisma of Pedro Martínez de la Rosa. He is the dream come true of a great technical and human team 'Made in Spain'.

What does it mean to be the first official Spanish driver of the first Spanish racing team that has participated in an entire F1 championship in history?

that reason, with modesty from afar, we should try to be the Spanish Ferrari. We want people to identify with the team, not only with the driver of the car. That is what we should wish for, although we are still far from that objective.

Why did you decide to commit to HRT? What attracted you to this project?

I decided to commit to HRT because I believe it is a project with a great future, because it is Spanish, because I am very happy with all the people that make up the team and because they





“Hay que tener paciencia, no se puede conseguir un equipo de Fórmula 1 competitivo en unas pocas semanas”

“It is important to show patience. It is not possible to form a competitive F1 team in just a few weeks”

damente paciente que supo explicarme muy bien el proyecto desde el mes de julio de 2011. Él me fue explicando Gran Premio a Gran Premio cómo iba evolucionando el proyecto, hasta que llegó un momento, en el GP de Bélgica, en que le dije que este proyecto era muy interesante y que yo tenía que estar en él. Luis ha jugado un papel muy importante para que yo esté aquí.

¿Qué cree que puede aportar a la escudería?

Aporto lo mismo que cualquier otro piloto: mucha ilusión, muchas ganas y, por encima de todo, mucha experiencia. Aún estamos empezando y todavía no puedo decir que haya ayudado en nada a la escudería. Poco a poco vamos a ir creciendo juntos y hay que tener paciencia, no se puede conseguir un equipo de Fórmula 1 competitivo en unas pocas semanas.

Su fichaje por HRT significa su vuelta a la competición. ¿Alguna vez dudó de que ese momento volvería a llegar?

Quizás una de mis características es que soy tremendamente tozudo, en el sentido de que yo siempre pensé que iba a volver a la competición. Por eso estuve de piloto de pruebas de Vodafone McLaren Mercedes durante tantos años, porque siempre he esperado mi momento y me he preparado para cada Gran Premio durante años. Aunque yo no participase, yo creía que ese fin de semana iba a ser mi oportunidad. Llamadme inconsciente pero nunca he dudado de que volvería a llegar ese momento.



Después de un inicio de temporada complicado, ¿qué sensaciones ha tenido en carrera al volante del F112 hasta la fecha?

Las sensaciones han sido interesantes y positivas. Primero, porque la fiabilidad del coche está siendo del 100%. Segundo, porque el equipo está creciendo y aprendiendo. De la primera a la segunda carrera hemos reducido en más de dos segundos el tiempo por parada en boxes y hemos hecho el coche otros dos segundos por vuelta más rápido. Pero esto no se quedará aquí, necesitamos seguir mejorando aerodinámicamente para ser más competitivos, por eso es vital centrarnos en el trabajo del túnel de viento en los próximos meses. El único punto negativo es ser doblado en carrera, es algo a lo que no estaba acostumbrado, pero mejorando el coche de aquí al final de temporada debemos de acabar en la misma vuelta del líder y no perder tanto tiempo dejando pasar a otros.

“El día en que estemos luchando por los puntos, habré conseguido realizar algo muy importante para España y HRT”

“The day we are fighting for points, I will have achieved something very important for Spain and HRT”

are committed to me. I wanted to grow with them.

How much did Luis Pérez-Sala have to do with your decision to become part of HRT?

Truthfully, a lot. First of all, because Luis is indefatigable and extremely patient; he knew very well how to explain the project to me from the month of July, 2011. Then he explained how the project had evolved from one Grand Prix to the next, until the time came, in the Belgian GP, during which he told me that this project was of enormous interest and that I had to take part in it. Luis played a very important role in my being here.

What do you think that you can contribute to the racing team?

I contribute the same thing as any other driver: enthusiasm, desire and, above all, a lot of experience. We are just

beginning, and I still cannot say that I have helped the team in any way. Little by little we are going to grow together and it is necessary to be patient. It is not possible to become a competitive Formula 1 team in just a few weeks.

Your signing on with HRT means your return to competing. Did you ever doubt that this time would return?

Perhaps one of my defining characteristics is that I am incredibly stubborn, in the sense that I always thought that I was going to go back to competing. For that very reason I was a test driver for Vodafone McLaren Mercedes for so many years. Because I always thought my moment would come and I have prepared for each Grand Prix for years. Although I did not participate, I thought that this weekend would be my opportunity. Call it naive, but I never doubted that this moment would come.

After a complicated beginning this season, what sensations have you experienced behind the wheel of the F112 in the race up until now?

My sensations have been both interesting and positive. First of all, because the reliability of the car is turning out to be 100%. Second of all because the team is growing and learning. From the first to the second race, we have shaved more than two seconds from our time per pit stop and have made the car cut another two seconds from the race per lap. But

En diversas ocasiones ha afirmado que no están aún donde les gustaría estar. ¿Cuál es ese anhelado punto?

Está clarísimo que no estamos donde nos gustaría estar porque tenemos que mejorar el coche y escalar posiciones, pero todo requiere un tiempo. El día en que estemos luchando por los puntos, ese día habré conseguido realizar algo muy importante para España y HRT. Estamos muy lejos y lo sabemos pero, carrera a carrera, hemos ido recortando la diferencia con la *pole position* y eso ya es positivo. Pero hay que aspirar a más.

“En este proyecto, la afición española es muy responsable de que HRT se mantenga”

“In this project, Spanish fans are key to HRT’s continuance”

¿Qué objetivos se ha marcado Pedro de la Rosa para este 2012 en HRT?

El objetivo único este año es mejorar, evolucionar carrera a carrera, y recortar la distancia con el mejor tiempo en cada sesión. Hay que olvidarse de Marussia, Caterham o cualquier otro equipo. Mientras recortemos la distancia con el primero, vamos a ir entrando en la lucha con más equipos. Ahora, de momento, no estamos para eso.

that is not enough. We need to continue to improve the aerodynamics in order to be more competitive. For that reason it is vital that we concentrate on the work in the wind tunnel during the coming months. The only negative factor is to be lapped during the race, something to which I was not accustomed, but by improving the car between now and the end of the season, we should end up in the same lap as the leader and not lose so much time letting others get ahead of us.

On different occasions you have affirmed that you are not where you would like to be. What is the position that you are after?

It is clear that we are not where we would like to be because we have to improve the car and climb in our position, but everything requires time. The day we are fighting for points, that day I will have carried out something very important for Spain and HRT. We are very far from that, we know it. But from one race to another, we have reduced



Debutó en F1 hace 12 años y se ha mantenido en la elite desde entonces, ¿cuáles diría que son las claves de su éxito?

Es muy relativo definir el éxito. Yo considero que todavía no lo he conseguido. El éxito llegará el día que con HRT hagamos un podio o que ganemos una carrera. De lo que me siento más orgulloso es de haberme mantenido en la F1 durante 12 años con las mismas ganas del primer día. Con las mismas fuerzas y entrenando duro. Para mí, levantarme de la cama para ir a una carrera de Fórmula 1 o a un entrenamiento siempre ha sido motivador y un lujo, esa ha sido mi clave.

¿Qué ha significado el fichaje de Toni Cuquerella como Director Técnico de HRT para usted y para el equipo?

Toni es una piedra angular de HRT. Es un súper ingeniero, una persona con una formación tremenda y una experiencia, a sus pocos años, brutal en Fórmula 1. Estoy muy contento de que sea nuestro director técnico, lo necesitábamos, es la persona adecuada para hacernos crecer. Es mucho más importante el papel de Toni en el equipo que el mío.

¿Ha firmado con HRT por dos temporadas, ¿qué se puede conseguir en ese tiempo?

Mejorar carrera a carrera, reducir la distancia al mejor tiempo y, ya con una sede en Caja Mágica y un equipo mejor estructurado, nuestro objetivo en la segunda temporada tiene que ser conseguir algún punto. Si conseguimos aunque sea sólo un punto será un éxito tremendo. Pero es muy difícil con un equipo tan nuevo, hay que tener los pies en el suelo.

Un mensaje para la afición española...

Quiero agradecer su apoyo, saben que soy un optimista y ellos también lo son porque me siguen apoyando. Que tengan paciencia con HRT y que nos apoyen siempre, porque en este proyecto la afición española es muy responsable de que HRT se mantenga y yo estoy con ellos.



the difference with the pole position and that is a positive thing. But we must aspire to more.

What objectives has Pedro de la Rosa set for 2012 in HRT?

The only objective this year is to improve, evolve from one race to another, and reduce the distance with a better time in each session. We must forget about Marussia, Caterham or any other team, as we reduce our distance from the first, we will enter the battle with other teams. For now, we are not up to that.

You debuted in F1 twelve years ago and you have remained in the elite since then. What are the keys to your success?

Success is relative. I don't think I have achieved it yet. I will consider it a success the day that we reach the podium or win a race. What fills me with pride is to have remained a part of F1 for twelve years with the same enthusiasm as the first day. With the same strength and hard training. For me, getting up to go to a Formula 1 race or a training session has been motivating, a real luxury. That is the key.

What did the appointment of Toni Cuquerella as technical director of HRT mean for you and the team?

Toni is the keystone to HRT. He is a super engineer, a person with an incredible educational background and experience, for his age, brutal in Formula 1. I am very happy that he is our technical director. We need him. He is the right person to make us grow. His role in the team is much more important than my own.

You have signed on with HRT for two seasons. What can you achieve in that amount of time?

To improve from race to race, to reduce the distance from the best time and, with our headquarters in La Caja Mágica and a better organised team, our goal in the second season is to obtain a point. If we manage that, even though it is only one, it will represent a huge success. But it is hard with a team that is so new. We must keep our feet on the ground.

A message for our Spanish fans...

I want to thank you for your support. You know I am an optimist and so are they because they continue to support me. I hope they will have patience with HRT and support us always, because in this project, Spanish fans are responsible for HRT's continuance and I am with them.

“La fiabilidad del coche está siendo del 100%”

“The reliability of the car is proving to be 100%”

LA mágica SEDE del HRT FORMULA 1 TEAM

La escudería española HRT ha optado por el Complejo Deportivo Madrid Caja Mágica, un espectacular centro multifuncional diseñado por el arquitecto Dominique Perrault, para ubicar su sede permanente. Así, la escudería convivirá con el Master Series Madrid Open, ocupando una superficie total de 11.000 m² en los edificios Indoor Sur e Indoor Central.

El complejo reúne las condiciones que HRT Formula 1 Team consideraba imprescindibles para su nueva etapa: un espacio polivalente y sostenible para acoger a los diferentes departamentos del equipo, además de ser un espacio abierto para todos. Porque esta nueva sede no pretende ser tan solo un centro tecnológico y de I+D+i, sino que, además, supone un acercamiento al público, patrocinadores, proveedores y demás colaboradores, con zonas accesibles como el futuro museo, visitas guiadas o el área de conferencias, además de convertirse en un centro de formación. Con ello, la dirección de la escudería española busca impulsar la Fórmula 1 y todo su entramado tecnológico en España, a la vez que consolida a nuestro país dentro de la Fórmula 1.

THE MAGICAL headquarters of HRT FORMULA 1 TEAM

The Spanish racing team HRT has decided to place its permanent headquarters at the Complejo Deportivo Madrid Caja Mágica, an amazing multifunctional centre designed by architect Dominique Perrault. The team will, therefore, share the complex with the Madrid Open Masters Series and will occupy a total area of 11,000 m² in indoors of both the indoor south and central buildings.

The complex meets the conditions that the HRT F1 Team considers essential to its latest phase: a sustainable and multipurpose space that will house the different departments of the team. It is a space that is open to everyone because these headquarters will not only be a technological centre for research and development, but also a place where fans, sponsors, suppliers and other partners can gather with areas and activities that the public can enjoy, such as the future museum, conference halls and guided visits. It will also serve as a training centre. With this, the management aspires to promote F1 and all of its technological network in Spain as well as consolidating our country's place in F1.

Una original ruta
gastronómica por
el mundo
A unique gastro-
nomical tour around
the world

ARZAK-BOKADO Y HRT F1 TEAM

‘VAMOS DE PINTXOS POR EL MUNDO’

Además de ser la primera escudería de Fórmula 1 española, HRT se ha propuesto convertirse en el mejor embajador de nuestro país por el mundo. Bajo este propósito, ha rubricado un acuerdo con Juan Mari Arzak, a través de la firma de catering Arzak-Bokado, por el que el prestigioso cocinero vasco asumirá la responsabilidad del servicio de restauración de HRT durante toda la temporada 2012.

Esta es la primera ocasión en la que un chef internacional, distinguido con tres estrellas Michelin, forma parte de una escudería, convirtiéndose en el mejor escaparate de la gastronomía española de calidad, que se vincula así a los retos deportivos que el equipo español HRT se ha marcado este año.

Bajo el lema ‘Vamos de Pintxos por el Mundo’, el genial cocinero vasco expresa la voluntad de trascender más allá de lo puramente logístico. La actividad de Arzak-Bokado en el ámbito de los Grandes Premios incorpora una experiencia gastronómica al servicio de la difusión internacional del pintxo y la tapa, como modalidades genuinamente españolas. Esto supone la creación de un concepto culinario basado en sabores muy nuestros, pero añadiendo siempre un elemento gourmet local diferente en

cada desplazamiento, completando así todo un repertorio universal del pintxo al final de la temporada. Con el novedoso concepto ‘Pintxo Veloz’, los invitados del equipo español descubrirán en cada carrera una tapa distinta, sutilmente inspirada en la cocina local.

La presentación oficial de este acelerado pintxo tuvo lugar en Melbourne, donde los invitados al *hospitality* de HRT pudieron dar buena cuenta de esta original propuesta gastronómica, que continúa sorprendiendo en cada Gran Premio con creaciones extraordinarias como la que se sirvió en Sepang,

**Con el novedoso
concepto “Pintxo Veloz”,
los invitados del equipo
español descubrirán en
cada carrera una tapa
distinta**

*With the novel concept,
“lightning pintxo”, guests
of the Spanish team will
discover a different tapa
at each race*

**“Let’s go for pintxos
all over the world”
WITH HRT AND
ARZAK-BOKADO**

Besides being the first Spanish Formula 1 racing team, HRT proposed that it become a true ambassador of our country around the world. With this proposal, an agreement was reached with Juan Mari Arzak and his catering company, Arzak-Bokado, through which the renowned Basque chef will handle all HRT’s catering needs during the 2012 season.

This is the first time that a distinguished, internationally renowned, three-star Michelin chef will join a racing team to showcase Spanish quality cuisine and thus link himself to the challenges that the Spanish HRT team has established for the year.

Under the banner of “Let’s go for pintxos around the world”, the brilliant Basque chef transcends geographical borders. Arzak-Bokado’s participation in the sphere of the Grands Prix will promote pintxos and tapas, a uniquely Spanish gastronomic experience, at an international level. This represents the creation of a culinary concept based on tastes that are typical of our country, but always adding a different element of the





Arzak-Bokado viaja alrededor del mundo con HRT para hacer de la comida española una forma de vida

Arzak-Bokado travels around the world with HRT in order to make Spanish cuisine a way of life

donde la flor de loto y la salsa de soja maridaron perfectamente con los arraitxikis, pequeños pescados del litoral vasco. Una fusión digna de la filosofía Arzak-Bokado, que viaja alrededor del mundo con HRT para hacer de la comida española una forma de vida.

Los afortunados con acceso al paddock pueden acercarse cada domingo de carrera a mediodía al *hospitality* de HRT para descubrir un nuevo y sorprendente Pintxo Veloz y disfrutar de esta original ruta gastronómica por el mundo.

local gourmet tastes at each stop, thus completing a universal repertoire of the pintxo at the end of the season. With the novel concept 'lightning pintxo', guests of the Spanish team will discover with each race a different tapa that is subtly inspired in the local cuisine.

The official presentation of the 'lightning pintxo' took place in Melbourne, where the guests of HRT's hospitality could savor this original gastronomy that continues to surprise at each Grand Prix with extraordinary creations, such as

that served in Sepang, in which the lotus flower and the soy sauce were combined to perfection with the arraitxikis, a tiny fish from the Basque coast. A fusion worthy of the Arzak-Bokado philosophy which travels around the world with HRT to make Spanish cuisine a way of life.

Each Sunday, those who are privileged to have access to the paddock can visit HRT's Hospitality at lunchtime to discover a new and surprising 'lightning pintxo' and thus enjoy a unique gastronomic tour around the world.



THE PRESIDENT OF THE FIA, JEAN TODT visits HRT Formula 1 Team's new facilities

HRT received the visit of Jean Todt to its brand new facilities at the Caja Mágica in Madrid. Guided by the team's CEO, Saúl Ruiz de Marcos, and Team Principal, Luis Pérez-Sala, the head figure of the FIA toured the team's new facilities. From the management area to the workshop where the mechanics were working on the F112 for the Spanish Grand Prix, passing through the administration, operations and engineering areas.

Todt also counted with the help of other exceptional guides such as Pedro de la Rosa, Dani Clos and Ma Qing Hua, who accompanied him during the tour and, once they arrived at the workshop, explained the work carried out by the team in these brief but intense months.

The President of the FIA attended the Caja Mágica alongside the President of the Spanish Motorsport Federation and Vice-President of the FIA, Carlos Gracia, the Vice-President of the Spanish Motorsport Federation, Joaquín Verdegay, the President and Vice-President of the RACE, Carmelo Sanz and Andrés Celaya, the President of the RACC, Sebastià Salvadó and Rosario Alessi, President of the FIA Academy.

JEAN TODT PRESIDENTE DE LA FIA

VISITA LAS NUEVAS INSTALACIONES DEL HRT FORMULA 1 TEAM

HRT recibió la visita de Jean Todt a sus recién estrenadas instalaciones en la Caja Mágica de Madrid. De la mano del Director General, Saúl Ruiz de Marcos, y el Team Principal de la escudería, Luis Pérez-Sala, el máximo representante de la FIA recorrió las nuevas instalaciones de la escudería. Desde la zona de dirección, hasta el taller en el que los mecánicos estaban preparando los F112 para el Gran Premio de España, pasando por las zonas de administración, operaciones e ingeniería.

Todt también contó con otros guías de excepción: los pilotos Pedro de la

Rosa, Dani Clos y Ma Qing Hua, que le acompañaron en el recorrido y le explicaron el trabajo realizado por el equipo en estos breves pero intensos meses.

El Presidente de la FIA acudió a Caja Mágica junto al Presidente de la Federación Española de Automovilismo y Vicepresidente de la FIA, Carlos Gracia, el Vicepresidente de la RFEdA Joaquín Verdegay, el Presidente y Vicepresidente del RACE, Carmelo Sanz y Andrés Celaya, el Presidente del RACC, Sebastià Salvadó y Rosario Alessi, Presidente de la Academia FIA.



Two young prospects for the future in the **HRT DRIVER DEVELOPMENT PROGRAMME**

The Catalan driver Dani Clos and the Chinese Ma Qing will join official drivers Pedro de la Rosa and Narain Karthikeyan in HRT F1 Team's lineup for this season.

Clos, who reaches the team as a test driver for the 2012 season after triumphing in the GP2 Series, will travel to all the Grands Prix and participate in some of the free training sessions with the aim of gaining experience and collaborating with the team. In 2011, he participated in the tests in Abu Dhabi, impressing all the team.

For his part, Ma Qing Hua, who comes to Formula 1 after competing in Formula Renault and F3 single-seaters, faces this new era with enthusiasm, convinced that he will be the first Chinese driver in Formula 1.

Ma has joined HRT F1 Team through its Exclusive Driver development programme, with which the Spanish team aims to become the best platform for the training of professionals in the highest category of world motorsport.

DOS JÓVENES PROMESAS

EN EL PROGRAMA DE PILOTOS DEL HRT FORMULA 1 TEAM

El catalán Dani Clos y el chino Ma Qing Hua son los jóvenes pilotos que acompañan a los pilotos titulares Pedro de la Rosa y Narain Karthikeyan en la alineación que presenta el HRT F1 Team esta temporada.

Clos, que llega a la escudería como piloto de pruebas para la temporada 2012 tras triunfar en GP2 Series, viajará a todos los Grandes Premios y participará en algunas sesiones de entrenamientos libres de los viernes, con el objetivo de formarse y colaborar con el equipo. En 2011 ya participó en los entrenamientos de Abu Dhabi dejando muy buena impresión a todo el equipo.

Por su parte, Ma Qing Hua, que llega a la Fórmula 1 tras competir en monoplazas de Fórmula Renault y F3, afronta con entusiasmo esta nueva etapa, convencido de que será el primer piloto chino de la Fórmula 1. Ma se ha incorporado al HRT F1 Team a través de su exclusivo Programa de Formación de Pilotos, con el que la escudería española pretende convertirse en la mejor plataforma para la formación de profesionales en la máxima categoría del automovilismo mundial.

NUEVA EQUIPACIÓN OFICIAL PARA HRT

HRT Formula 1 Team presenta su próxima equipación oficial para lo que resta de temporada. La escudería deja atrás la que ha sido su línea de ropa hasta el momento, para abrir paso a una nueva colección de prendas diseñadas en exclusiva para el equipo.

NEW OFFICIAL UNIFORMS FOR HRT

The HRT F1™ TEAM presents what will be its official uniform for the rest of the season.

The racing team leaves behind its previous uniforms to show off a new look in dress and equipment that has been exclusively designed for the team.



KH-7



Porque nuestra ilusión
no tiene límites





F112

Ficha Técnica F112

Motor:	Cosworth V8 2400cc CA2012
Rpm max:	18.000
Peso del motor:	95Kg (peso mínimo regulado por la FIA)
Chásis	Monocasco en fibra de carbono y paneles compuesto de nido de abeja
Suspensión delantera:	Doble trapecio en fibra de carbono con muelles de torsión y anti-balanceo operados mediante barra de empuje
Suspensión trasera:	Doble trapecio en fibra de carbono con muelles de torsión y anti-balanceo operados mediante barra de arrastre
Amortiguadores:	Amortiguadores lineales hidráulicos
Depósito de gasolina:	Depósito de goma reforzada en Kevlar
Volante:	En fibra de carbono con instrumentación y electrónica integrada
Dirección:	Sistema HRT de servo dirección hidráulica
Caja de cambios:	Williams de siete velocidades secuencial semiautomático con "Cambio-rápido"
Embrague:	Múltiple disco en carbono
Frenos:	Discos y pastillas en carbono
Pinzas de freno:	Pinzas de 6 pistones por rueda
Sistema de refrigeración	Radiadores de agua, aceite y caja cambio en aluminio
Cinturones de seguridad:	OMP
Habitáculo:	Con asiento anatómico desmontable de compuesto de carbono, con seis puntos de anclaje de cinturón y sistema HANS
Gestión Motor y sistema de datos:	Gestión de motor estándar de la FIA & sistema eléctrico y electrónico homologado por la FIA
Batería:	12V
Llantas:	Aleación de magnesio
Neumáticos:	Pirelli P Zero
Anchura máxima:	1.800mm
Altura:	950 mm
Eje delantero:	1.445 mm
Eje trasero:	1.420 mm
Peso del coche:	640Kg (Peso mínimo exigido por la FIA)



F112 Technical Details

Engine:	Cosworth V8 2400cc CA2012
Max rpm:	18.000
Engine weight:	95Kg (minimum FIA regulation weight)
Chassis:	Carbon fibre and honeycomb composite Monocoque
Front Suspension:	Carbon Fibre Double wishbone with pushrod operating torsion springs and anti roll-bar via rocker
Rear Suspension:	Carbon Fibre Double wishbone with pullrod operating torsion springs and anti roll-bar via rocker
Dampers:	Lineal Hydraulic dampers
Fuel tank:	Kevlar reinforced rubber fuel cell
Wheel:	Carbon Fibre with integrated electronics and instrumentation
Steering System:	HRT Hydraulic servo assisted system
Gearbox:	Williams seven-speed "Quick-Shift" sequential semi-automatic shift
Clutch:	Carbon Multi Plate
Brake material:	Carbon brake discs and pads
Brake Callipers:	6 pistons all round
Cooling system:	Aluminium oil, water and gearbox cooler
Seat belts:	OMP
CockPit:	Removable seat made of anatomically formed carbon composite and six-point seat belt & HANS system
ECU and logging system:	FIA standard ECU & FIA homologated electronic & electrical system
Battery:	12V
Wheel Rims:	Magnesium alloy
Tyres:	Pirelli P Zero
Overall width:	1.800 mm
Height:	950 mm
Front track:	1.445 mm
Rear track:	1.420 mm
Car weight:	640kg (Minimum FIA weight)



Toni CUQUERELLA

DIRECTOR TÉCNICO DEL HRT FORMULA 1 TEAM
TECHNICAL DIRECTOR OF THE HRT FORMULA 1 TEAM

“MI PRIMER OBJETIVO ES CREAR UNA OFICINA TÉCNICA DE INGENIERÍA EN LA SEDE DE ESPAÑA”

“MY FIRST GOAL IS TO CREATE A TECHNICAL ENGINEERING OFFICE IN OUR HEADQUARTERS IN SPAIN”

Toni Cuquerella asume el cargo de nuevo Director Técnico de la joven escudería HRT F1 Team, al tiempo que continuará ejerciendo de máximo responsable de ingeniería en pista. Con él analizamos el F112 y el campeonato 2012 hasta el mínimo detalle.

La primera pregunta es obligada, ¿cuál es exactamente el papel de un Director Técnico en un equipo de F1?

Mi función es la de coordinar todos los departamentos técnicos: el diseño del coche, la ingeniería de construcción, la electrónica, la aerodinámica, etc. El Director Técnico dirige a todos los responsables de cada una de las áreas y, además de tomar las decisiones fundamentales, hace que todos vayan en la misma dirección.

Usted no sólo es Director Técnico sino que también es el Jefe de Ingenieros, ¿cómo se compaginan estos dos cargos?

Tengo experiencia como Jefe de Ingenieros en pista y no es muy complicado hacer ese trabajo en una escudería pequeña como HRT, así que puedo compaginar las dos facetas sin problemas. El Jefe de Ingenieros reporta al Director Técnico y es el responsable de todos los ingenieros en pista (de sistemas, rendimiento, datos, electrónica, motor y cambio). Es un cargo importante pero que no tiene ninguna influencia fundamental en el diseño del coche. El Director Técnico toma

Toni Cuquerella takes charge as the new technical director of the HRT F1 Team. At the same time, he will continue to assume maximum responsibility for engineering on the track. With his help, we are going to analyse the F112 and the 2012 championship in detail.

The first question I have to ask is: What is the exact role played by the technical director of an F1 team?

My function is to coordinate all the technical departments: the car's design, its engineering, the electronics, the aerodynamics, etc. The technical director is in charge of all the heads of each one of the different areas and, moreover, does all the fundamental decision-making. He sees to it that everyone is moving in the same direction.

You are not only the technical director, but also the chief engineer. How do you combine these two positions?

I have experience as the chief engineer on the track and it is not very complicated to do this work with a small racing team like HRT, so I can combine the two with no problem. The chief engineer reports to the technical director and is responsible for all the engineers on the track (in charge of systems, performance, data, electronics, motor and transmission). It is an important job, but it has no influence whatsoever in the car's design. The technical director makes decisions outside the track concerning aspects such as the design or short



“Queríamos un coche nuevo y 100% nuestro, no una adaptación al reglamento de 2012”

“We wanted a new car that was 100% ours, not an adaptation to the 2012 regulations”

decisiones fuera de la pista en aspectos como el diseño o las evoluciones del programa a medio y largo plazo; mientras que el Jefe de Ingenieros las toma en pista, marcando las estrategias y estando en el día a día durante un fin de semana de carreras. Ahora no es problema, pero cuando el equipo crezca, será imposible compaginar ambas cosas.

El F112 fue diseñado por otro equipo técnico pero, ¿nos podría contar qué es lo que se priorizó en su diseño?

Lo principal es que se quería hacer un coche totalmente nuevo, en lugar de una adaptación al reglamento de 2012, y que fuera 100% nuestro. Se ha hecho una importante mejora con la caja de cambios nueva, y en el aspecto aerodinámico se ha creado una base para que se pueda desarrollar en el futuro. La base, además de ser mejor, tiene un potencial que el otro diseño no podría haber alcanzado porque ya había llegado a su límite.

El coche se diseñó con KERS pero, de momento, se ha decidido no incorporarlo. ¿A qué responde esta decisión?

Es una decisión técnica principalmente, pero también financiera. El KERS supo-

and long-term evolution of the program; while the chief engineer makes them on the track, determining strategies and being involved in the daily activities during a weekend of races. Now it is not a problem, but as the team grows, it will be almost impossible to combine the two.

The F112 was designed by another technical team, but could you tell us what the priorities were in its design?

The most important thing is that we wanted to make a totally new car according to the regulations of 2012, instead of an adaptation, and we wanted it to be 100% ours. A significant improvement was made in the new transmission, and the aerodynamic aspect was created to establish the basis of something that could be developed in the future. This foundation, besides being the best, has a potential that the other design could never have reached because it had already reached its limitation.

The car was designed with KERS, but, for the moment, you have decided not to incorporate it. How did you reach this decision?

Although it was primarily a technical decision, it was also a financial one. KERS represents a considerable increase in

ne un aumento considerable de la complejidad técnica y, en un punto como en el que nos encontramos nosotros, en el que todavía tenemos que conocer el coche al máximo y optimizarlo, consideramos que era mejor esperar. Además, el KERS tiene un coste muy elevado y da muy poco tiempo por vuelta. Para un equipo grande este pequeño margen marca la diferencia. Sin embargo, cuando estás atrás y las diferencias son más grandes, puedes encontrar más tiempo por vuelta en otras áreas distintas al KERS, como la aerodinámica.

El Reglamento de la FIA para este 2012 contempla algunas novedades con respecto al año pasado. En su opinión, ¿cómo pueden afectar éstas al campeonato en general y al rendimiento de HRT en este mundial?

Hay varios cambios, pero los más importantes son dos. Primero, la altura del morro, que ha sido limitada. El resultado no es tan dramático, sólo cambian las formas de los coches, y vemos algunos equipos con morros muy extremos como el “pico de pato”. Pero, al final, no afecta demasiado, ya que hemos visto distintos diseños ganando carreras. El segundo cambio, la prohibición de los escapes soplados, sí ha supuesto un cambio importante. Con los escapes, este año, no puedes sacar tanta ventaja del difusor soplado y no pueden soplar en frenada. Los equipos que antes sacaban de 1,8 a 2 segundos con los escapes soplados, este año no van a poder sacar más de dos o tres décimas. Con el paso del año tal vez mejoren a medio segundo, pero no mucho más. Era una tecnología muy cara que sólo unos pocos consiguieron aprovechar y que diferenció mucho los equipos de delante con los de detrás. Este año, con la prohibición, todo parece más compacto.



technical complexity and, at one point, such as that which we face currently, in which we still have to learn about the car to the maximum of our ability and optimize it, we considered it best to wait. Moreover, KERS has a very high cost and makes little difference in time per lap. For a large team, this small margin marks the difference. However, when you are behind and the differences are greater, you can reduce more time per lap in areas other than KERS, such as the aerodynamics.

FIA rules for 2012 includes some novelties with regard to last year. In your opinion how can these affect the championship in general and the performance of HRT in this world competition?

There are several modifications, but, above all, two. First, the height of the nose, which has been limited. The result is not as dramatic because only the shape of the car varies, and we see some of the teams with very exaggerated noses like a “step nose”. But in the end, it has little effect, as we have observed in the different designs that have won races. The second modification, the prohibition of the off-throttle blown diffusers, represents an important change. With the diffusers this year, you can not gain so much of an advantage as they

cannot blow upon braking. The teams that before could gain 1.8 to 2 seconds with the blown diffusers, this year will only be able to gain .20 to .30 seconds. As the year passes, they may be able to improve half a second, but not much more. It was a very expensive technology that only a few people were able to employ and it differentiated the first teams from the last considerably. This year, with their prohibition, everything seems more compact.

“Cuando estás atrás, puedes encontrar más tiempo por vuelta en otras áreas distintas al KERS, como la aerodinámica”

“When you are behind, you can find more time per lap in areas other than KERS, such as the aerodynamics”

“Lo que deberíamos haber hecho en los test de invierno lo hemos tenido que hacer en los tres primeros Grandes Premios”

“What we should have done in the winter tests, we have had to do in the first three Grands Prix”

¿Qué aporta este “pico de pato”?

El “pico de pato” permite tener el chasis lo más alto posible por la parte de abajo, la parte superior es tan solo una consecuencia de esto. Tener un chasis alto por la parte inferior implica que todo el aire que pasa por encima y por debajo del alerón delantero pasa entre las dos ruedas traseras, sin tener casi ninguna pieza de contacto. Además, los alerones son más grandes, lo que supone una ventaja aerodinámica.

¿Y cuál era la ventaja del escape soplado?

La ventaja del escape soplado no era del propio escape sino que conseguían acelerar el flujo de aire en el difusor. La parte trasera del coche conseguía tener una depresión más grande y direccionaba el aire como un jet. Era una mayor carga aerodinámica, sin pagarlo con una penalización en velocidad punta.

Las primeras carreras han sido una especie de “pretemporada” para el equipo y el coche. Técnicamente, ¿nos podría contar cómo han sido estos primeros Grandes Premios?

Realmente, hemos llegado muy justos y lo principal era ensamblar tanto el equipo como el coche; hacer que todo funcionara correctamente más que buscar rendimiento. En la primera carrera, el objetivo era llegar. Se consiguió, pero no nos pudimos clasificar. En la segunda, se llegó en mejores condiciones y clasificarse no fue problema. Y en la tercera, nadie cuestionó en todo el fin de semana el problema del 107%, de hecho, nos clasificamos en un 104,4%, y esto no debería ser un problema ya en toda la temporada. Lo que deberíamos haber hecho en los test de invierno lo tuvimos que hacer en los tres primeros Grandes Premios, y lo hemos hecho en muy poco tiempo. Además, en el últi-



What is the contribution of the “step nose”?

The “step nose” is to keep the chassis as high as possible from underneath; the upper part is only a result of that. Having a high chassis from below implies that all the air passes above and below the front wing and then passes between the two back wheels, without coming in contact with anything. Also, the flaps are larger, which represents an advantage, aerodynamically speaking.

And what was the advantage of the blown diffuser?

The advantage of the blown diffuser was not that of the exhaust itself but that it managed to accelerate the flow of air in the diffuser. The back of the car had greater concavity and directed the air like a jet. It had greater aerodynamic importance without paying for it with a penalization in pure speed.

The first races were a sort of “pre-season” for the team and the car. Technically, could you tell us what these first Grands Prix were like?

We just made it, really, and the main thing was to assemble the team as well as the car, to make everything function correctly more than to obtain perfect performance. In the first race, the objective was to finish. We managed to do that, but we did not qualify. In the second, we were better prepared and we qualified without any problem. And in the third, nobody questioned during the entire weekend the 107% problem; in fact, we qualified with 104.4%, and



mo Gran Premio, fue la primera vez que HRT terminó a una vuelta del vencedor sin una salida de coche de seguridad que reagrupara los coches. Terminamos a 200 segundos del líder, con todas las banderas azules, y eso significa que el coche evoluciona y tiene potencial.

¿Cuándo cree que veremos la mejor versión del F112?

Está claro que la mejor versión se verá a final de año. Pero ahora estamos trabajando para solucionar los puntos más débiles que tiene el coche, de modo que calculamos que en 3 o 4 carreras ya tendremos la buena base que buscamos. A partir de ahí será cuestión de evolucionar y desarrollar el coche a su máximo potencial.

¿Cuáles son sus prioridades como Director Técnico del HRT Formula 1 Team?

Principalmente son dos. La primera, crear una oficina técnica de ingeniería en la sede que tenemos en España. A día de hoy no existe y hemos trabajado con muchas empresas distintas como proveedores técnicos de HRT. Lo que queremos crear es ese grupo técnico de ingenieros en nuestra sede de Madrid, para que se encarguen del diseño del coche. Lo segundo, y en paralelo, trabajar en la evolución del F112 con este nuevo grupo de ingenieros. Esta oficina técnica que queremos que esté plenamente operativa es un proyecto de futuro, pero para que sea una realidad, hay que empezar a prepararlo ahora, así que, durante un tiempo, existirá un solapamiento. Pero la Fórmula 1 no se detiene. Es un trabajo de coordinación y organización importante, sin olvidarse de la parte técnica.

that should not be a problem in the entire season. What we should have done in the winter test, we had to do in the first three Grands Prix and we did it in very little time. Moreover, in the last Grand Prix, it was the first time that the HRT team finished one lap from the winner without a safety car coming out to regroup the cars. We finished 200 seconds from the leader with all the blue flags, and that means that the car is evolving and has potential.

When do you think we will see the improved version of the F112?

It is clear that we will see the best version towards the end of the year. But now we are working to solve the car's weakest features, so we calculate that in three or four races we will have the solid foundation we are searching for. From that point on, it will be a question of evolving and developing the car to its maximum potential.

What are your priorities as technical director of the HRT Formula 1 Team?

Basically there are two. The first, to create a technical engineering office within the headquarters that we have in Spain. Currently it does not exist and we have worked with a variety of companies as technical suppliers of HRT. What we want to create is a group of technical engineers in our headquarters in Madrid who are in charge of the car's design. The second, and in parallel, is to work with this new group of engineers on the evolution of the F112. The fully operative technical office we want is a project for the future, but for it to become a reality, we have to begin preparing now, so for some time to come, they will overlap. But Formula 1 will never come to a halt. It is an important job of coordination and organisation, without leaving behind the technical side.

“Estamos trabajando para solucionar los puntos más débiles del coche, y en 3 o 4 carreras tendremos la base que buscamos”

“We are working to resolve the car's weakest features and we will have what we are looking for in the next three or four races”



TATA VISTA

Nuevo en esta plaza

Como los toreros. El nuevo Vista acaba de tomar la alternativa en el mercado español. Y lo hace con una "faena" muy convincente, donde el precio y el equipamiento merecen las dos orejas y el rabo.

De líneas modernas y atractivas, se encuadra en la categoría de coches más pequeños, y sus 3,79 metros de longitud, 20 cm por encima de la mayoría de rivales, le permiten una habitabilidad y un maletero sin parangón. De hecho, caben 5 ocupantes y el espacio de carga, con 232 litros de capacidad, es la envidia de sus competidores. Y eso no es todo, porque el asiento trasero se pliega en dos partes asimétricas en la proporción 60/40, aumentando así su funcionalidad y polivalencia.

Un robusto y probado motor Safire de gasolina, lo impulsa con notable brío gracias a sus cuatro cilindros, 1.368 cc, y 75 caballos. Y respeta a su vez la exigente norma anticontaminación EURO V con un consumo homologado de 5,9 litros a

los 100 km. Le da igual circular por ciudad que por una retorcida carretera de montaña, porque el confort, la seguridad y el agrado de uso son parte de sus virtudes.

Sin embargo, la virtud más destacable del nuevo TATA es su abundante equipamiento y su contenido precio. La dotación de serie incluye, entre otras cosas: aire acondicionado, dirección asistida, cierre centralizado con mando a distancia, cuatro elevavinas eléctricos, radio/CD con MP3, Bluetooth y puerto USB, faros antiniebla, regulaciones de volante en altura y del apoyo lumbar en los asientos delanteros, o el mencionado asiento plegable posterior. Todo incluido en un sorprendente precio de 7.960 euros que se convierten en 6.960 euros en el caso de aceptar la oferta de la financiera Cetelem. Sin necesidad de entrada y con cuotas de sólo 114 euros al mes durante 8 años, se puede tener un TATA Vista muy bien equipado, con tres años de garantía y asistencia en carretera concertada con el RACC. Sin duda, la mejor oferta precio/contenido del mercado.



TATA VISTA New in town

The new Vista has just found a market in Spain. And they are persuasively offering a quality product at a price that deserves an award.

Displaying beautiful contemporary lines, the car is a small one, 3.79 metres in length, 20 centimetres more than most of its rivals, with an interior and luggage area that are unequalled. In fact, it will seat five and has 232 litres of storage space, making it the envy of its competitors. And that is not all, because the back seat folds into two asymmetric parts (60/40), increasing its functionality and versatility.

A robust and tested Safire gasoline motor propels the vehicle with amazing brio thanks to its four cylinders, 1.368 cc, and 75 horsepower. At the same time, it respects the current anticontamination EURO V regulation with an approved consumption of 5.9 litres at 100 kilometres. It's just as easy to dri-

ve around the city as on a twisting mountain road; its comfort and safety make it a pleasure to drive.

However, the most outstanding feature of the new TATA is its many extra features at an affordable price. The series includes: air conditioning, power steering, remote central locking, four electric windows, radio/CD with MP3, Bluetooth and USB port, fog lights, an adjustable steering wheel, front seats with lumbar adjustment and the aforementioned back-seat that folds. Everything is included at the startling price of 7.960 euros which is only 6.960 euros, if you choose to accept the financing proposed by Cetelem. With no need to make a down payment and with monthly instalments of only 114 euros per month for 8 years, you can have an extremely well-equipped TATA Vista, with a three-year guarantee and road assistance from the RACC. It undoubtedly offers the best price/product ratio on the market.



KH-7 en el mundo con HRT FORMULA 1 TEAM

La marca líder de productos quitagrasas se ha convertido en el nuevo patrocinador del único equipo español de Fórmula 1.

La Fórmula 1 es una gran ventana abierta al mundo y un excelente escaparate para empresas que buscan notoriedad a nivel internacional. Parece un tópico pero es una realidad indiscutible y, en este caso, el factor que ha determinado la entrada de KH-7 a la máxima competición automovilística.

Nunca antes una marca española de limpieza había estado presente en el mundial de Fórmula 1, pero la voluntad de KH-7 de expandirse a nuevos mercados extra comunitarios ha coincidido felizmente en el tiempo y en el espacio con la existencia del HRT F1 Team, la única escudería española en

toda la historia de esta competición, lo que ha propiciado la colaboración entre ambos.

Tanto KH-7 como HRT buscan posicionarse en el extranjero, y comparten valores como el trabajo en equipo, el esfuerzo, el prestigio, la voluntad de superación y la pasión, valores que se encarnan de forma especial en la figura de Pedro de la Rosa, el mejor embajador posible para las dos marcas.

Gracias al firme compromiso de la empresa KH Lloreda por ofrecer productos de alta eficacia a los consumidores, KH-7 es hoy en día el líder en el mercado español de limpiadores de cocina y quitamanchas, con los productos KH-7 Quitagrasas, KH-7 Sin Manchas y KH-7 Zas! Y gracias a la vinculación con HRT, próximamente se abrirán a todo el mundo.



KH-7 around the world with HRT

The leading brand in grease removal products has become the new sponsor of the only Spanish Formula 1 team.

Formula 1 is a huge window to the world and an excellent showcase for companies that are looking for worldwide recognition. It is a bit of a cliché, but it is an undeniable fact and, in this case, the determining factor for the entrance of KH-7 in this major car racing event.

Never before has a Spanish cleaning-product brand been present in the Formula 1 championship, but KH-7's wish to expand to new markets outside the EU fortunately coincided in time and space with the existence of the HRT F1 Team, the only Spanish racing team in the history of this competition, and gave rise to a collaboration between the two.

KH-7 as well as HRT are hoping to position themselves abroad, and share an appreciation of teamwork, hard effort, prestige and the will and passion to succeed, values that are embodied in a very special way in the person of Pedro de la Rosa, the best possible ambassador for the two brands.

Thanks to the firm commitment of KH Lloreda company to offering highly effective products to consumers, KH-7 is today the leader in the Spanish market of kitchen cleaners and stain removers with products such as KH-7 Grease Remover, KH-7 Stain Remover and KH-7 Zás!. And thanks to their relationship with HRT, KH-7 will soon be all over the world.



COSWORTH desarrolla los motores del F112

Especificaciones técnicas del motor

Nombre oficial del motor: Cosworth CA2012

Desplazamiento: 2.400 cc

Ángulo V: 90 grados

Tren de válvulas: 32 válvulas con resortes de válvula neumática

Sistema de gestión de combustible: 8 inyectores suministrados por el sistema presurizado a 100 bares

Sistema de encendido: 8 bobinas de encendido, con conducción de bujía única en cada una de ellas

Bujías: Champion

Materiales

Bloque del motor: aleación de aluminio fundido

Cigüeñal: acero

Pistones: aluminio forjado

Equipos que utilizan el mismo motor

HRT F1 Team y Marussia F1 Team

COSWORTH develops the F112 engines

Engine Technical Specification

Engine official name: Cosworth CA2012

Displacement: 2,400 cc

V angle: 90 degree

Valve Train: 32 valves with pneumatic valve springs

Fuel management system: 8 injectors supplied by pressurized system at 100bar

Ignition system: 8 ignition coils each driving single spark plug

Spark plugs: Champion

Materials

Engine block: cast aluminium alloy

Crankshaft: steel

Pistons: forged aluminium

Teams using same engine

HRT F1 Team and Marussia F1 Team



PIRELLI apuesta por el espectáculo

La firma proveedora de neumáticos del Mundial de F1 ha arrancado la temporada 2012 con visibles cambios en sus neumáticos, con el reto de mejorar el espectáculo de la F1 y favorecer las estrategias.

Lo primero que salta a la vista son las nuevas marcas de color, diseñadas para ayudar al espectador a reconocer los distintos compuestos. Los de seco mantienen su habitual marca. El súper blando lleva el distintivo de color rojo; el blando, amarillo; el medio, blanco; y el duro, plateado. Pero la superficie del dibujo es mayor. El principal cambio radica en los neumáticos de lluvia, ahora llamados 'Cinturato'. Los intermedios dejan el color naranja por el verde y los de lluvia extrema mantienen el azul.

Aparecen cuatro compuestos para los neumáticos de seco (P-Zero): súper blandos, blandos, medios y duros, pero Pirelli ha ablandado todos los neumáticos, a excepción del súper blando, con la intención de igualar sus prestaciones y abrir diferentes opciones de estrategia para los equipos. Así, se han modificado los compuestos más duros, diseñados ahora con un perfil más cuadrado, para aumentar el área de superficie en la pista, ofreciendo más agarre mecánico, para compensar la reducción aerodinámica provocada por el cambio de normativa y disminuir los *blisters*.

PIRELLI invests in the spectacle

Pirelli, the company that provides the tyres of the F1 World Championship, started the 2012 season with visible changes in their tyres in an effort to incorporate strategic improvements and make the F1 event even more spectacular.

The first thing that is startling are the new colours applied to the logos on the sidewalls, which are designed to help the spectator recognize the different compounds. The ones for dry surfaces maintain their customary colour. The super-soft bear a distinctive red; the soft ones, yellow; the medium, white; the hard, silver, although the tread surface is greater. The main change lies in the rain tyres, now called 'Cinturato'. The marks on the intermediate ones are now orange instead of green, and the ones on the tyres for heavy rain remain blue.

There are four compounds for dry weather (P-Zero): supersoft, soft, medium and hard, but Pirelli has softened all their tyres, with the exception of the super-soft, with the purpose of perfecting their product and offering different strategic options to the teams. They have also modified their hardest compounds, which were designed until now with a squarer profile in order to increase the surface area on the track, to offer greater mechanical traction, to compensate for the aerodynamic reduction produced by the changes in regulations and to reduce blisters.



CARBONELL y KYOCERA entran en la Fórmula 1 con la escudería HRT

HRT sigue avanzando hacia su objetivo de consolidación y crecimiento, y ahora da un paso más gracias a la incorporación de la multinacional japonesa Kyocera y la española Carbonell.

Carbonell y HRT han firmado un acuerdo de colaboración por el que la marca líder en aceite de oliva contará con presencia de su imagen en la equipación de los pilotos, además de integrarse en la experiencia gastronómica exclusiva que la escudería ha creado junto a Arzak-Bokado y que recorre el mundo dando a conocer la gastronomía española. El acuerdo tendrá vigencia hasta finales del 2012, con posibilidad de prorrogarlo, convirtiendo así a Carbonell en la primera marca española de alimentación que estará presente en la F1.

Por su parte, Kyocera Document Solutions - con amplia experiencia en el mundo del motor como responsable de la impresión y gestión de documentos de muchos grandes premios, además de integrar sus componentes cerámicos en algunos de los coches de F1 - se incorpora como Proveedor Oficial de Soluciones Documentales de HRT. La escudería española contará con los servicios de Kyocera, que integran todas las necesidades de impresión y gestión documental, tanto en sus oficinas permanentes de La Caja Mágica, como en las oficinas móviles que se desplazarán mundialmente a lo largo del Campeonato de F1.

CARBONELL and KYOCERA join Formula 1 with the HRT

HRT continues to progress firmly towards its objective of consolidation itself and growth, and now takes another step forward thanks to the partnership with the multinational Japanese company Kyocera and the Spanish company Carbonell.

Carbonell and HRT Formula 1 Team have signed a collaboration agreement in which the leading brand of olive oil will display its logo on the driver's equipment, and will be part of the exclusive culinary experience that the Spanish racing team has created together with Arzak-Bokado and which will travel the world to make Spanish gastronomy known. The agreement will remain in effect until the end of 2012. As such, Carbonell has become the first Spanish food company to participate in the F1 World Championship.

Meanwhile, Kyocera Document Solutions - with a vast experience in the motorsport world since it's responsible for the management and printing of documents at many grands prix, as well as integrating its ceramic components in some F1 cars - incorporates as HRT'S Official Supplier. The Spanish team will count on Kyocera's services, which include needs for management and printing of documents, both at the team's permanent offices in La Caja Mágica and at the mobile offices that travel throughout the world during the F1 season.



AZKAR, nuevo proveedor oficial del HRT Fórmula 1 TEAM

Transportes Azkar S.A. y HRT han firmado un acuerdo de colaboración por el que el reconocido operador logístico integral e internacional con sede en España, se convierte en colaborador de la renovada escudería uniéndose como Proveedor Oficial para la temporada 2012.

Con una flota de tres camiones, desplazamientos a los Grandes Premios europeos por carretera que superan los 16.000 kilómetros y traslado de coches y materiales al aeropuerto, las necesidades del HRT F1 Team en cuanto a transporte son muy exigentes, por lo que contar con un socio nacional de primera magnitud como Azkar era un objetivo fundamental.

Según el Director General de Azkar, Alfonso Hostaled, "Apostamos por el deporte y por las empresas españolas que quieran salir al exterior, de modo que el proyecto de HRT como escudería española encaja perfectamente con nuestra estrategia de marketing".

Filosofía que comparte Luis Pérez-Sala, Team Principal de HRT: "Azkar es el operador logístico por excelencia y nos orgullece poder colaborar con ellos. Dentro de un paddock repleto de tractoras alemanas e inglesas, encontrar también tractoras españolas demuestra que existen empresas nacionales tan capacitadas como cualquier otra para rendir a este nivel de exigencia".

AZKAR, new official supplier of the HRT Formula 1 Team

Transportes Azkar S.A. and HRT have signed a collaboration agreement with which the renowned international integral logistics company based in Spain joins the racing team as an Official Supplier for the 2012 season.

With a fleet of three trucks, going from one European Grand Prix to another by road, more than 16.000 kilometres, and moving cars and materials back and forth to airports, the needs of the HRT F1 Team are tremendous. HRT can now rely on Azkar, a national partner of the first order to meet these demands.

According to the General Director of Azkar, Alfonso Hostaled, "We are committed to sports and are among the Spanish companies that wish to expand abroad, so this project with HRT as a racing team is a perfect fit for our marketing strategy."

This philosophy is shared with Luis Pérez-Sala, Team Principal of HRT: "Azkar is the logistics provider par excellence and we are proud to collaborate with them. Within a paddock full of German and English tractors, it is good to find Spanish ones as well; it shows that there are national tractors that are just as capable as any other of meeting this level of demand."



VARLION, debuta en la Fórmula 1 de la mano de HRT

La marca argentina Varlion, de reconocido prestigio en el mercado del pádel y el deporte del polo, ha debutado en España con una nueva línea de productos inspirados en el automovilismo, además de haberse convertido en proveedor de ropa del equipo HRT para esta temporada 2012.

Un acuerdo que se suma a los llevados a cabo entre la marca y la Fundación Juan Manuel Fangio, en el caso del Racing, y del conocido equipo de Polo Chapa 1, en el caso del Polo.

La nueva *flagship store* de la firma en Madrid incorpora una colección *casual* de su línea de pádel, polo y racing, a la que se añaden ahora las prendas del equipo HRT. Aquellos interesados en adquirir productos de esta línea *racing* de Varlion, así como la réplica de los productos de la colección diseñada para HRT, pueden encontrarlos en la tienda de la calle Lagasca 75, en Madrid, o en las tiendas exclusivas Varlion Store La Moraleja (Madrid) y Varlion Store Valencia, así como en sus Outlet stores de Las Rozas, Getafe y San Sebastián de los Reyes (Madrid), Sevilla y A Coruña.

VARLION MAKES ITS DEBUT IN FORMULA 1 WITH HRT

The Argentine brand Varlion of world renown in the paddle tennis and polo markets, has debuted in Spain with a new product line inspired in automobile racing, as well as becoming the supplier of uniforms for the HRT team this 2012 season.

An agreement will be added to those reached between the brand and the Fundación Juan Manuel Fangio, with respect to racing, and the renowned Polo team Chapa 1, with regard to polo.

The company's new flagship store in Madrid has included a casual collection in its Paddle Tennis, Polo and Racing lines. And now they have added items of clothing from the HRT Team. Those interested in purchasing products from the Racing line by Varlion, as well as replicas of the products designed for HRT, can find them in their store on Lagasca 75 in Madrid, or in the exclusive Varlion Store in La Moraleja (Madrid), as well as their outlet stores in Las Rozas, Getafe, San Sebastián de los Reyes (Madrid), Seville and A Coruña.

YAMIMOTO, movilidad sostenible para HRT

Tras el acuerdo de patrocinio alcanzado en noviembre de 2011, Yamimoto repite esta temporada como Proveedor Oficial de Movilidad Sostenible para HRT Formula 1 Team.

De esta forma, el logo de Yamimoto seguirá vistiendo el lateral de los monoplazas y, como novedad para esta temporada 2012, el equipo HRT contará, para sus desplazamientos en el box y los circuitos, con varios modelos de bicicletas eléctricas Yamimoto, reduciendo de manera ostensible su impacto medio ambiental en cada Gran Premio.

Yamimoto prepara el lanzamiento de su nueva gama de modelos 2012 que incluirá, entre otros, una atractiva Mountain bike eléctrica. Pero, sin duda, su gran bombazo de la temporada será el modelo exclusivo *Yamimoto-HRT Formula 1™ Team*, con un sugerente diseño y unas espectaculares prestaciones deportivas. Lo poco que se puede adelantar sobre este modelo es que será plegable, con ruedas de 20" y batería integrada en el cuadro, en un conjunto que aunarà deportividad, elegancia y versatilidad.

Si te apetece probar una Yamimoto sin compromiso, podrás solicitar este servicio a través de su web www.yamimoto.com o escribiendo a pruebayamimoto@yamimoto.com. Un experto se desplazará a tu domicilio y te asesorará sobre tu modelo perfecto. Además, si dices que viste la promoción en la revista oficial de HRT... ¡Te harán un descuento!

YAMIMOTO sustainable mobility for HRT

After the sponsorship agreement reached in November of 2011, Yamimoto repeats this season as the Official Supplier of Sustainable Mobility for the HRT Formula 1 Team.

As such, the team's single-seaters will continue to carry the Yamimoto shield on the sides. In the 2012 season, the HRT team will be supported, in the box and circuits, by various models of Yamimoto electric bikes, which will considerably reduce the environmental impact on each of the Grands Prix.

Yamimoto is preparing to launch its new range of 2012 models which will include, among others, an attractive electric moun-



tain bike. But, without a doubt, the big surprise of the season will be the exclusive Yamimoto-HRT Formula 1 model, with its suggestive design and spectacular sports features. The little that can be advanced regarding this model is that it will be foldable, with 20" wheels, and an integrated battery; it is a bike that will combine elegance, versatility and a sporty look.

If you want to try a Yamimoto with no obligation, you can request this service through the web www.yamimoto.com or by writing to pruebayamimoto@yamimoto.com. An expert will come to your residence and advise you as to the right model for you. And if you say that you saw this promotion in the official magazine of HRT, you will receive a discount!



Los Servicios TI Gestionados Llegan a la Fórmula 1 con **ERMESTEL**

HRT confía a Ermetel todos los servicios tecnológicos – informáticos de su infraestructura de sistemas, tanto en carrera como en el Centro de datos de su sede en La Caja Mágica, para centrarse completamente en la evolución de su coche de F1.

Entre los servicios que ahora son responsabilidad del integrador español destacan aquellos centrados en la sede, como la gestión del correo corporativo, la mensajería instantánea, la administración de la seguridad de los sistemas o el funcionamiento de la Web oficial de la escudería, así como todos los trabajos para un correcto funcionamiento de los usuarios de HRT en La Caja Mágica.

Ermetel se ocupa también de que HRT cuente con un correcto funcionamiento de los servicios globales de informática necesarios en pista, tales como: el diseño, implementación y soporte del sistema de recepción de Telemetría, la Integración con las redes y servicios externos a pie de pista de la FIA, FOM, etc., la integración de servicios físicos y de infraestructura, los servicios auxiliares y de administración, el Backup y replicación de la información sensible de carrera hacia la sede central en Madrid, la seguridad en carrera o el tratamiento de información sensible.

IT Managed Services reach Formula 1 with ERMESTEL

HRT entrusts Ermetel with all its technology services and is now fully computerized from its systems infrastructure on the raceway to its data processing center at its headquarters in La Caja Mágica, so that it can concentrate entirely on the evolution of its F1 car.

Among the services that are now the responsibility of the Spanish integrator are those that are centered at its headquarters, such as management of corporate mail, instant messaging, security systems, the maintenance of the racing team's official website, as well as those jobs that permit the correct functioning for the users of HRT in La Caja Mágica.

Services related to work on the track are also significant. Ermetel sees to it that HRT global services function properly, especially those related to design, implementation and support of the telemetric reception system, the integration of networks and external services at the track of the FIA, FOM, etc..., the integration of physical services and infrastructures, auxiliary and administrative services, backup and the replication of sensitive race information to the central headquarters in Madrid, security during the race and the treatment of sensitive information.



CRISTALBOX y HRT FORMULA 1 TEAM comprometidos con un sueño

En Cristalbox trabajan con la convicción de que la pasión mueve el mundo y por eso, creen en las alianzas corporativas sólo con aquellas estructuras empresariales que, al igual que ellos, han convertido su pasión en su trabajo.

La organización de Cristalbox está formada por apasionados del automóvil, que no sólo han invertido su esfuerzo en la creación de una compañía líder, sino que además han dedicado su ocio a la misma pasión, creando sus propios vehículos de carreras y tomando partido en competiciones automovilísticas como la Baja Aragón y la África Race.

La nueva dirección que tomó la escudería HRT Formula 1 Team les ha convencido de que, detrás de ese nombre, existe un equipo humano realmente comprometido con un sueño; el sueño de tener un equipo español en la categoría reina del automovilismo deportivo, donde hasta ahora habíamos conseguido ver el nombre de grandes pilotos, pero nunca de un gran equipo.

Ahora, Cristalbox ha decidido apostar por este equipo no sólo como una marca en un coche, sino como un auténtico partner que aporta sus recursos a favor de una idea. La idea que nace del compromiso con un sueño.

CRISTALBOX and HRT committed to a dream

Cristalbox works with the conviction that passion moves the world and believes in corporate alliances, but only with those businesses that, just like them, have made their passion their job.

The organization of Cristalbox is comprised by fans of automobile racing, who have not only invested their effort in the creation of a leading company, but also devoted their leisure time to the same passion, creating their own racing cars and taking part in competitions such as the Baja Aragón and Africa races.

The new management that took over the HRT Formula 1 Team has convinced them that behind this name, there is a human team that is truly committed to a dream, the dream of having a Spanish team in the top category of sports car racing, where up until now the names of great drivers were heard, but never those of great teams.

At present, Cristalbox has made the decision to invest in this team not only as a brand on a car, but also as a real partner that contributes resources towards an idea, an idea that is born from the commitment to a dream.

REDES SOCIALES

SOCIAL NETWORKS



Uno de los máximos objetivos de HRT Formula 1 Team es ser cercano y accesible a los aficionados. Es por esto que ponemos mucho énfasis en nuestras redes sociales (Facebook, Twitter y Youtube), para que nuestros seguidores puedan sentirse como que ellos también forman parte de la escudería. Al informar constantemente durante un fin de semana de carreras con imágenes desde dentro, comunicación de estrategias de equipo y reacciones inmediatas a incidentes, nuestros fans tienen un vínculo directo con la escudería. También nos gusta recompensar la fidelidad de nuestros seguidores con el lanzamiento de concursos que les ofrecen la posibilidad de ganar premios generosos.

Nuestro primer concurso del año tuvo lugar en febrero, con los aficionados enfrentándose a 12 preguntas sobre

One of HRT Formula 1 Team's maximum objectives is to be close and approachable for fans. This is why we put a lot of emphasis into our social networks (Facebook, Twitter and Youtube) so that our followers can feel as if they are also a part of the team. By constantly updating during race weekends with behind the scenes images, information on team strategies and immediate reactions to incidents, the fans have a direct link with the team. Besides this, we also like to award the loyalty of our followers by launching contests and giving them the chance to win generous prizes.

Our first contest of the year took place in February, with fans having to tackle 12 questions about the team and answer a minimum of three correctly to enter a draw for passes to preseason testing in Barcelona. 281 fans proved their knowledge and qualified for the

twitter 

facebook

You Tube



el equipo, teniendo que contestar un mínimo de tres correctamente para entrar en un sorteo por unos pases a los entrenamientos de pretemporada en Barcelona. 281 fans demostraron sus conocimientos y se clasificaron para el sorteo, con Pedro de la Rosa haciendo de mano inocente y escogiendo al afortunado que acompañó al equipo en el Circuit de Catalunya el 4 de marzo.

LÍNEA DIRECTA

Otra de nuestras secciones favoritas es la "Línea Directa", donde, en cada Gran Premio, distintos miembros del equipo se enfrentan a las preguntas de los aficionados enviadas a través de Twitter. Nos gusta mostrar transparencia y asegurarnos de que nuestros seguidores tienen una imagen real de lo que es el equipo y están informados de todo lo que hacemos en todo momento. Además, ¿a quién no le gusta preguntar a su piloto favorito cualquier cosa, desde cuál es su mejor recuerdo deportivo, hasta qué le gusta hacer en su tiempo libre?

FANZONE

Por último, con el lanzamiento de la nueva página web, también hemos iniciado nuestra Fanzone. Un espacio dedicado exclusivamente a los aficionados de HRT Formula 1 Team quienes, con tan solo registrarse en nuestra web, reciben un carné de socio que les permitirá participar en futuros concursos y acceder a promociones exclusivas. Al igual que la escudería, nuestras redes sociales y página web aún son jóvenes, pero buscamos ir creciendo poco a poco y ofrecer a nuestros fans más cosas y de mejor calidad con el paso del tiempo.



draw, with one lucky person being picked out by Pedro de la Rosa himself to join the team at the Circuit de Catalunya on the 4th of March.

HOTLINE

Another one of our favourite features is HRT's "Hotline", where different team members are put in the hot seat during each Grand Prix and answer questions sent in by fans via Twitter. We like to show transparency and try to make sure that the fans have a straightforward image of the team and know exactly what's going on at all times. Plus it's always nice to have the chance to ask your favourite driver anything from what his best sporting memory is to what he enjoys doing on his time off!

FANZONE

Lastly, with the launch of our new website, we have also started up our Fanzone. An area dedicated exclusively to HRT Formula 1 Team's fans who, by simply signing-up on our website, receive a membership card which grants them access to take part in future contests and exclusive promotions. Just like the team, it's still early days for our social networks and website but we aim to steadily progress and offer our fans bigger and better things as time goes by.

REDES SOCIALES
SOCIAL NETWORKS

Seguidores al comienzo del año / Followers start of the year:
Twitter: 22,161
Facebook: 2,696

Seguidores tras el GP de Bahrein / Followers after the Bahrain Grand Prix:
Twitter: 44,288
Facebook: 21,041

PÁGINA WEB / WEBSITE

La nueva página web fue lanzada el 21 de febrero y recibió 1,658 visitas en las primeras 24 horas. Tras la celebración del GP de Bahrein, esta cifra se elevó a 60,085 visitas. / The new website was launched on the 21st of February and received 1,658 views within the first 24 hours. After the Bahrain Grand Prix, this number had elevated to 60,085 views.

Clasificación de visitantes según nación / Ranking of visitors by nation:

1. España / Spain
2. Reino Unido / United Kingdom
3. Alemania / Germany
4. Brasil / Brazil
5. Francia / France

Duración media de las visitas: 2 minutos y 33 segundos / Average visit time: 2 minutes and 33 seconds

Más visitas en un fin de semana de GP: 4,586 (domingo 25 de marzo, GP de Malasia) / Most visits on a GP weekend: Sunday the 25th of March, Malaysian GP

Sistema operativo utilizado / Operating system used:

1. Windows (76.49%)
2. Macintosh (7.22%)
3. Android (5.09%)
4. iPhone (4.08%)
5. iPad (3.92%)

BARCELONA

MUCHO MÁS QUE COCHES
EN UN DESTINO DE VANGUARDIA

*MUCH MORE THAN CARS AT AN
AVANT GARDE DESTINATION*







Barcelona es la quinta ciudad europea más visitada

Barcelona is Europe's fifth most visited city

Próxima a Barcelona, la localidad de Montmeló es el escenario del Gran Premio de España Santander de Fórmula 1. La Ciudad Condal, décimosexta ciudad más visitada del mundo y la quinta de Europa, ofrece una infinita oferta cultural, modernos establecimientos de ocio y una divertida vida nocturna.

VUELTAS DE RECONOCIMIENTO

Para impregnarnos de la riqueza cultural de Barcelona, basta admirar algunos de sus puntos más emblemáticos, como el Barrio Gótico, con la **catedral de Barcelona**, el **Palacio de la Generalitat** y el **Ayuntamiento**. Igualmente, la Barcelona Modernista nos deleita con muestras de genialidad como la **Casa Batlló**, el **Parque Güell** de Gaudí (Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO), o la magnífica **Sagrada Familia**, el icono más conocido de Barcelona.

POLE

No perderse...

Barcelona acoge infinidad de acontecimientos interesantes. Caixaforum expone las **Luces y sombras de Goya**, y el **Museo de la Moto** ofrece una muestra sobre la motocicleta en Cataluña.

Near Barcelona, Montmeló becomes host to the Formula 1 Spanish Grand Prix Santander. Barcelona, the world's sixteenth and Europe's fifth most visited city offers an infinite variety of cultural and entertainment activities, in addition to its extraordinary nightlife.

SIGHTSEEING LAPS

*Viewing some of Barcelona's most emblematic spots such as the **Gothic Quarter**, the **city's cathedral**, the **palace of the Generalitat** or **city hall** is the best way to dive into its rich culture. Modernist Barcelona will delight you with its architectural masterpieces such as the **Casa Batlló**, Gaudi's **Güell Park** (declared World Heritage by UNESCO) or the magnificent **Sagrada Familia**, Barcelona's most popular icon.*

POLE

Must-see...

*Barcelona hosts interesting activities. Caixaforum exhibits **Goya's Luces y Sombras** and the **Motorcycle Museum** offers a monograph about motorcycles in Catalonia.*

EN BOXES**Dónde dormir:****Hotel Casa Fuster**

Situado en pleno centro de Barcelona, esta auténtica joya simboliza el espíritu del Modernismo en su máximo esplendor. www.hotelescenter.es

Hotel Omm

Un espacio de moda donde el ambiente es el principal atractivo. Con vistas a la Casa Milá de Gaudí y el restaurante Moo, con una estrella Michelin. www.hotelomm.es

Hotel Barceló Sants

Futurista y bien localizado, propone un viaje imaginario en sus magníficas *Orbital Rooms*, con nuevos mundos en planetas remotos. www.barcelosants.com

REPOSTAJES**Dónde comer:****Freixa Tradició**

El Chef español de moda Ramón Freixa recupera la tradición culinaria de sus orígenes, y el respeto por las raíces del gusto de nuestra cocina y de nuestra cultura, en su restaurante barcelonés. www.freixatradicio.com

Lasarte

Situado en el hotel Condes de Barcelona, el restaurante de Martín Berasategui en la Ciudad Condal es un proyecto con alma, en un espacio elegante y minimalista, que ofrece una experiencia culinaria para disfrutar con los cinco sentidos. www.restaurantlasarte.com

Alkimia

El laureado chef y reportero Jordi Vilá lidera un proyecto que reinterpreta con éxito la colorista y compleja cocina tradicional catalana. www.alkimia.cat

SET UP

El **Shopping Line** de Barcelona ofrece un recorrido de cinco kilómetros desde el mar hasta la zona alta de la Diagonal, en una sucesión de tiendas que convierten las compras en un agradable paseo.

IN BOXES**Where to sleep:****Hotel Casa Fuster**

In the centre of Barcelona, this architectural treasure condenses the Modernist spirit at its finest hour. www.hotelescenter.es

Hotel Omm

A trendy space where the atmosphere is the main charm. It has views of Gaudí's Casa Milá and houses the Moo restaurant, which was awarded a Michelin star. www.hotelomm.es

Hotel Barceló Sants

*Futuristic and well-located, the hotel proposes an imaginary trip in its splendid *Orbital Rooms*, with new worlds on faraway planets. www.barcelosants.com*

REFUELLING**Where to eat:****Freixa Tradició**

Trendy Spanish chef Ramón Freixa traces his culinary roots and recovers the flavours of our cuisine and culture in his Barcelona restaurant. www.freixatradicio.com

Lasarte

In the Condes de Barcelona Hotel, Martín Berasategui's restaurant is a project with a soul, it offers a culinary experience to be enjoyed with the five senses in an elegant and minimalist space. www.restaurantlasarte.com

Alkimia

Laureate and reporter-chef Jordi Vilá leads a project which successfully reinterprets the complex and colourful traditions of Catalan cuisine. www.alkimia.cat

SET UP

***Barcelona's Shopping Line** offers a 5 kilometre route from the ocean to the Diagonal's upper area. It is a collection of stores that turn shopping into a pleasant walk.*



Una joya del modernismo entre el mar y la montaña

A Modernist jewel between the ocean and the mountains





MÓNACO

GLAMOUR SOBRE RUEDAS
GLAMOUR ON WHEELS





El gran circo de la Fórmula 1 inunda el rincón con más glamour de la Costa Azul, del 24 al 27 de mayo, en el apasionante circuito urbano de Montecarlo. La excusa perfecta para una escapada de lujo en la que alternar la emoción de la F1 con una de las ofertas de ocio y descanso más elevadas de Europa.

VUeltas de Reconocimiento

En los momentos en los que el Gran Premio conceda un respiro, es posible visitar los diferentes atractivos de cada uno de los cuatro distritos de la ciudad estado de Mónaco: la **Villa** o ciudad antigua, también conocida por La Roca, en la que se encuentran la mayoría de las atracciones; **Montecarlo**, sede del casino y de los hoteles y restaurantes más ostentosos; **La Condamine** del puerto y la marina; y la industrial **Fontvieille**, con su hermoso Jardín de Rosas Princesa Grace.

POLE
No perderse...

Los amantes del motor no querrán perderse la impresionante **colección privada de coches del Príncipe Rainiero III**. Situada en las Terrasses de Fontvieille, agrupa un centenar de automóviles de lujo de todos los tiempos. Entre ellos, un Bugatti de 1929, el De Dion-Bouton de 1903 o un magnífico Rolls Royce de 1952.

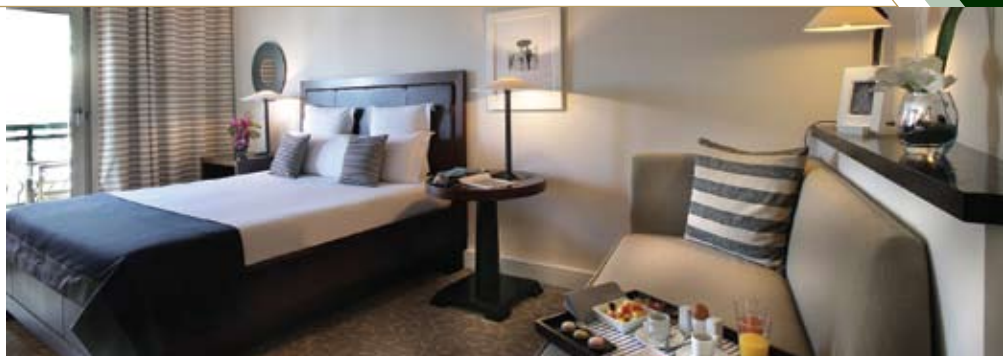
The Great Formula 1 Spectacle comes to the most glamorous corner of the Côte d'Azur from the 24th to the 27th of May in the thrilling urban circuit of Montecarlo. It is the perfect excuse for a luxury getaway in which to alternate F1 excitement with one of Europe's most exclusive leisure and relaxation capitals.

SIGHTSEEING LAPS

*When the GP gives you a break, you will be able to enjoy the different charms of all four of the city-state's districts. **The Villa** or the old city, also known as **The Rock**, where most of the attractions are located; **Montecarlo**, home to the Casino and the most grandiose restaurants and hotels; the port and marina's **Condamina**; and the industrial **Fontvieille** where Princess Grace's Rose Garden is located.*

POLE
Must-see...

*Car-lovers must not miss **Prince Rainier III's amazing private car collection**. It is located on the Terrasses de Fontvieille and it is made up of one-hundred luxury cars of all epochs. Among them, a 1929 Bugatti, a 1903 De Dion-Bouton and a magnificent 1952 Rolls Royce.*



EN BOXES

Dónde dormir:

Hotel Hermitage

Construido en 1900, este histórico hotel de lujo ofrece un ambiente íntimo y relajado en el corazón de Montecarlo. www.hotelhermitagemontecarlo.com

Hotel Port Palace

Un excelente hotel boutique frente al puerto, con vistas a la Marina y al circuito del Grand Prix. www.portpalace.net

Columbus Monte Carlo

Aúna un ambiente cosmopolita «Chic & Cool» con un genial diseño adaptado al entorno: el barrio de Fontvieille, con el mar de fondo. www.columbusmonaco.com

REPOSTAJE

Dónde comer:

Le Grill

Sabores del mar, el cielo y la tierra. Desde el último piso del Hotel de Paris ofrece un delicioso menú mediterráneo. www.alain-ducasse.com

Las Brisas

Una amplia terraza frente al mar y una decoración elegante y vistosa, salpicada de toques de color, en el interior del exclusivo hotel Monte Carlo Bay. www.montecarlobay.com

Yoghi

Cocina de deliciosa simplicidad y modernidad de la mano de Takeo Yamazaki, pupilo japonés del gran chef francés Jöel Robuchon. www.metropole.com

SET UP

Mónaco es una de las capitales internacionales del gran lujo. Las principales firmas se concentran en el exclusivo **Carré d'Or** y de la **Galerie des Allées Lumières**. Podemos disfrutar también descubriendo las tiendas de antigüedades, arte o recuerdos en los callejones de la ciudad vieja, el **mercado de galerías de la metrópoli** o el **centro comercial de Fontvieille**.

IN BOXES

Where to sleep:

Hermitage Hotel

Built in 1900, this historic luxury hotel offers a private and relaxed ambiance in the heart of Montecarlo. www.hotelhermitagemontecarlo.com.

Port Palace Hotel

An excellent boutique hotel in front of the port, it has views to the Marina and of the GP circuit. www.portpalace.net.

Columbus Monte Carlo

With the ocean behind, it mixes a cosmopolitan «Chic & Cool» ambiance with a design that has been adapted to its surroundings, the Fontvieille neighbourhood. www.columbusmonaco.com.

REFUELLING

Where to eat:

Le Grill

Flavours of the ocean, the sky and the earth. It offers a delicious Mediterranean menu from the top floor of the Hotel de Paris. www.alain-ducasse.com

Las Brisas

A wide terrace facing the ocean and an elegant and gorgeously decorated interior sprinkled with colour inside the exclusive Monte Carlo Bay Hotel. www.montecarlobay.com

Yoghi

Deliciously simple and modern cuisine prepared by Takeo Yamakazi, the Japanese pupil of the great French chef Jöel Robuchon. www.metropole.com

SET UP

*Monaco is one of the most luxurious capitals in the world. The most famous brands are located in the exclusive **Carré d'Or** and the **Galerie des Allées Lumières**. You might also enjoy exploring the antique shops, art galleries or souvenir shops in the old city's alleys, in the **metropolis's gallery market** or in **Fontvieille's shopping centre**.*

El rincón con más glamour de la Costa Azul

Côte d'Azur's most glamorous corner





Londres

Un fin de semana
de lo más *british*

*LONDON:
A very British weekend*



Del 6 al 8 de julio, el Mundial de Fórmula 1 llega a Gran Bretaña. A pesar de la leyenda de Silverstone, el vecino Londres se presenta como el destino británico más ecléctico, con gran diversidad de atracciones turísticas. Por algo es una de las ciudades más visitadas del mundo, con una afluencia turística de más de 30 millones de personas al año, llegadas de todos los continentes.

VUELTAS DE RECONOCIMIENTO

Las principales atracciones turísticas de la capital británica son la Torre de Londres, el London Eye, Trafalgar Square, la Abadía de Westminster, Parliament Square, Tower Bridge, Hyde Park, Regent's Park, The Mall, el Palacio de Buckingham, la Catedral de San Pablo, Piccadilly Circus o el Castillo de Windsor, además de multitud de museos, galerías de arte y teatros.

POLE No perderse...

El Gran Premio de Gran Bretaña coincide con la celebración del **Barclaycard Wireless Festival 2012**, el multitudinario evento musical que reunirá este año en Hyde Park a la súper estrella mundial Rihanna, con Drake, Pitbull, The Roots, J. Cole y Deadmau5, entre muchos otros. www.wirelessfestival.co.uk

From July 6th to 8th, the Formula 1 World Championship comes to Great Britain. In spite of Silverstone legend, neighbouring London will also be an appealing destination. As one of the most frequented cities in the world, it receives more than thirty million people from every continent each year.

SIGHTSEEING LAPS

The main touristic attractions in the British capital are The Tower of London, The London Eye, Trafalgar Square, Westminster Abbey, Parliament Square, Tower Bridge, Hyde Park, Regent's Park, The Mall, Buckingham Palace, Saint Paul's Cathedral, Piccadilly Circus, or Windsor Castle, in addition to a multitude of museums, art galleries and theatres.

POLE Must see...

*The British Grand Prix coincides with the celebration of the **Barclaycard Wireless Festival 2012**, the huge musical event that will take place in Hyde Park and bring together the international superstar Rihanna, Drake, Pitbull, The Roots, J. Cole and Deadmau5, among others. www.wirelessfestival.co.uk*

EN BOXES

The Berkeley

Cercano a Harrods, propone un baño en la piscina de la azotea, antes de disfrutar una cena apetitosa en el Koffmann's de Pierre Koffmann. www.the-berkeley.co.uk

Covent Garden Hotel

Situado en el Soho londinense, a poca distancia de la Royal Opera House y muy cerca de los restaurantes y sitios de moda para *shopping* y copas. www.firmdale.com

Claridge's

El hotel preferido de *celebrities* de todo el mundo, por su auténtica y refinada decoración art déco y su ubicación, cerca de las boutiques de Bond Street. www.claridges.co.uk

REPOSTAJE

Le Gavroche

Todo un referente de la gastronomía francesa en el exclusivo y elegante barrio de Mayfair. www.le-gavroche.com

Bibendum

Sin duda, uno de los mejores restaurantes de la ciudad, con una espectacular ostería en la planta inferior. www.bibendum.co.uk

Nobu

Con vistas espectaculares a Hyde Park, este moderno y conocido restaurante del Hotel Metropolitan ofrece una cocina japonesa con un toque vanguardista. www.noburestaurants.com

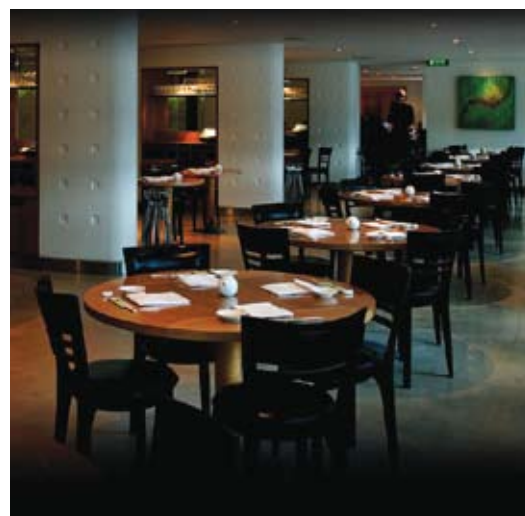
SET UP

Londres es el paraíso de las compras. La ciudad posee algunos barrios comerciales inconfundibles, como **Oxford Street**, donde conviven los grandes almacenes; los exclusivos **New Bond Street** o **King's Road** de las grandes firmas de lujo; **Jermyn Street**, famosa por sus sastrerías para caballero; el mítico **Carnaby Street** de los 'Swinging Sixties, más urbanos y chics; el **Covent Garden** de la artesanía y las curiosidades; el inmenso centro comercial de **Westfield London**; o el pintoresco **Notting Hill**, con una selección fantástica de tiendas alternativas y eclécticas; y el famoso mercado de **Portobello Road**.



Barrios como New Bond Street o Notting Hill hacen de Londres el paraíso de las compras

Neighbourhoods such as New Bond Street or Notting Hill make London a shopper's paradise



IN BOXES: Where to sleep:

The Berkeley

Located near Harrods, you can take a dip in the rooftop pool before enjoying an appetizing dinner in Pierre Koffmann's restaurant, Koffmann's. www.the-berkeley.co.uk

Covent Garden Hotel

Located in London's Soho, a short distance from the Royal Opera House and close to fashionable restaurants, bars and shops. www.firmdale.com

Claridge's

The hotel preferred by celebrities from all over the world, for its authentic and refined art deco decor and its location near Bond Street boutiques. www.claridges.co.uk

REFUELLING

Where to eat:

Le Gavroche

Every element of French gastronomy in the exclusive and elegant neighbourhood of Mayfair. www.le-gavroche.com

Bibendum

Without a doubt, one of the best restaurants in the city, with a wonderful oyster bar on the lower level. www.bibendum.co.uk

Nobu

With spectacular views of Hyde Park, this renowned contemporary restaurant inside the Hotel Metropolitan offers Japanese cuisine with an avant garde touch. www.noburestaurants.com

SET UP

London is a shopper's paradise. The city has several unique commercial neighbourhoods such as **Oxford Street**, with large department stores; **New Bond Street** or **King's Street** with renowned luxury brands; **Jermyn Street**, famous for its tailored gentleman's clothing; the legendary urban and chic **Carnaby Street** of the Swinging Sixties; **Covent Garden** with handcrafted goods and curiosities; the immense commercial centre of **Westfield London**; the picturesque **Notting Hill**, with an amazing selection of alternative and eclectic stores and the famous market on **Portobello Road**.



 **Albert Park (Melbourne)**
GP DE AUSTRALIA / AUSTRALIAN GRAND PRIX
 Australia
 18/03/2012

 **Sepang Int. Circuit (Kuala Lumpur)**
GP DE MALASIA / MALAYSIAN GRAND PRIX
 Malasia / Malaysia
 25/03/2012

 **Shanghai International Circuit (Shanghai)**
GP DE CHINA / CHINESE GRAND PRIX
 China
 15/04/2012

 **International Circuit (Sakhir)**
GP DE BAHREIN / BAHRAIN GRAND PRIX
 Bahrein / Bahrain
 22/04/2012

 **Circuit de Catalunya (Barcelona)**
GP DE ESPAÑA / SPANISH GRAND PRIX
 España / Spain
 13/05/2012

Circuit de Monaco (Montecarlo)
GP DE MÓNACO / MONACO GRAND PRIX
 Mónaco / Monaco
 27/05/2012

Circuit Gilles-Villeneuve (Montréal)
GP DE CANADÁ / CANADIAN GRAND PRIX
 Canadá / Canada
 10/06/2012

Circuito Urbano de Valencia (Valencia)
GP DE EUROPA / GRAND PRIX OF EUROPE
 España / Spain
 24/06/2012

Silverstone Circuit (Silverstone)
GP DE GRAN BRETAÑA / BRITISH GRAND PRIX
 Gran Bretaña / Great Britain
 08/07/2012

Hockenheimring (Hockenheim)
GP DE ALEMANIA / DEUTSCHLAND GRAND PRIX
 Alemania / Germany
 22/07/2012

Hungaroring (Budapest)
GP DE HUNGRÍA / HUNGARIAN GRAND PRIX
 Hungría / Hungary
 29/07/2012

Circuit de Spa-Francorchamps (Spa)
GP DE BÉLGICA / BELGIAN GRAND PRIX
 Bélgica / Belgium
 02/09/2012

Autodromo di Monza (Monza)
GP DE ITALIA / ITALIAN GRAND PRIX
 Italia / Italy
 09/09/2012

Marina Bay Street Circuit (Singapur)
GP DE SINGAPUR / SINGAPORE GRAND PRIX
 Singapur / Singapore
 23/09/2012

Suzuka (Suzuka)
GP DE JAPÓN / JAPANESE GRAND PRIX
 Japón / Japan
 07/10/2012

Korea International Circuit (Yeongam)
GP DE COREA / KOREAN GRAND PRIX
 Corea / Korea
 14/10/2012

Buddh International Circuit (Nueva Delhi)
GP DE INDIA / INDIAN GRAND PRIX
 India
 28/10/2012

Yas Marina Circuit (Abu Dhabi)
GP DE ABU DHABI / ABU DHABI GRAND PRIX
 EÁU / U.A.E.
 04/11/2012

Circuit of the Americas (Austin)
GP DE ESTADOS UNIDOS / UNITED STATES GRAND PRIX
 EE.UU. / United States
 18/11/2012

Autodromo Jose Carlos Pace (Sao Paulo)
GP DE BRASIL / BRAZILIAN GRAND PRIX
 Brasil
 25/11/2012



Operador Logístico Integral

Day Definite

Express
Fix

Time Definite

Night
10
13

Europa

Uno - Express
Grupaje - Cargo
Selección

World Wide

Overseas
Paquetería Urgente
Logística Integral a Medida

Lo+Nuevo

TATA Vista

Bien hecho, práctico y económico.

P O R

6.960,00 €*

A/A, ABS+EBD, 2 airbags, dirección asistida, cierre centralizado, RCD con Bluetooth, todo de serie. MÁS COCHE POR TU DINERO.



Muy manejable por ciudad. Es amplio hasta para cinco ocupantes. Tiene cinco puertas, un completo equipamiento de serie y un dinámico motor de inyección multipunto muy fiable que te permite viajar con soltura por carretera con poco consumo.

Ahora el VISTA es la novedad más práctica, económica y diferente del mercado.

Con su equipamiento de serie, su línea y este precio, no te va a costar enamorarte a primera vista.



Emissiones de CO₂ ciclo mixto 139 gr/Km.
Consumo combinado 5,9 lt./100 Km.

Teléfono de información y atención al cliente

902 300 320

www.tatamotors.es

NIJULER Automoción Siglo XXI, SL
Distribuidor Oficial TATA



TATA patrocinador oficial del
Equipo Español de Fórmula 1



Me gusta, lo quiero, lo compro.

* PVP incluye descuento de 1.000 € si se financia la compra del vehículo. Importe mínimo a financiar: 6.900 €. Financiación concertada con Banco Cetelem, S.A. A-78550348 y sujeta a la aprobación de la entidad. Promoción válida hasta 31/07/2012. Llamar de atención nocturnas.