

one

HRT FORMULA 1™ MAGAZINE



Quickfire

HRT FORMULA 1™ TEAM desde dentro
HRT FORMULA 1™ TEAM from within

Luis Pérez-Sala

Un GRAN PREMIO
con PEDRO DE LA ROSA
A GRAND PRIX with Pedro de la Rosa

Inauguración de La
Caja Mágica
Grand opening of the Caja Mágica

HRT GOURMET

editorial

LETTER TO OUR READERS

Apenas han pasado un par de meses desde que publicáramos el primer número de la revista ONE y, cuando nos encontramos en el ecuador del Campeonato, muchas son las cosas que han pasado desde entonces. Hemos inaugurado una nueva sede en Caja Mágica, el F112 sigue evolucionando, el equipo trabaja ya como tal y los pilotos siguen sorprendernos cada día con su capacidad de trabajo y sacrificio.

Poco a poco pero con convicción y firmeza vamos dando los pasos que nos marcábamos al empezar esta nueva aventura con HRT y los frutos empiezan a percibirse desde fuera. Tanto en pista como fuera de ella, este proyecto va tomando consistencia y cada vez son más los que confían y apuestan por él como proyecto de futuro.

En las páginas interiores de la revista encontraréis con detalle cómo han sido estos meses en los circuitos, así como lo que nos espera en los próximos meses: una nueva sección Gourmet que ya empieza a ser referente en el paddock de Fórmula 1 gracias a nuestros compañeros de Arzak-Bokado; el gran evento de la inauguración de la Caja Mágica; y un repaso en primera persona de lo que está siendo la experiencia al frente de HRT Formula 1 Team, entre otras cosas. Espero que la disfrutéis...

De nuevo, gracias a todos los miembros del equipo y a nuestros socios, pero también a todos los aficionados que día a día nos muestran su apoyo, porque entre todos hacemos de HRT un equipo mejor.

Saludos cordiales,

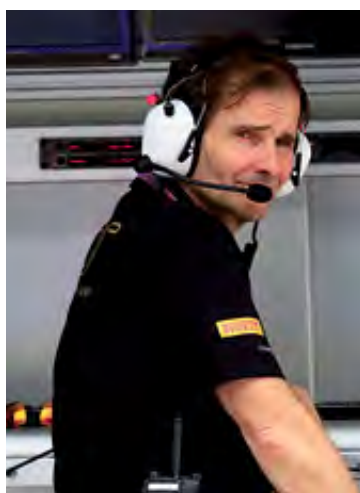
It's just been a couple of months since we published the first issue of ONE Magazine, and now, when we are in the middle of the Championship, there are many things that have happened since then. We have opened a new headquarters in the Caja Mágica, the F112 is constantly evolving, the team already works as such, and the drivers keep surprising us every day with their ability to work and sacrifice.

Slowly but with conviction and firmness we are taking all the steps we set ourselves at the beginning of this new adventure with HRT, and the results begin to be seen from the outside. Both on and off-track, this project is gaining consistency and confidence among an increasing number of people who trust and are committed to it as a forward-looking project.

In the inside pages of the magazine you will find in detail how these months on the circuits have been and what awaits us in the upcoming months: a new Gourmet section that's already becoming a reference in the F1 paddock thanks to our colleagues Arzak-Bokado; the great inauguration event of the Caja Mágica; and a personal review of what the experience of leading HRT Formula 1 Team has been like, among other things. I hope you enjoy it...

Again, thanks to all the team members and our partners, but also to all the fans who show us their support on a daily basis, because all together we make HRT a better team.

Best regards,



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

Ángel 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.



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



12



84

6 Noticias F1 / *F1 News*

12 Análisis GP / *GP Reviews*

32 Previas GP / *GP Previews*

46 Entrevista Luis Pérez-Sala
Interview Luis Pérez-Sala

54 Noticias HRT Formula 1™ TEAM /
HRT Formula 1™ TEAM News

62 HRT Gourmet

66 Un Gran Premio con Pedro de la Rosa /
A Grand Prix with Pedro de la Rosa

70 Quickfire

74 De cerca: El casco de Narain /
Up Close: Narain's Helmet


76 F112

78 Noticias Partners / *Partner News*

82 Redes Sociales / *Social Networks*

84 Viajes / *Travel*

96 Calendario / *Calendar*



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



LA FIA CONDECORA A S.M. EL REY

por su apoyo al deporte automovilístico

En un acto celebrado en el Palacio de la Zarzuela, el presidente de la Federación Internacional de Automovilismo, Jean Todt, entregó a Su Majestad el Rey D. Juan Carlos la Medalla de Oro FIA del Deporte Automovilístico 2012, en reconocimiento a su apoyo incondicional al deporte en general, y a la Fórmula 1, en particular.

España tiene una larga y gloriosa historia en la competición automovilística, avalada por los dos mundiales de Fernando Alonso, el desarrollo de dos Grandes Premios (Barcelona y Valencia) y HRT Formula 1 Team. En palabras de Todt, "Su Majestad es un gran aficionado, y su presencia en las citas más importantes evidencia la contribución considerable de España a la popularidad del deporte automovilístico en el mundo".

FIA HONOURS H.M. THE KING FOR HIS SUPPORT TO MOTORSPORT

In a ceremony held at the Palacio de la Zarzuela, the president of the FIA, Jean Todt, handed His Majesty the King Juan Carlos, the FIA Gold Medal for Motor Sport 2012, in recognition of his unconditional support for sports in general and Formula 1 in particular.

Spain has a long and proud history in motor racing, supported by the two World Championships of Fernando Alonso, the development of two Grands Prix (Barcelona and Valencia) and HRT Formula 1 Team. In the words of Todt, "His Majesty is a big fan, and his presence in the most important events demonstrates the significant contribution of Spain to the popularity of motor sport in the world."



Máxima **C**alidad

Presente en 120 países

2012

GUÍAPEÑÍN
90 PUNTOS



© J.H. Sohn



© SuperCars

LATINOAMÉRICA, en la mira de la Fórmula 1™

Todo apunta a que Latinoamérica se convertirá en la sorpresa del calendario de la F1 para el próximo año. Tras flirtear con Argentina el pasado año, ahora los rumores apuntan a que en 2013 podría darse un Gran Premio en suelo azteca. El Gran Premio mexicano - que se disputaría en el Autódromo Hermanos Rodríguez por un periodo inicial de cinco temporadas - podría entrar en lugar del Gran Premio de Europa que se corre en Valencia y que, a partir de la temporada 2013, podría alternarse con el Gran Premio de España que se disputa en Montmeló.

La popularidad del piloto mexicano Sergio "Checo" Pérez, que ha atraído los ojos de la afición y las empresas mexicanas de nuevo al deporte del motor, habría contribuido a un posible regreso de la F1 a tierra azteca tras más de veinte años.

LATIN AMERICA, IN THE SPOTLIGHT OF FORMULA 1™

All indications are that Latin America will become the surprise of the F1 calendar next year. After flirting with Argentina last year, now the rumours suggest that a Grand Prix could take place on Aztec soil in 2013. The Mexican Grand Prix - that would take place at the Autodromo Hermanos Rodriguez for an initial period of five seasons - could replace the European Grand Prix which is raced in Valencia, and which will possibly alternate with the Spanish Grand Prix which takes place at Montmeló.

The popularity of Mexican driver Sergio "Checo" Pérez, who has attracted Mexican fans and firms back towards motorsport, would have contributed to a possible return of F1 to Aztec lands after more than twenty years.

"This is my time"

Kıvanç 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 7
• Mail. ibernegocios@ibernegocios.com

ADIÓS A ROY SALVADORI

ex piloto de F1 y ganador en Le Mans

FAREWELL TO ROY SALVADORI

former F1 driver and Le Mans winner

El pasado 3 de junio fallecía, a los 90 años de edad, Roy Salvadori, conocido ex piloto de F1 y vencedor de las 24 Horas de Le Mans. Una muerte que se producía tan solo unas semanas después de la de Carroll Shelby, con quien compartió la victoria de Aston Martin DBR1 en Le Mans en 1959.

Considerado uno de los mejores pilotos británicos durante los años 50, Roy Salvadori disputó 47 carreras con coches de Ferrari, Connaught, Maserati, Vanwall, Cooper, BRM, Aston Martin y Lola, en el equipo Bowmaker, con quien se retiraría definitivamente a finales de 1962. Tras unos años alejado de la Fórmula 1, Salvadori regresó a la competición, esta vez como jefe de equipo en Cooper en 1966, cargo que ejerció hasta 1968, cuando se apartaría definitivamente de los circuitos.



Roy Salvadori, renown F1 driver and former winner of the 24 Hours of Le Mans, passed away last June 3rd at the age of 90. This death occurred just weeks after Carroll Shelby, with whom he shared Aston Martin DBR1's victory at Le Mans in 1959, passed away.

Considered one of the best British drivers during the 50's, Roy Salvadori took part in 47 races with Ferrari, Connaught, Maserati, Vanwall, Cooper, BRM, Aston Martin and Lola cars, and would definitively put an end to his career with

Bowmaker in 1962. After a few years away from Formula 1, Salvadori returned to the competition, this time as team principal for Cooper in 1966, a position he held until 1968, when he finally left the Formula 1 circuits.

LA REAL FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE AUTOMOVILISMO

apuesta por un deporte sostenible

THE SPANISH FEDERATION OF MOTORING

commits to a sustainable sport

La RFEa ha presentado su Código Medioambiental, que recoge una serie de recomendaciones e indicaciones para hacer del deporte del motor una actividad sostenible y respetuosa con el medio ambiente. Este documento, basado en el Código Medioambiental de la FIA, ha sido presentado en el Consejo Superior de Deportes, bajo la presidencia del Secretario de Estado para el Deporte, Miguel Cardenal.

Tal y como indicaba durante la presentación Carlos Gracia, Presidente de la RFEa y Vicepresidente de la FIA, "no se trata de un texto de obligado cumplimiento", sino de unas pautas que ayuden a sensibilizar a los distintos colectivos involucrados en el deporte del motor, para evitar trastornos al medio natural en el que muchas ocasiones se desarrollan las carreras.

The RFEa has submitted its Environmental Code, which contains a series of recommendations and guidelines for making motorsport a sustainable and environmentally friendly activity. This document, based on the Environmental Code of the FIA, was presented in the Spanish Sports Council under the chairmanship of the Secretary of State for Sport, Miguel Cardenal.



Real Federación Española de Automovilismo

As indicated during the presentation by Carlos Gracia, President of the RFEa and Vice President of the FIA, "it is not a mandatory text" but guidelines which help the different groups involved in motor sport more aware, in order to avoid the disruption of the natural environment in which races take place on many occasions.

Revidox

S T I L V I D[®] 8 4 %

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





Gran Premio de España 2012

Una carrera vibrante que hizo historia
A vibrant race that made history

La quinta prueba del Mundial de F1, disputada en el circuito de Montmeló, resultó una emocionante carrera en la que los pilotos sufrieron para contrarrestar el desgaste de los neumáticos, en un exigente trazado. Pastor Maldonado hizo historia al convertirse en el primer piloto venezolano en obtener un triunfo en la categoría reina.

Maldonado protagonizó un titánico duelo con Fernando Alonso quien, a pesar de realizar una buena carrera, no fue capaz de superar al piloto sudamericano. En tercer lugar cruzó la meta el finlandés Kimi Raikkonen, que se vio superado también por la acertada estrategia de Williams.

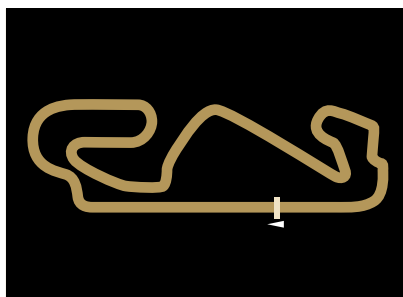
Sucumbieron ante la dureza del circuito y no pudieron puntuar el piloto de HRT Narain Karthikeyan; Michael Schumacher, al embestir al también retirado Bruno Senna; Charles Pic y Sergio Pérez, que averió su Sauber tras un golpe en una curva.

SPANISH GRAND PRIX

The fifth round of the F1 World Championship, celebrated at the Spanish circuit of Montmeló, was an exciting race in which drivers suffered to overcome tyre wear on a demanding track. Pastor Maldonado made history by becoming the first Venezuelan driver to win in this category.

Maldonado was involved in a titanic duel with Spaniard Fernando Alonso who, despite completing a good race, was unable to beat the South American driver. Kimi Raikkonen crossed the finish line in third place. He led the race in some sections, but was also beaten by the successful strategy of Williams.

Amongst those falling victims to the difficulties of the track and not scoring a point were HRT's Narain Karthikeyan; Michael Schumacher, after colliding with Bruno Senna who also abandoned; Charles Pic and Sergio Pérez, who damaged his Sauber after a collision on a turn



CIRCUITO DE CATALUÑA, Montmeló (España)
Circuit de Catalunya, Montmeló (Spain)

Tipo de circuito: Permanente
Inaugurado en 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

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

LA VISIÓN DEL HRT FORMULA 1™ TEAM



Una carrera agrídulce

El Circuito de Montmeló recibía con gran expectación la celebración del Gran Premio de España, la quinta carrera puntuable de la temporada y una cita muy especial para el HRT Formula 1 Team, que disputaba su primer Gran Premio en casa de su nueva era. Pero también para Pedro de la Rosa, que realizó una gran carrera de principio a fin, con cuatro paradas, y que, a pesar de las dificultades, logró terminar en la 19ª posición, logrando el mejor resultado para el equipo hasta el momento.

La cara amarga de la jornada fue el abandono de Narain Karthikeyan tras un problema con una tuerca en su segunda parada a boxes.

A bittersweet race

Montmeló Circuit eagerly welcomed the celebration of the Spanish Grand Prix, the fifth race of the season and a very special date for the HRT Formula 1 Team taking part in the first home Grand Prix of its new era. It was also a great day for Pedro de la Rosa who completed a brilliant race from start to finish, with four pit stops, and managed to overcome adversity to cross the line in 19th place, achieving the team's best result of the season so far.

The sour note of the day was Narain Karthikeyan's retirement as a result of a problem with a screw in his second pit stop.

HRT FORMULA 1™ TEAM'S VISION



Pedro de la Rosa

“Correr delante de tu afición es fantástico y poder acabar la carrera, también. Estoy muy contento, porque es el segundo GP de casa que termino. La posición fue discreta, pero hemos luchado al máximo. La carrera fue más difícil de lo que esperábamos. Nos fuimos a 4 paradas y llegamos al límite porque los neumáticos se desgastaron muchísimo. Los blandos se desintegraban, pero luego los duros funcionaron mejor y pudimos mantener un mejor ritmo para terminar en la mejor posición de lo que llevamos de temporada delante de nuestra afición”.

“Racing in front of your home crowd is fantastic and so is finishing the race. I’m very happy because it’s the second home Grand Prix of my career that I finish. It was a discrete position but we gave it our all. The race was even harder than we anticipated. We did a four-stop strategy and we finished near the limit because the tyres were degrading a lot. The softs disintegrated, but the hards went better and we were able to maintain a better rhythm, which enabled us to finish in our best position so far this season in front of our fans”.



Narain Karthikeyan

“Tuvimos algún problema en la salida, ya que las ruedas patinaron, pero no me afectó demasiado y, al entrar en la primera curva, me coloqué cerca de Pedro de nuevo. Fue la primera vez que pilotaba con el depósito lleno esa semana por lo que, con el primer juego de neumáticos, mi objetivo fue adaptarme a ellos. Con el segundo juego hice una buena tanda, y estaba alcanzando a Pedro cuando entré en boxes a por los neumáticos duros. Ahí fue donde mi mala fortuna volvió a hacer acto de presencia... Espero haberla dejado atrás en España”.

“I had some trouble at the start with a little bit too much wheel spin, but it didn’t affect me too much and by the first turn I was already back up behind Pedro. It was the first time I drove on heavy fuel this weekend so, with the first set of tyres, my objective was to get used to them. On the second set I had a really good stint and was catching Pedro as we came in for the pit stop to switch to hard tyres. That’s when my bad luck continued... I hope to leave it behind in Spain”.



Luis Pérez-Sala

“Una vez más demostramos una buena fiabilidad que permitió a Pedro terminar el Gran Premio de España ante nuestra afición. Fue una carrera muy complicada, con una gran degradación en los neumáticos, y por eso tuvimos que ir a 4 paradas. Estamos satisfechos con el resultado de Pedro, que es el mejor que hemos logrado hasta el momento. Es un Gran Premio muy especial y por eso nos habría gustado poder terminar, no con uno, sino con los dos coches, pero desgraciadamente no fue posible, debido a un problema con el segundo cambio de ruedas de Narain”.

“Once more we proved a good reliability which enabled Pedro to finish the Spanish Grand Prix in front of our home crowd. It was a really tough race, with the tyres degrading a huge amount and that’s why we had to go for a four-stop strategy. We’re satisfied with Pedro’s result, which is the best we’ve achieved this season thus far. It’s a very special GP and for that reason we would have liked to have finished the race with not one but both cars. But unfortunately this was not the case because of a problem with Narain’s second tyre change”.

“Correr delante de tu afición es fantástico”

Pedro de la Rosa

“Racing in front of your home crowd is fantastic”

Pedro de la Rosa

CLASIFICACIÓN / CLASSIFICATION

Pos	No	Piloto / Driver	Equipo / Team	Vueltas / Laps	Tiempo / Time	Parilla / Grid	Pts
1	18	Pastor Maldonado	Williams	66	Winner	1	25.0
2	5	Fernando Alonso	Scuderia Ferrari	66	+3.1 seg.	2	18.0
3	9	Kimi Raikkonen	Lotus F1 Team	66	+3.8 seg.	4	15.0
4	10	Romain Grosjean	Lotus F1 Team	66	+14.7 seg.	3	12.0
5	14	Kamui Kobayashi	Sauber F1 Team	66	+64.6 seg.	9	10.0
6	1	Sebastian Vettel	Red Bull Racing	66	+67.5 seg.	7	8.0
7	8	Nico Rosberg	Mercedes GP Petronas	66	+77.9 seg.	6	6.0
8	4	Lewis Hamilton	Vodafone McLaren	66	+78.1 seg.	24	4.0
9	3	Jenson Button	Vodafone McLaren	66	+85.2 seg.	10	2.0
10	12	Nico Hulkenberg	Force India	65	+1 Vuelta	13	1.0
11	2	Mark Webber	Red Bull Racing	65	+1 Vuelta	11	0.0
12	17	Jean-Eric Vergne	Scuderia Toro Rosso	65	+1 Vuelta	14	0.0
13	16	Daniel Ricciardo	Scuderia Toro Rosso	65	+1 Vuelta	15	0.0
14	11	Paul Di Resta	Force India	65	+1 Vuelta	12	0.0
15	6	Felipe Massa	Scuderia Ferrari	65	+1 Vuelta	16	0.0
16	20	Heikki Kovalainen	Caterham F1 Team	65	+1 Vuelta	19	0.0
17	21	Vitaly Petrov	Caterham F1 Team	65	+1 Vuelta	18	0.0
18	24	Timo Glock	Marussia F1 Team	64	+2 Vueltas	21	0.0
19	22	Pedro De la Rosa	HRT F1 Team	63	+3 Vueltas	22	0.0
Ret	15	Sergio Perez	Sauber F1 Team	37	+29 Vueltas	5	0.0
Ret	25	Charles Pic	Marussia F1 Team	35	+31 Vueltas	20	0.0
Ret	23	Narain Karthikeyan	HRT F1 Team	22	+44 Vueltas	23	0.0
Ret	7	Michael Schumacher	Mercedes GP Petronas	12	Accidente	8	0.0
Ret	19	Bruno Senna	Williams	12	Daños por accidente	17	0.0

ANÁLISIS: GP MÓNACO





Gran Premio de Mónaco 2012

Pocas sorpresas
en el siempre
mítico Principado
Few surprises at the
endlessly mythical
Principality

A pesar de la amenaza de lluvia, la sexta carrera de la temporada 2012 de Fórmula 1 se desarrolló en un seco y siempre emocionante circuito urbano de Mónaco. La dificultad del trazado para acometer los adelantamientos obligó a que, una vez más, la estrategia de paradas en boxes fuera decisiva.

Mark Webber (Red Bull) logró la victoria, tras partir desde la primera posición de la parrilla, seguido de Nico Rosberg (Mercedes) y de Fernando Alonso (Ferrari), que tras esta carrera se colocó líder del Campeonato.

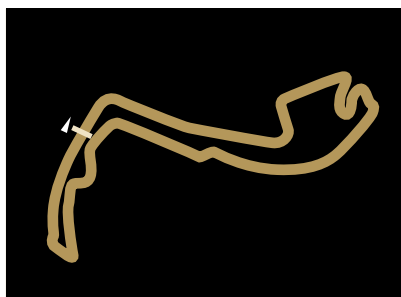
No tuvieron tanta suerte Pedro de la Rosa (HRT) y Pastor Maldonado (Williams), que se vieron obligados a abandonar la carrera en la primera vuelta, tras verse involucrados en un accidente. Michael Schumacher (Mercedes) y Jenson Button (McLaren) tuvieron el mismo final.

2012 MONACO GRAND PRIX

Despite the threat of rain, the sixth race of the 2012 Formula 1 season took place in a dry and always exciting Monaco street circuit. The difficulty to overtake meant that pit stop strategies were crucial once again.

Australian Mark Webber (Red Bull) claimed victory after starting from pole position, followed by German Nico Rosberg (Mercedes) and Spaniard Fernando Alonso (Ferrari), who took the lead in the Championship after this race.

Pedro de la Rosa (HRT) and Pastor Maldonado (Williams) were not so lucky and were forced to abandon the race in the first lap, after being involved in an accident. Michael Schumacher (Mercedes) and Jenson Button (McLaren) had the same ending.



CIRCUITO DE MÓNACO, Montecarlo (Principado de Mónaco)
CIRCUIT DE MONACO Montecarlo (Principality of Monaco)

Tipo de circuito: Urbano
Inaugurado en: 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

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

LA VISIÓN DEL HRT FORMULA 1™ TEAM



Luces y sombras

De nuevo, la mítica y esperada prueba en el circuito urbano de Mónaco trajo una sensación agri dulce para el equipo. Narain Karthikeyan terminó en la posición 15ª, logrando su mejor marca y resultado para el equipo esta temporada, en una prueba tan legendaria como el Gran Premio de Mónaco. Karthikeyan condujo con habilidad por las calles del Principado y, tras una acertada estrategia de dos paradas, llevó su F112 hasta la meta.

La cara amarga fue para el piloto Pedro de la Rosa que, a pesar de unos buenos entrenamientos y una clasificación impecable, cayó víctima del traicionero circuito urbano. Desafortunadamente, el español fue embestido por otro coche en la primera vuelta de la carrera. Los daños sufridos en el alerón trasero fueron muy serios, por lo que de la Rosa se vio obligado a abandonar la carrera.

Lights and shadows

Once again, the legendary and awaited race at the Monaco Street Circuit left the team with bittersweet sensations. Narain Karthikeyan finished in 15th, achieving his and the team's best result of the season, at such a legendary event as the Monaco Grand Prix. Karthikeyan skilfully drove through the Principality's streets and, after a clever two-stop strategy, crossed the finish line with his F112.

The sour note was Pedro de la Rosa who, despite completing three good practice sessions and an impeccable qualifying session, fell victim to the tricky Monaco circuit. The Spanish driver got hit from behind when trying to avoid a car that had crashed on the first lap of the race. The damage suffered to the rear wing was quite severe and de la Rosa was forced to retire.

HRT FORMULA 1™ TEAM'S VISION



Pedro de la Rosa

“Fue una verdadera lástima; lo siento mucho por el equipo, porque creo que podía haber conseguido un buen resultado. Nuestra estrategia de ir a una parada primero con blando y luego súper-blando era buena, así que fue una pena no hacer más de 300 metros. No fue un error mío ni del equipo, pero son lances de carrera, y un día puede pasarme a mí también, la lástima es que sucediera precisamente en Mónaco. Me entristeció porque, aunque no hubiéramos podido conseguir un punto, al menos sí haber terminado en una buena posición”.

“It was a terrible shame; I feel sorry for the team because I think we could have achieved a good result. Our one-stop strategy with softs first and super-softs second was good, so it was a shame not to have been able to complete more than 300 metres. It wasn't a mistake by me or the team, but those things happen in races. One day it might happen to me too, the sad thing is that it happened precisely in Monaco. I leave here a little bit sad because, although we wouldn't have scored a point, we could have at least finished with a good result”.



Narain Karthikeyan

“Fue una carrera dura porque íbamos muy al límite con los neumáticos. Intentamos mantener un ritmo constante y terminar la carrera; sabíamos que si conseguíamos hacer esto podíamos terminar en una buena posición. El 15º puesto es un buen resultado y una buena manera de dejar atrás la decepción de Barcelona. Ahora debo trabajar de cara a completar una buena vuelta en la sesión de clasificación, ya que ese está siendo mi punto débil esta temporada. Espero poder trasladar estas buenas sensaciones a las siguientes carreras”.

“It was a tough race because we were very limited on our tyres. We tried to keep a constant pace and finish the race; we knew that if we managed to do that we would be able to finish in a good position. 15th position is a good result and a good way of getting over the disappointment from Barcelona. Now what I need to do is work on putting together a good lap in qualifying as that has been my weakest point this season. Hopefully I'll be able to carry the momentum from here onto the next races”.



Luis Pérez-Sala

“Dejamos Mónaco con sentimientos contrapuestos. A Pedro le golpearon en los primeros compases y francamente fue una pena, pero Narain hizo una carrera muy buena y logramos un 15º puesto, nuestra mejor clasificación hasta el momento. Mónaco es siempre una carrera complicada y salimos con una estrategia pensada para mojado. Finalmente no llovió y eso nos costó alguna posición. Pero estamos satisfechos porque terminamos la carrera, al menos con uno de los coches y solo a dos vueltas, algo que en Montecarlo fue positivo para nosotros”.

“We've got mixed feelings today. Pedro got hit in the early stages, which was a real shame but, on the other hand, Narain completed a very good race and we achieved a 15th place, our best result this season so far. This race is always complicated and, we started with a strategy planned for a wet race. In the end it didn't rain and that cost us a couple of positions. But we're satisfied because we finished the race, with one car at least and only two laps off the winner, something which here in Monte Carlo is positive for us”.

“El 15º puesto es un buen resultado y una buena manera de dejar atrás la decepción de Barcelona”

Narain Karthikeyan

“15th position is a good result and a good way of getting over the disappointment from Barcelona”

Narain Karthikeyan

CLASIFICACIÓN / CLASSIFICATION

Pos	No	Piloto / Driver	Equipo / Team	Vueltas / Laps	Tiempo / Time	Parilla / Grid	Pts
1	2	Mark Webber	Red Bull Racing	78	Ganador	1	25.0
2	8	Nico Rosberg	Mercedes GP Petronas	78	+0.6 seg.	2	18.0
3	5	Fernando Alonso	Scuderia Ferrari	78	+0.9 seg.	5	15.0
4	1	Sebastian Vettel	Red Bull Racing	78	+1.3 seg.	9	12.0
5	4	Lewis Hamilton	Vodafone McLaren	78	+4.1 seg.	3	10.0
6	6	Felipe Massa	Scuderia Ferrari	78	+6.1 seg.	7	8.0
7	11	Paul Di Resta	Force India	78	+41.5 seg.	14	6.0
8	12	Nico Hulkenberg	Force India	78	+42.5 seg.	10	4.0
9	9	Kimi Raikkonen	Lotus F1 Team	78	+44.0 seg.	8	2.0
10	19	Bruno Senna	Williams	78	+44.5 seg.	13	1.0
11	15	Sergio Perez	Sauber F1 Team	77	+1 Vuelta	23	0.0
12	17	Jean-Eric Vergne	Scuderia Toro Rosso	77	+1 Vuelta	16	0.0
13	20	Heikki Kovalainen	Caterham F1 Team	77	+1 Vuelta	17	0.0
14	24	Timo Glock	Marussia F1 Team	77	+1 Vuelta	19	0.0
15	23	Narain Karthikeyan	HRT F1 Team	76	+2 Vueltas	22	0.0
16	3	Jenson Button	Vodafone McLaren	70	+8 Vueltas	12	0.0
Ret	16	Daniel Ricciardo	Scuderia Toro Rosso	65	+13 Vueltas	15	0.0
Ret	25	Charles Pic	Marussia F1 Team	64	+14 Vueltas	21	0.0
Ret	7	Michael Schumacher	Mercedes GP Petronas	63	+15 Vueltas	6	0.0
Ret	14	Kamui Kobayashi	Sauber F1 Team	5	Daños por accidente	11	0.0
Ret	21	Vitaly Petrov	Caterham F1 Team	15	Electrical	18	0.0
Ret	10	Romain Grosjean	Lotus F1 Team	0	Accidente	4	0.0
Ret	22	Pedro De la Rosa	HRT F1 Team	0	Accidente	20	0.0
Ret	18	Pastor Maldonado	Williams	0	Accidente	24	0.0





Gran Premio de Canadá 2012

La estrategia
fue decisiva
The strategy
was crucial

El británico Lewis Hamilton (McLaren) se impuso en el Gran Premio de Canadá, séptima carrera del Mundial 2012 de Fórmula 1, por delante del francés Romain Grosjean (Lotus) y el mexicano Sergio Pérez (Sauber), victoria que aupó a Hamilton hasta la posición de liderazgo del Campeonato del Mundo de Fórmula 1.

Tras una intensa carrera condicionada por la dureza del circuito, lograron puntuar también el alemán Sebastián Vettel (Red Bull) y Fernando Alonso (Ferrari) quien, a pesar de liderar la prueba durante gran parte de la misma, llegó finalmente a la meta en quinto lugar.

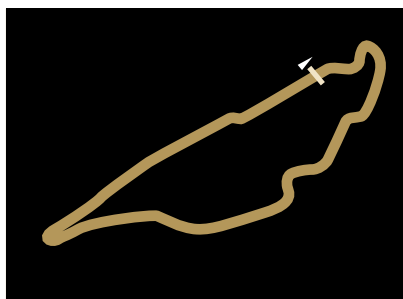
Destacable también fue la pugna entre Felipe Massa (Ferrari), Sergio Pérez (Sauber) y Nico Rosberg (Mercedes), resuelta a favor del mexicano, y la retirada de los dos HRT, así como la del alemán Michael Schumacher (Mercedes) y su compatriota Timo Glock (Marussia).

2012 CANADIAN GRAND PRIX

British driver Lewis Hamilton (McLaren) won the Canadian Grand Prix, seventh race of the 2012 Formula 1 World Championship, ahead of Romain Grosjean (Lotus) and Sergio Perez (Sauber). This victory pushed Hamilton to the head of the Formula 1 World Championship standings.

After an intense race conditioned by the difficulty of the track, Germany's Sebastian Vettel (Red Bull) and Fernando Alonso (Ferrari) who finished in fifth despite leading the race for a large amount of time, were also amongst the points.

Other highlights were the battle between Felipe Massa (Ferrari), Sergio Pérez (Sauber) and Nico Rosberg (Mercedes), which went the Mexican's way, and the retirement of both HRT's, Michael Schumacher (Mercedes) and his fellow countryman Timo Glock (Marussia).



CIRCUITO GILLES-VILLENEUVE, Montreal (Canadá)
CIRCUIT GILLES-VILLENEUVE, Montréal (Canada)

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: 14
Curvas a la derecha: 8
Curvas a la izquierda: 6
Dirección del circuito:
En el sentido de las agujas del reloj

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

LA VISIÓN DEL HRT FORMULA 1™ TEAM



Los frenos no aguantaron

El Gran Premio de Canadá supuso un jarro de agua fría para el equipo HRT Formula 1 Team, que vio a sus dos pilotos fuera de carrera en el primer tercio de la prueba, debido a problemas con los frenos. Narain Karthikeyan partía 24º y con los neumáticos súper-blandos, pero ya desde los primeros instantes notó que los frenos tenían una degradación mayor de la esperada, hasta que en la vuelta 22 dijeron “basta”.

Pedro de la Rosa, que arrancó desde la 20ª posición con el neumático blando, hizo una muy buena salida y llegó a rodar 19º con un ritmo superior a los rivales directos, lo que hizo prever un buen resultado. Sin embargo, la gran degradación que estaban sufriendo los frenos y la salida de pista de su compañero por la misma causa, apenas un par de vueltas antes, llevó al equipo a tomar la decisión de retirar el coche 22 por motivos de seguridad.

The brakes didn't hold out

The Canadian Grand Prix was a tough day at the office for HRT Formula 1 Team as both drivers retired in the first third of the race due to some issues with the brakes. Narain Karthikeyan started from 24th on the supersoft compounds but from the off it was clear that the tyres were degrading more than expected and on lap 22 they said enough is enough and the Indian driver had to call it a day.

Pedro de la Rosa, who began the race from 20th on softs, got off to a good start and was in 19th at one stage with a superior pace to the Marussias and close to the Caterhams, meaning that a positive result seemed to be on the cards. However, with the huge amount of degradation to the brakes and his teammate going off track as a result of the same issue a few laps earlier, the team decided to retire the number 22 car due to safety issues.

HRT FORMULA 1™ TEAM'S VISION



Pedro de la Rosa

"Fue una pena porque estábamos realizando la mejor carrera en lo que va de año. Desde las primeras vueltas me decían por radio que refrigerara los frenos, pero el desgaste era demasiado alto y no íbamos a llegar al final, así que tomamos la decisión correcta. Aunque sorprenda, me fui con buen sabor de boca porque me divertí estando por delante de los Marussia y teniendo a los Caterham muy poco por delante. Me quedé con lo más importante, que es que mejoramos mucho y eso es muy satisfactorio".

"It was a shame because we were having our best race of the season. From the first few laps they were telling me through the radio to cool the brakes but the degradation was too high and we weren't going to make it to the end so we made the right decision, which was to retire. Although it might sound surprising, I've got a good taste in my mouth because I had a lot of fun ahead of the Marussias and close behind the Caterhams. I took away the most important thing and that is that we improved notably and that is very satisfying".



Narain Karthikeyan

"Esta retirada fue decepcionante porque tuvimos un buen rendimiento desde el primer día, y en carrera estaba rodando en unos tiempos muy similares a Pic. Pero comencé a notar que los frenos fallaban y, aunque intenté no ir tan al límite, no sirvió de nada. Ahora debemos analizar lo que pasó, y trabajar para que no vuelva a suceder. Es una pena que el progreso que mostramos en Canadá no se tradujera en un buen resultado, pero debemos mirar adelante".

"This retirement is disappointing because we've performed well since the first day and during the race I was keeping up with Pic. But I started to feel the brakes were faltering and, although I tried not to go to the limit, it didn't help at all. Now we must analyze what happened and work to ensure it doesn't happen again. It's a shame that the progress we showed didn't translate into a good result, but we must look ahead".



Luis Pérez-Sala

"No puedo negar mi disgusto porque era la primera carrera que no acabamos con ninguno de los dos coches. Fue una lástima porque íbamos muy bien, pero tuvimos un problema de temperatura en los frenos en ambos coches que nos impidió terminar. Sabíamos que este iba a ser uno de nuestros puntos débiles en este circuito, dada la dureza de las frenadas y, lamentablemente, lo confirmamos. Por otro lado, estoy contento por la carrera que estaban haciendo Pedro y Narain. Ahora toca solucionar los problemas que detectamos".

"The truth is I can't deny I was disappointed because it was the first race we didn't finish with either car. It was a shame because we were going well, but we had a temperature issue with the brakes on both cars which impeded us from finishing. We knew this would be one of our weak points at this circuit, given the strong braking corners and, unfortunately, we confirmed this. On the other hand, I'm happy for the race Pedro and Narain were doing. Now we must resolve the problems we detected".

"Sabíamos que los frenos serían nuestro punto débil en este circuito"

Luis Pérez-Sala

"We knew the brakes would be our weak point at this circuit"

Luis Pérez-Sala

CLASIFICACIÓN / CLASSIFICATION

Pos	No	Piloto / Driver	Equipo / Team	Vueltas / Laps	Tiempo / Time	Parilla / Grid	Pts
1	4	Lewis Hamilton	Vodafone McLaren	70	Winner	2	25.0
2	10	Romain Grosjean	Lotus F1 Team	70	+2.5 seg.	7	18.0
3	15	Sergio Perez	Sauber F1 Team	70	+5.2 seg.	15	15.0
4	1	Sebastian Vettel	Red Bull Racing	70	+7.2 seg.	1	12.0
5	5	Fernando Alonso	Scuderia Ferrari	70	+13.4 seg.	3	10.0
6	8	Nico Rosberg	Mercedes GP Petronas	70	+13.8 seg.	5	8.0
7	2	Mark Webber	Red Bull Racing	70	+15.0 seg.	4	6.0
8	9	Kimi Raikkonen	Lotus F1 Team	70	+15.5 seg.	12	4.0
9	14	Kamui Kobayashi	Sauber F1 Team	70	+24.4 seg.	11	2.0
10	6	Felipe Massa	Scuderia Ferrari	70	+25.2 seg.	6	1.0
11	11	Paul Di Resta	Force India	0	+37.6 seg.	8	0.0
12	12	Nico Hulkenberg	Force India	0	+46.2 seg.	13	0.0
13	18	Pastor Maldonado	Williams	0	+47.0 seg.	22	0.0
14	16	Daniel Ricciardo	Scuderia Toro Rosso	0	+64.4 seg.	14	0.0
15	17	Jean-Eric Vergne	Scuderia Toro Rosso	0	+1 Vuelta	19	0.0
16	3	Jenson Button	Vodafone McLaren	0	+1 Vuelta	10	0.0
17	19	Bruno Senna	Williams	0	+1 Vuelta	16	0.0
18	20	Heikki Kovalainen	Caterham F1 Team	0	+1 Vuelta	17	0.0
19	21	Vitaly Petrov	Caterham F1 Team	0	+1 Vuelta	18	0.0
20	25	Charles Pic	Marussia F1 Team	0	+3 Vueltas	23	0.0
Ret	7	Michael Schumacher	Mercedes GP Petronas	0	+27 Vueltas	9	0.0
Ret	22	Pedro De la Rosa	HRT F1 Team	0	+46 Vueltas	20	0.0
Ret	24	Timo Glock	Marussia F1 Team	0	+14 Vueltas	21	0.0
Ret	23	Narain Karthikeyan	HRT F1 Team	0	+48 Vueltas	24	0.0

ANÁLISIS: GP EUROPA





Gran Premio de Europa 2012

Espectáculo español en casa
Spanish show at home

El Gran Premio de Europa de Formula 1 2012, octava cita del campeonato, supuso una experiencia inolvidable para los más de 51.000 aficionados que asistieron en directo a la siempre emocionante prueba en el espectacular trazado urbano de Valencia.

A la victoria de Fernando Alonso, que remontó diez posiciones para acabar liderando el podio por delante de Kimi Raikkonen (Lotus) y Michael Schumacher (Mercedes), se sumó la alegría de la escudería HRT Formula 1 Team, que logró que sus dos F112 cruzaran la meta en 17º y 18º posición, plantando batalla a sus rivales y haciendo vibrar a su afición.

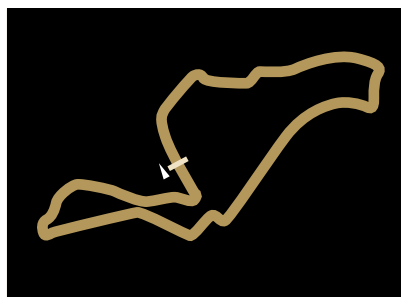
Por el contrario, tanto Sebastian Vettel (Red Bull) como Romain Grosjean (Lotus) corrieron la suerte de Lewis Hamilton (McLaren), que tuvo que abandonar a falta de tres vueltas tras un incidente con el piloto de Williams Pastor Maldonado.

GRAND PRIX OF EUROPE 2012

The 2012 Formula 1 Grand Prix of Europe, eighth round of the championship, was a memorable experience for more than 51,000 fans who attended this exciting race at the spectacular Valencia Street Circuit

Fernando Alonso moved up ten places to finish top of the podium ahead of Kimi Raikkonen (Lotus) and Michael Schumacher (Mercedes). HRT Formula 1 Team was also a part of Spanish celebrations by crossing the finish line with its two F112's in 17th and 18th position, fighting their rivals and thrilling their fans.

On the other hand, both Sebastian Vettel (Red Bull) and Romain Grosjean (Lotus) faced the same fate as Lewis Hamilton (McLaren), who had to abandon the race with three laps remaining after an incident with Williams driver Pastor Maldonado.



CIRCUITO DE VALENCIA, Valencia (España)
VALENCIA STREET CIRCUIT (Valencia, Spain)

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

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

LA VISIÓN DEL HRT FORMULA 1™ TEAM



La mejor clasificación

El GP de Europa deparó una de las carreras más emocionantes de la temporada de principio a fin. También para la escudería HRT Formula 1 Team, que logró su principal objetivo de que los dos F112 cruzaran la meta ante toda la afición local. Pero satisfacción general también por la fiabilidad de los monoplazas, así como por el rendimiento de sus pilotos.

Pedro de la Rosa, que partía desde la 21ª posición, ganó hasta 6 posiciones para finalmente terminar 17º. El piloto español brindó espectáculo a los aficionados y mantuvo una bonita lucha con sus rivales hasta que sus neumáticos dijeron basta. Narain Karthikeyan, también a una estrategia de dos paradas, realizó una carrera constante, con buen ritmo, y plantó batalla a sus rivales pero fue penalizado con un *drive-through* por superar la velocidad permitida en una de sus paradas en boxes.

The best result in qualifying

The Grand Prix of Europe left us one of the most exciting races of the season so far. It was also positive for HRT Formula 1 Team who achieved its main objective of crossing the finish line with both F112's in front of the home crowd. The day was satisfying overall because of the reliability of the cars and the performance of the drivers.

Pedro de la Rosa, who started in 21st position, gained up to 6 places to finish in 17th. The Spanish driver gave the fans a thrilling spectacle and held a beautiful battle with his rivals until his tyres said enough is enough. Narain Karthikeyan, also on a two-stop strategy, completed a consistent race, with a good rhythm, and put up a fight against his rivals but he was penalized with a drive-through for speeding in the pit lane.

HRT FORMULA 1™ TEAM'S VISION



Pedro de la Rosa

“En esta carrera lo di todo, y me fui satisfecho. Fue una carrera muy larga y hacia el final, en plena lucha, me quedé sin neumáticos traseros, por lo que me tuve que conformar con aguantar hasta terminar. Fue la clásica carrera de supervivencia, pero ya sabíamos de antemano que sería duro. Mantuvimos buen ritmo y gestionamos bien los frenos para que aguantaran. Me voy satisfecho con la actuación ante nuestra afición. Se merecen lo mejor y creo que ven que luchamos en cada carrera y vamos mejorando, así que sólo puedo darles las gracias por su apoyo”.

Pedro de la Rosa: "I gave it my all in this race, and I was satisfied. It was a very long race and towards the end, right in the middle of a battle, my rear tyres went and all I could do was hold on until the end. It was the typical survival race but we knew beforehand that it would be tough. We maintained a good rhythm and managed our brakes for them to last. I'm satisfied because we did well the entire weekend in front of our fans. They deserve the best and I think that they see us fight in every race and we're improving, so I can only thank them for their support".



Narain Karthikeyan

“Tuve una buena salida que me ayudó a mantener mi posición. Plantamos una dura batalla durante las primeras 15 vueltas, y el coche iba muy bien en las rectas, pero la degradación de los neumáticos traseros comenzó a afectar nuestro rendimiento. Tuvimos una buena última tanda con los neumáticos medios que se truncó al ser penalizado con un *drive-through* por saltarme el límite de velocidad en el carril de boxes. De no ser por esto, quizás podría haber terminado en mejor posición, pero lo importante es que cruzamos la meta en unas condiciones muy complicadas”.

"I got off to a good start and managed to hold my position. We had a tough battle for the first 15 laps and our car was going very well on the straights but the degradation of the rear tyres started affecting our performance. We had a good last stint on the prime tyres which, unfortunately, got hampered by a drive-through penalty as a result of speeding in the pit lane. Had it not been for this then perhaps I could have finished in a better position but the important thing is that we made it to the finish line in very challenging conditions".



Luis Pérez-Sala

“Estoy muy contento porque después de lo que pasó en Montreal terminamos con ambos coches, y no sufrimos ningún problema. Luchamos durante toda la carrera y, aunque al final nos superaron, estoy muy orgulloso del equipo, ya que es la primera vez que hemos presentado batalla en una carrera. Ambos pilotos corrieron muy bien. Cada vez estamos más cerca, pero tenemos que seguir trabajando para continuar así. Me gustaría felicitar a Alonso porque hizo una carrera fantástica, ganando tras salir desde la undécima posición. Esto demuestra que nada es imposible”.

"I'm happy because, after what happened in Montreal, we finished the race with both cars and didn't encounter any problems. We fought the entire race and, although in the end we didn't finish out on top, I'm very proud of the team because it's the first time we've battled one-on-one in a race. Both drivers raced very well. We're closer every race but we have to keep on working to continue like this. I would like to congratulate Alonso because he completed an excellent race, winning after starting in 11th position. This proves that nothing is impossible".

“Me voy satisfecho con la actuación ante nuestra afición. Sólo puedo darles las gracias por su apoyo”
Pedro de la Rosa

"I'm satisfied because we did well in front of our fans. I can only thank them for their support"
Pedro de la Rosa

CLASIFICACIÓN / CLASSIFICATION

Pos	No	Piloto / Driver	Equipo / Team	Vueltas / Laps	Tiempo / Time	Parilla / Grid	Pts
1	5	Fernando Alonso	Scuderia Ferrari	57	Winner	11	25.0
2	9	Kimi Raikkonen	Lotus F1 Team	57	+6.4 secs	5	18.0
3	7	Michael Schumacher	Mercedes GP Petronas	57	+12.6 secs	12	15.0
4	2	Mark Webber	Red Bull Racing	57	+13.6 secs	19	12.0
5	12	Nico Hulkenberg	Force India	57	+19.9 secs	8	10.0
6	8	Nico Rosberg	Mercedes GP Petronas	57	+21.1 secs	6	8.0
7	11	Paul Di Resta	Force India	57	+22.8 secs	10	6.0
8	3	Jenson Button	Vodafone McLaren	57	+24.6 secs	9	4.0
9	15	Sergio Perez	Sauber F1 Team	57	+27.7 secs	15	2.0
10	18	Pastor Maldonado	Williams	57	+34.6 secs	3	1.0
11	19	Bruno Senna	Williams	57	+35.9 secs	14	0.0
12	16	Daniel Ricciardo	Scuderia Toro Rosso	57	+37.0 secs	17	0.0
13	21	Vitaly Petrov	Caterham F1 Team	57	+75.8 secs	20	0.0
14	20	Heikki Kovalainen	Caterham F1 Team	57	+94.6 secs	16	0.0
15	25	Charles Pic	Marussia F1 Team	57	+96.5 secs	23	0.0
16	6	Felipe Massa	Scuderia Ferrari	56	+1 Lap	13	0.0
17	22	Pedro De la Rosa	HRT F1 Team	56	+1 Lap	21	0.0
18	23	Narain Karthikeyan	HRT F1 Team	56	+1 Lap	22	0.0
19	4	Lewis Hamilton	Vodafone McLaren	55	+2 Laps	2	0.0
Ret	10	Romain Grosjean	Lotus F1 Team	40	+17 Laps	4	0.0
Ret	1	Sebastian Vettel	Red Bull Racing	33	+24 Laps	1	0.0
Ret	14	Kamui Kobayashi	Sauber F1 Team	33	+24 Laps	7	0.0
Ret	17	Jean-Eric Vergne	Scuderia Toro Rosso	26	+31 Laps	18	0.0
DNS	24	Timo Glock	Marussia F1 Team	0	DNS	0	0.0





Gran Premio de Gran Bretaña 2012

Lucha de titanes
en Silverstone
Clash of the Titans
at Silverstone

El GP de Gran Bretaña, disputado en el mítico circuito de Silverstone, fue el escenario de la novena prueba clasificatoria del Mundial de Fórmula 1 2012, en la que los candidatos al título vivieron una emocionante y decisiva jornada.

Con el fin de recortar distancias en la clasificación general, Mark Webber (Red Bull) se impuso a cuatro vueltas del final a Fernando Alonso (Ferrari), quien había obtenido la pole, mientras que Sebastian Vettel (Red Bull) completó el podio, tras su dura pugna con Felipe Massa (Ferrari) y Kimi Räikkönen (Lotus).

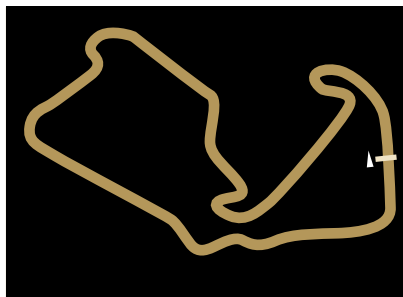
La nota amarga de la jornada fue para McLaren, que tuvo que conformarse con la octava posición de Hamilton y la décima de su compatriota Jenson Button. Por su parte, Pedro de la Rosa y Narain Karthikeyan finalizaron la carrera en 20ª y 21ª posición.

BRITISH GRAND PRIX 2012

The British Grand Prix, raced at the legendary Silverstone circuit held the ninth round of the 2012 Formula 1 World Championship, in which candidates for the title lived an exciting and crucial day.

In order to close the gap in the overall classification, with four laps to go Mark Webber (Red Bull) overcame Fernando Alonso (Ferrari), who had taken the pole position, while Sebastian Vettel (Red Bull) completed the podium after his tough battle with Felipe Massa (Ferrari) and Kimi Raikkonen (Lotus).

The sour note of the day was for McLaren, who had to settle for Lewis Hamilton's eighth place and his fellow countryman Jenson Button's tenth place. On their behalf, Pedro de la Rosa and Narain Karthikeyan finished the race in 20th and 21st place.



CIRCUITO DE GRAN BRETAÑA, Silverstone (Gran Bretaña)
SILVESTONE CIRCUIT (Silverstone, Great Britain)

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

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

LA VISIÓN DEL HRT FORMULA 1™ TEAM



Incertidumbre meteorológica

La novena prueba del Campeonato del Mundo celebrada en Silverstone se preveía complicada para el HRT Formula 1 Team. Pero finalmente la carrera se disputó en condiciones de seco y el equipo hizo un gran trabajo para llevar sus dos monoplazas hasta la meta en un circuito tan poco propicio para el F112. Pedro de la Rosa y Narain Karthikeyan, que fueron a dos estrategias de paradas en boxes distintas, terminaron la prueba en 20ª y 21ª posición.

Ha sido el quinto Gran Premio en el que finalizaron los dos monoplazas. Eso y una menor degradación de los neumáticos, así como una diferencia con los rivales directos inferior a la lo que se preveía, hizo que el balance de la carrera fuera positivo para la escudería, que avanza en su objetivo de consolidarse y progresar en la máxima categoría del automovilismo.

Uncertain weather

The ninth race of the World Championship, celebrated at Silverstone, was anticipated as a complicated one for HRT Formula 1 Team. But in the end the race took place in dry conditions and the team did a great job to get both cars over the finish line at such a difficult track for the F112. Pedro de la Rosa and Narain Karthikeyan, who carried out two different pit stop strategies, finished the race in 20th and 21st place.

It was the fifth time both cars finished, the tyres wore out less than expected and the difference to our direct rivals was slighter than anticipated, meaning that the overall assessment of the race is positive for the team, as it advances in its objective of progressing in the pinnacle of motorsport.

HRT FORMULA 1™ TEAM'S VISION



Pedro de la Rosa

“La verdad es que la carrera fue bien. Teníamos que arriesgar un poco con la estrategia y probar algo distinto porque, en nuestra posición, si haces lo que todo el mundo, siempre te vas a quedar donde estás. Arriesgamos a una sola parada para ver si podíamos superar a Marussia, pero no fue posible. La lluvia no llegó y sabíamos que sería difícil, pero sacamos buena nota. Por último, quiero añadir que me satisface saber que María de Villota evoluciona favorablemente, porque estábamos todos muy preocupados. Esperemos que siga así y podamos verla muy pronto”.

“The truth is the race went well. We had to gamble a bit with the strategy and try something different because, in our position, if you do the same as everyone else you won't advance. We risked it to one stop to see if we could beat Marussia. But it wasn't to be. There was no rain in the end and we knew it would be tough, but we did well. Lastly, I would like to add that I'm happy to hear that Maria de Villota is evolving favourably, because we were all very worried. We hope she continues in this line and that we can see her soon”.



Narain Karthikeyan

“Fue un fin de semana con condiciones impredecibles y finalmente la carrera se celebró en seco. Luché con Pic pero nuestros neumáticos traseros empezaron a degradarse y no pude mantener su ritmo, de modo que entramos a boxes. En cuanto a la velocidad, vamos al nivel de nuestros rivales pero en distancia de carrera sufrimos un poco más por los neumáticos traseros. Como todos, estoy muy conmovido por el accidente que sufrió María, y me gustaría desearle una pronta recuperación”.

“It was an unpredictable weekend weather-wise, and in the end the race took place in dry conditions. I had a small battle with Pic but my rear tyres started to wear out and I couldn't keep up with him so I pitted. In terms of pace we're right up there with Marussia but over a race distance we struggle because of the rear tyres. Like everyone, I'm really shocked by Maria's accident and I would like to wish her a quick recovery”.



Luis Pérez-Sala

“En general, fue una jornada positiva. Tuvimos un mejor rendimiento de lo que esperábamos en este circuito tan complicado, incluso luchando con nuestros rivales. Pedro hizo una estrategia de una parada y los neumáticos aguantaron bien. Con Narain apostamos por una estrategia a dos paradas que podríamos haber perfeccionado, pero teníamos que arriesgar. Todavía tenemos que mejorar en los pit stops pero cada vez veo al equipo más tranquilo y con más seguridad. Por otra parte, las noticias del estado de María son positivas y nos alegramos mucho por ello”.

“Overall it was a positive day, since we performed better than expected at such a complicated circuit, even fighting with our rivals. Pedro did a one-stop strategy and his tyres held out well. With Narain we went for a two-stop strategy which we could have perfected a bit. But we had to risk it. We still have to improve on pit stops but the team is looking calmer and more reassured. We're advancing and improving which is the important thing. On another note, the information we're receiving regarding Maria's state is positive and we're very happy to hear this”.

“Tuvimos mejor rendimiento de lo que esperábamos en este circuito tan complicado, incluso luchando con nuestros rivales”
Luis Pérez-Sala

“We performed better than expected at such a complicated circuit, even fighting with our rivals”
Luis Pérez-Sala

CLASIFICACIÓN / CLASSIFICATION

Pos	No	Piloto / Driver	Equipo / Team	Vueltas / Laps	Tiempo / Time	Parilla / Grid	Pts
1	2	Mark Webber	Red Bull Racing	52	Winner	2	25.0
2	5	Fernando Alonso	Scuderia Ferrari	52	+3.0 secs	1	18.0
3	1	Sebastian Vettel	Red Bull Racing	52	+4.8 secs	4	15.0
4	6	Felipe Massa	Scuderia Ferrari	52	+9.5 secs	5	12.0
5	9	Kimi Raikkonen	Lotus F1 Team	52	+10.3 secs	6	10.0
6	10	Romain Grosjean	Lotus F1 Team	52	+17.1 secs	9	8.0
7	7	Michael Schumacher	Mercedes GP Petronas	52	+29.1 secs	3	6.0
8	4	Lewis Hamilton	Vodafone McLaren	52	+36.4 secs	8	4.0
9	19	Bruno Senna	Williams	52	+43.3 secs	13	2.0
10	3	Jenson Button	Vodafone McLaren	52	+44.4 secs	16	1.0
11	14	Kamui Kobayashi	Sauber F1 Team	52	+45.3 secs	17	0.0
12	12	Nico Hulkenberg	Force India	52	+47.8 secs	14	0.0
13	16	Daniel Ricciardo	Scuderia Toro Rosso	52	+51.2 secs	12	0.0
14	17	Jean-Eric Vergne	Scuderia Toro Rosso	52	+53.3 secs	23	0.0
15	8	Nico Rosberg	Mercedes GP Petronas	52	+57.3 secs	11	0.0
16	18	Pastor Maldonado	Williams	51	+1 Lap	7	0.0
17	20	Heikki Kovalainen	Caterham F1 Team	51	+1 Lap	19	0.0
18	24	Timo Glock	Marussia F1 Team	51	+1 Lap	20	0.0
19	25	Charles Pic	Marussia F1 Team	51	+1 Lap	24	0.0
20	22	Pedro De la Rosa	HRT F1 Team	50	+2 Laps	21	0.0
21	23	Narain Karthikeyan	HRT F1 Team	50	+2 Laps	22	0.0
Ret	11	Paul Di Resta	Force India	2	+50 Laps	10	0.0
Ret	15	Sergio Perez	Sauber F1 Team	11	+41 Laps	15	0.0
Ret	21	Vitaly Petrov	Caterham F1 Team	0	Engine	18	0.0



Gran Premio de Alemania 2012



2012 GERMAN GRAND PRIX

Fecha: 20 al 22 de julio Date : 20th to 22nd of July

El circuito de Hockenheim fue construido por Mercedes-Benz en 1939 como circuito de entrenamientos de alta velocidad. Albergó el Gran Premio de Alemania por primera vez en 1970, y desde 2007 se alterna con el de Nürburgring para celebrar la prueba de F1.

Hamilton fue el vencedor de la edición anterior, disputada en el histórico Nürburgring, seguido de Alonso y Webber. Mientras los HRT de Ricciardo y Liuzzi conseguían un meritorio 19º y 21º puesto en la carrera.

El trazado alemán era uno de los más largos y representaba un desafío para los ingenieros, pero fue rediseñado en 2002, acortándolo y reemplazando las rectas por una serie de curvas más cerradas, y ralentizando la carrera.

The Hockenheim circuit was built by Mercedes-Benz in 1939 as a high-speed test track. The German Grand Prix was first held here in 1970; and since 2007 it alternates with the Nürburgring circuit to host the F1 race.

Hamilton won the 2011 edition which took place at the historic Nürburgring circuit. Lewis was followed by Alonso and Webber; whereas Ricciardo and

Circuito de Hockenheimring (Hockenheim, Alemania). Hockenheim Circuit (Hockenheim, Germany)



Tipo de circuito Permanente	Circuit Type: Permanent
Inauguración: 1970	Opened in: 1970
Longitud del circuito: 4,574 km	Circuit length: 4,574 km
Distancia de la carrera: 306,458 km	Race distance: 306,458 km
Número de vueltas: 67	Number of laps: 67
Número total de curvas: 17	Number of turns: 17
Curvas a la derecha: 11	Turns to the right: 11
Curvas a la izquierda: 6	Turns to the left: 6
Dirección del circuito: En el sentido de las agujas del reloj	Circuit direction: clockwise
Récord de vuelta: 1:13.780 - Kimmi Raikkonen (2004)	Lap record: 1:13.780 - Kimmi Raikkonen (2004)
Vuelta rápida en carrera de 2011: 1:34.302 - Lewis Hamilton	Fastest race lap in 2011: 1:34.302 - Lewis Hamilton
Pole en 2011: 1:30.079 - Mark Webber	Pole in 2011: 1:30.079 - Mark Webber
Ganador de la carrera en 2011: Lewis Hamilton	Winner of 2011 race: Lewis Hamilton
Resultado de HRT en 2011: LIU: DNF / RIC: 19	Result of HRT in 2011: LIU: DNF / RIC: 19

Liuzzi's HRTs obtained a well-deserved 19th and 21st place.

The German track stood out as one of the longest, representing a challenge

for the engineers, but it was redesigned in 2002 resulting in a shortening of the track and the straights were replaced by a series of tight turns, thereby slowing down the race.

“Hockenheimring es un circuito de alta carga aerodinámica”

El nuevo circuito de Hockenheim tiene poco que ver con el antiguo, que era mucho más emocionante. Es un circuito muy corto, sin muchas complicaciones y de mucha frenada y acelerón. La sección del estadio es la más exigente y las mejores zonas para adelantar son las curvas 2 y 4. Al salir de la curva 2, se hace la 3 a fondo y eso te da velocidad para la Parabolika hasta la curva 4, que es la más lenta. Es un circuito de alta carga aerodinámica. Si el coche va bien, la última curva se puede hacer casi a fondo, y con ello ganas mucho tiempo en la recta de meta.

“Hockenheimring is a high downforce circuit”

The new Hockenheim circuit is very different to the old one which was much more exciting. It is a short, stop-and-go circuit, that's not too complicated. The stadium section is the most demanding one and the best areas to overtake are turns 2 and 4. Coming out of turn 2, you go through turn 3 all out and that gives you speed for the Parabolika until turn 4, which is the slowest. It's a high downforce circuit. If the car goes well, the last turn can be taken almost flat out, gaining time on the final straight.



NARAIN KARTIKEYAN



Gran Premio de Hungría 2012



2012 HUNGARIAN GRAND PRIX

Fecha: 27 al 29 de julio Date: 27th to 29th of July

El primer Gran Premio de Hungría se celebró en 1936, aunque no se volvería a correr allí hasta 1986, cuando entró a formar parte del Campeonato de F1. Localizado en un valle, Hungaroring ha albergado cada GP de F1 en Hungría desde entonces. Button fue el vencedor de la última edición, seguido por Vettel y Alonso. Los pilotos de HRT lograron la 18ª y 20ª plaza.

Con sus 4,3 kilómetros, es el circuito con mejor visibilidad para los espectadores y de los más cortos pero exigentes en el calendario, ya que cuenta con muchas curvas y cambios de dirección. Es una pista que requiere un alto nivel de carga aerodinámica y con poco agarre debido a su escaso uso durante el resto del año.

The first Hungarian Grand Prix was held in 1936, although it would not be raced again until 1986 when it entered the Formula 1 World Championship. Located in a valley, the Hungaroring has hosted every Hungarian Formula 1 Grand Prix since. Button was the winner of last year's edition, followed by Vettel and Alonso. The HRT drivers finished in the 18th and 20th place.

Measuring 4,3 km, the Hungaroring is the circuit with best visibility for spectators

Circuito de Hungaroring (Hungaroring, Hungría). Hungaroring (Hungaroring, Hungary)



Tipo de circuito: Permanente
Inauguración: 1986
Longitud del circuito: 4,381 km
Distancia de la carrera: 306,630 km
Número de vueltas: 70
Número total de curvas: 14
Curvas a la derecha: 8
Curvas a la izquierda: 6
Dirección del circuito:
 En el sentido de las agujas del reloj
Récord de vuelta:
 1:19.071 - M Schumacher (2004)
Vuelta rápida en carrera de 2011:
 1:23.415 - Felipe Massa
Pole en 2011: 1:19.815 - Sebastian Vettel
Ganador de la carrera en 2011:
 Jenson Button
Resultado de HRT en 2011:
 LIU: 20 / RIC: 18

Type of Circuit: Permanent
Inaugurated: 1986
Circuit Length: 4.381 km
Race Distance: 306.630 km
Number of Laps: 70
Total Number of Turns: 14
Right-Hand Turns: 8
Left-Hand Turns: 6
Direction of the Circuit: Clockwise
Lap Record:
 1:19.071 - Michael Schumacher (2004)
2011 Fastest Race Lap:
 1:23.415 - Felipe Massa
2011 Pole Position:
 Sebastian Vettel
2011 Race Winner:
 Jenson Button
2011 HRT Result:
 LIU: 20 / RIC: 18

and one of the shortest on the calendar although it is one of the most demanding tracks because of its numerous turns and

changes of direction. It requires a high downforce and has low-grip since it is barely used during the year.

“Hungaroring es el Mónaco de los circuitos permanentes”

El circuito de Hungaroring es muy lento, de alta carga aerodinámica y suspensiones blandas. La curva 1 es una frenada muy fuerte y el único punto de adelantamiento. La 3 es bonita porque la salida es en bajada y la 6 es muy difícil porque es ciega y pasas de séptima marcha a cuarta. Después de la chicane hay una zona mixta de curvas medias-rápidas. La 13 es la más rápida del circuito y la 15 una horquilla de 180 grados. En la última curva es importante acelerar a fondo a mitad para coger la recta al máximo.

“The Hungaroring is the Monaco of the permanent circuits”

The Hungaroring is a very slow, high downforce and soft suspension track. Turn 1 is a very strong braking one and the only overtaking point. Turn 3 is nice because the exit is downhill, and turn 6 is very difficult because it is blind and you go from seventh gear to fourth. After the chicane there's a mixed area of medium-fast turns. Turn 13 is the fastest of the circuit and turn 15 is a 180 degrees hairpin. On the last corner it is important to go full throttle halfway through in order to enter the straight at full speed.



PEDRO DE LA ROSA



Gran Premio de Bélgica 2012



2012 BELGIAN GRAND PRIX

Fecha: 31 de agosto, 1 y 2 de septiembre Date: 31st of August to 2nd of September

El Gran Premio de Bélgica será la duodécima prueba válida de la temporada. Vettel se impuso en la edición anterior, acompañado en el podio por Webber y Button. En 2011, Liuzzi firmó para HRT la 19ª posición, mientras que Ricciardo no logró finalizar la carrera.

Spa-Francorchamps es un circuito activo desde 1924, muy rápido, con curvas de alta velocidad como la mítica "Eau Rouge". El principal reto en este trazado es conseguir la mayor estabilidad para las curvas de alta y media velocidad, sin olvidar la tracción mecánica para afrontar la chicane de "La parada de autobús" y "La Source". Las condiciones climáticas son otro factor importante aquí, ya que cambian constantemente.

The Belgian Grand Prix will be the twelfth event of the season. Vettel won the previous edition, and was joined on the podium by Webber and Button. In 2011, Liuzzi achieved a 19th place finish for HRT, while Ricciardo failed to finish the race.

The Spa-Francorchamps circuit, active since 1924, is a very fast track with high-speed turns such as the infamous "Eau Rouge". Achieving the greatest stability possible for high and medium paced

Circuito de Spa-Francorchamps (Spa, Bélgica). Circuit de Spa-Francorchamps (Spa, Belgium)



Tipo de circuito: Permanente
Inauguración: 1920
Longitud del circuito: 7,004 km
Distancia de la carrera: 308,052 km
Número de vueltas: 44
Número total de curvas: 19
Curvas a la derecha: 9
Curvas a la izquierda: 10
Dirección del circuito: En el sentido de las agujas del reloj
Récord de vuelta: 1:45.108 - Kimmi Raikkonen (2004)
Vuelta rápida en carrera de 2011: 1:49.883-Mark Webber
Pole en 2011: 1:48.298-Sebastian Vettel
Ganador de la carrera en 2011: Sebastian Vettel
Resultado de HRT en 2011: LIU: 19 / RIC: DNF

Tipo de circuito: Permanente
Inauguración: 1920
Longitud del circuito: 7,004 km
Distancia de la carrera: 308,052 km
Número de vueltas: 44
Número total de curvas: 19
Curvas a la derecha: 9
Curvas a la izquierda: 10
Dirección del circuito: En el sentido de las agujas del reloj
Récord de vuelta: 1:45.108 - Kimmi Raikkonen (2004)
Vuelta rápida en carrera de 2011: 1:49.883-Mark Webber
Pole en 2011: 1:48.298-Sebastian Vettel
Ganador de la carrera en 2011: Sebastian Vettel
Resultado de HRT en 2011: LIU: 19 / RIC: DNF

turns is important when setting up the car, without forgetting mechanical traction to take on the Bus Stop chicane and

La Source. Weather conditions are another important factor here as they are constantly changing.

"Spa es un circuito especial"

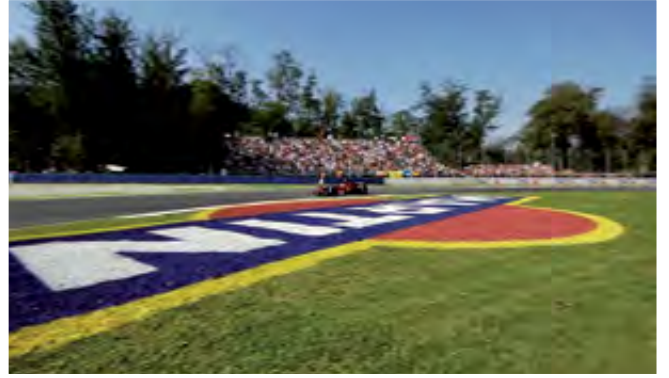
Spa es un circuito especial y el preferido de la mayoría de los pilotos por su historia y trazado, muy largo, con bajadas, subidas y muchas curvas, como "La Source", muy cerrada, que te lleva a "Eau Rouge", la curva referente en Spa. También hay rectas largas, como lo que lleva a las curvas 5 y 6, y un hairpin en bajada en la curva 8, donde la frenada es muy importante. Una de las curvas más importantes es la 14 porque lleva a una zona en la que vas a fondo y si la haces mal, pierdes todo el ritmo en la recta. Después llega la última curva, "La Parada de autobús", que requiere una buena frenada, antes de llegar a meta.

"Spa is a special circuit"

Spa is a special circuit and most drivers' favourite because of its history and the track itself, which is very long with ups and downs, and lots of turns, such as "La Source", a very tight corner that takes you to "Eau Rouge", the stand-out corner at Spa. There are also long straights, like the one that leads to turns 5 and 6, and a downhill hairpin at turn 8, where braking is key. One of the most important turns is 14 because it leads to an area where you go flat out and if you get it wrong, you lose all the pace on the straight. Then comes the "Bus Stop", which requires good braking, before reaching the finish straight.



DANI CLOS



Gran Premio de Italia 2012



2012 ITALIAN GRAND PRIX

Fecha: 7 al 9 de septiembre Date: 7th to 9th of September

El mítico circuito de Monza acogerá la decimotercera prueba de la temporada. Vettel se impuso en 2011, por delante de Button y Alonso. Desafortunadamente, los monoplazas de Liuzzi y Ricciardo no pudieron completar la carrera.

El Autodromo di Monza se construyó en 1922 y contaba con dos trazados: uno de carretera y otro de alta velocidad que se cruzaban entre sí. Este trazado se puede visitar aún, aunque ya no se utiliza. El actual circuito de Monza es el más rápido del campeonato, con una pista en la que la velocidad punta es clave, por lo que se busca una carga aerodinámica muy baja. Su tradición e historia hacen que los aficionados lo denominen "La Pista Mágica".

The legendary Monza circuit will host the thirteenth round of the season. Sebastian Vettel won in 2011, ahead of Jenson Button and Fernando Alonso. Unfortunately, Liuzzi and Ricciardo were both unable to complete the race.

The Autodromo di Monza was built in 1922 and was made up of two tracks: a road track and a high speed one, which intersected one another. This track can still be visited today but is no longer in use. The current Monza track is the

Autodromo Nazionale di Monza (Monza, Italia). Autodromo Nazionale di Monza (Monza, Italy)



Tipo de circuito: Permanente
Inauguración: 1929
Longitud del circuito: 5,793 km
Distancia de la carrera: 306,720 km
Número de vueltas: 53
Número total de curvas: 11
Curvas a la derecha: 7
Curvas a la izquierda: 4
Dirección del circuito: En el sentido de las agujas del reloj
Récord de vuelta: 1:21.046 - Rubens Barrichello (2004)
Vuelta rápida en carrera de 2011: 1:26.187 - Lewis Hamilton
Pole en 2011: 1:22.275 - Sebastian Vettel
Ganador a la carrera en 2011: Sebastian Vettel
Resultado de HRT en 2011: LIU: DNF / RIC: DNF

Type of Circuit: Permanent
Inaugurated: 1929
Circuit Length: 5.793 km
Race Distance: 306.720 km
Number of Laps: 53
Total Number of Turns: 11
Right-Hand Turns: 7
Left-Hand Turns: 4
Direction of the Circuit: Clockwise
Lap Record: 1:21.046 R Rubens Barrichello (2004)
2011 Fastest Race Lap: 1:26.187 - Lewis Hamilton
2011 Pole Position: 1:22.275 - Sebastian Vettel
2011 Race Winner: Sebastian Vettel
2011 HRT Result: LIU: DNF / RIC: DNF

quickest one in the championship and a track where top speeds are key, so cars seek to have a very low down-

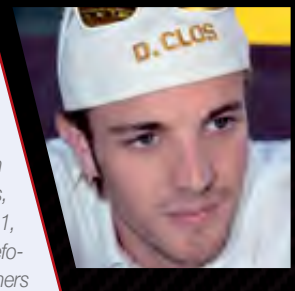
force. Its tradition and history make the fans denominate it as "The Magic Track".

"Es uno de los circuitos más atractivos por su simplicidad y velocidad"

En Monza la carga aerodinámica es muy baja y con rectas muy rápidas, por lo que hay menos estabilidad al frenar y en las curvas. Es fundamental conseguir un buen agarre mecánico. Las salidas de curva son muy importantes y hay que tener mucho coraje en las frenadas, porque después hay rectas muy largas, como en la Curva 1, que se llega a unos 340 km/h y se frena a 80 m., al igual que en la Curva 4, porque después vienen las dos rápidas curvas di Lesmo. Tras estas llega otra recta larga que lleva a la chicane Ascari, la más rápida del circuito, que sale a una larga recta que anticipa la curva de la Parabolica, a la que se llega en séptima y se baja a cuarta.

"Monza is one of the most attractive circuits for its simplicity and speed"

In Monza downforce is very low and it has very fast straights, so there is less stability when braking and cornering. It is essential to have a good mechanical grip. Turn exits are key and it takes great courage on the brakes, because then there are very long straights, such as turn 1, where you reach about 340 km/h and you brake 80m's before, just like on turn 4, because the two quick di Lesmo corners come straight after. After these comes another long straight leading to the Ascari chicane, the fastest in the circuit, which leads to a long straight that anticipates the Parabolica turn, which you approach in seventh gear and reduce to fourth.



DANI CLOS



Gran Premio de Singapur 2012



2012 SINGAPORE GRAND PRIX

Fecha: 20 al 23 de septiembre Date: 20th to 23rd of September

La 14ª carrera del mundial tendrá lugar en el espectacular circuito urbano y nocturno de Marina Bay, donde Vettel se impuso en 2011 a Button y Webber, mientras que HRT ocupó las plazas 19 y 20.

Celebrado por primera vez en 2008, Singapur es el único Gran Premio que se celebra de noche, en un circuito en sentido contrario a las agujas del reloj, con una pista lenta, estrecha y bacheada en la que se rueda muy cerca de los muros.

La refrigeración del motor es clave en Marina Bay porque sus 23 curvas, la mayoría lentas, exigen mucho al motor y le conceden escaso tiempo de recuperación. También es un circuito duro para los pilotos, ya que es una carrera larga bajo alta temperatura y humedad.

The fourteenth race of the season will take place at night-time at the spectacular Marina Bay Street Circuit, where Vettel managed to win in 2011 ahead of Button and Webber, while HRT occupied the 19th and 20th places.

First celebrated in 2008, Singapore is the only Grand Prix to take place at night, in an anti-clockwise circuit and is slow, narrow and bumpy with cars running very close to the barriers.

Circuito de Marina Bay (Singapur). Marina Bay Street Circuit (Singapore)



Tipo de circuito: Urbano
Inauguración: 2008
Longitud del circuito: 5,073 km
Distancia de la carrera: 309,316 km
Número de vueltas: 61
Número total de curvas: 23
Curvas a la derecha: 9
Curvas a la izquierda: 14
Dirección del circuito: En sentido contrario al de las agujas del reloj
Récord de vuelta:
 1:45.599 - Kimmi Raikkonen (2008)
Vuelta rápida en carrera de 2011:
 1:48.454 - Jenson Button
Pole en 2011: 1:44.381 - Sebastian Vettel
Ganador de la carrera en 2011:
 Sebastian Vettel
Resultado de HRT en 2011:
 LIU: 20 / RIC: 19

Type of Circuit: Street
Inaugurated: 2008
Circuit Length: 5.073 km
Race Distance: 309.316 km
Number of Laps: 61
Total Number of Turns: 23
Right-Hand Turns: 9
Left-Hand Turns: 14
Direction of the Circuit: Anti-Clockwise
Lap Record:
 1:45.599 – Kimmi Raikkonen (2008)
2011 Fastest Race Lap:
 1:48.454 – Jenson Button
2011 Pole Position:
 1:44.381 – Sebastian Vettel
2011 Race Winner:
 Sebastian Vettel
2011 HRT Result:
 LIU: 20 / RIC: 19

Cooling of the engines is key at Marina Bay since there are 23 turns, the majority being slow ones, which work the engine and give it little recovery time.

It is also a physically demanding circuit for drivers because it is a long race that takes place in hot and humid conditions.

“En Singapur se vive uno de los mejores ambientes en la Fórmula 1”

El año pasado sólo participé en la FP1 en Singapur, pero es un circuito único, en el que tengo mucho apoyo, al estar cerca de la India. El trazado no es demasiado exigente y está muy bacheado, con lo que hay poca tracción. Hay muchas curvas de 90 grados, lo que lo convierte en un trazado lento que exige a los frenos. Es una carrera muy exigente también para los pilotos ya que hace mucho calor y humedad, y es un Gran Premio espectacular al disputarse de noche por las calles de Singapur.

“Singapore has one of the best atmospheres in Formula 1”

Last year I only ran in FP1 in Singapore but it is a unique circuit, where I have a lot of support as it is close to India. The track is not too demanding and is very bumpy, so there is little traction. There are many 90 degree corners, so it is a slow track that is very demanding for the brakes. It is also a very demanding race for the drivers because it is very hot and humid, and is a spectacular Grand Prix raced at night through the streets of Singapore.



NARAIN KARTHIKEYAN



Gran Premio de Japón 2012



2012 JAPANESE GRAND PRIX

Fecha: 5 al 7 de octubre Date: 5 to 7 October

El Gran Premio de Japón es la 15ª prueba de la temporada. El pasado año se alzó con el triunfo Button, seguido por Alonso y Vettel. Los HRT concluyeron en las posiciones 22 y 23.

El circuito de Suzuka nació en 1962 como circuito de pruebas para Honda Motor Company, pero fue albergando carreras competitivas hasta que, en 1987, celebró su primer Gran Premio. Es un circuito muy rápido y técnico, donde la carga aerodinámica y la conservación de neumáticos son vitales. Su trazado en forma de ocho es el único del campeonato que va en el sentido de las agujas del reloj y el contrario en una misma vuelta, y cuenta con dos de las curvas más exigentes del calendario: la "130R" y la "Spoon Curve".

The Japanese Grand Prix is the fifteenth round of the 2012 F1 season. Last year, the win went to Jenson Button, ahead of Fernando Alonso and Sebastian Vettel. The HRTs finished in 22nd and 23rd position.

The Suzuka Circuit was built in 1962 as a test track for Honda Motor Company, but it hosted competitive races up until 1987 when it celebrated its first Japanese Grand Prix. It is a very quick and technical circuit where downforce and tyre conservation

Circuito de Suzuka (Suzuka, Japón). Suzuka Circuit (Suzuka, Japan)



Tipo de circuito: Permanente
Inauguración: 1962
Longitud del circuito: 5,807 km
Distancia de la carrera: 307,471 km
Número de vueltas: 53
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:
 1:31.540 - Kimmi Raikkonen (2005)
Vuelta rápida en carrera de 2011:
 1:36.568 - Jenson Button
Pole en 2011: 1:30.466 - Sebastian Vettel
Ganador a la carrera en 2011:
 Jenson Button
Resultado de HRT en 2011:
 LIU: 23 / RIC: 22

Type of Circuit: Permanent
Inaugurated: 1962
Circuit Length: 5.807 km
Race Distance: 307.471 km
Number of Laps: 53
Total Number of Turns: 18
Right-Hand Turns: 10
Left-Hand Turns: 8
Direction of the Circuit: Clockwise
Lap Record:
 1:31.540 - Kimmi Raikkonen (2005)
2011 Fastest Race Lap:
 1:36.568 - Jenson Button
2011 Pole Position:
 1:30.466 - Sebastian Vettel
2011 Race Winner:
 Jenson Button
2011 HRT Result:
 LIU: 23 / RIC: 22

are key. Its eight-form shaped track is the only one in the championship to go anti-clockwise and clockwise in a same lap,

and has two of the most demanding turns on the calendar: the "130Rm" and the "Spoon Curve".

"Suzuka es el circuito más difícil y bonito del mundial"

Suzuka es el circuito más difícil del mundial junto a Spa y, para mí, el más bonito. Su dificultad reside en que hay mucha curva rápida, enlazada y ciega, donde se toca muy poco el freno. Las curvas 3, 4, 5 y 6, que conforman la zona de las eses, son para mí las mejores y más difíciles curvas del campeonato. La Curva 8 es complicada porque el vértice es ciego y, al bajar el sol por la tarde, ser preciso es complicado. Sólo se frena en dos partes del circuito: la Curva 11 y la última chicane, de donde hay que salir con mucha velocidad para la recta final.

"Suzuka is the most difficult and beautiful circuit of the championship"

Suzuka is the most difficult circuit of the championship along with Spa and for me, the most beautiful. Its difficulty is that there are many fast turns, which combine and are blind, where you barely touch the breaks. Turns 3, 4, 5 and 6, comprising the S Curves, are for me the best and most difficult turns of the championship. Turn 8 is complicated because the apex is blind, and at sundown in the evening, it is difficult to be precise. You only slow down in two parts of the circuit: on turn 11 and on the last chicane, where you have to exit very fast ahead of the finish line.



PEDRO DE LA ROSA



Gran Premio de Corea 2012



2012 KOREAN GRAND PRIX

Fecha: 12 al 14 de octubre 12th to 14th of October

El Gran Premio de Corea, que forma parte del Mundial de F1 desde 2010, acoge la 16ª carrera de la temporada. Vettel subió a lo más alto del podio en 2011, acompañado por Hamilton y Webber, mientras que los HRT cruzaron la meta en 19ª y 21ª posición.

El circuito de Yeongam combina la apariencia de un circuito permanente con un circuito callejero (en parque industrial y puerto), lo que le aporta singularidad y espectacularidad. El trazado se divide en: una zona rápida, con curvas cerradas y largas rectas; una combinación de curvas rápidas y abiertas en el trazado permanente; y un sector que alterna curvas lentas junto a la bahía, para acabar en la línea de meta más larga del campeonato.

The Korean Grand Prix, which is part of the F1 World Championship since 2010, hosts the 16th race of the season. In 2011 Vettel climbed to the top of the podium, ahead of Hamilton and Webber, while the HRTs crossed the finish line in 19th and 21st position.

The Yeongam circuit combines the look of a permanent circuit with a street circuit (in the industrial park and port), which makes it unique and spectacular. The track is divided into: a fast zone

Korea International Circuit (Yeongam, Corea del Sur). Korea International Circuit (Yeongam, South Korea)



Tipo de circuito: Semipermanente
Inauguración: 2010

Longitud del circuito: 5,615 km
Distancia de la carrera: 308,630 km

Número de vueltas: 55
Número total de curvas: 18

Curvas a la derecha: 7
Curvas a la izquierda: 11

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

Record de vuelta:
1:39.605 - Sebastian Vettel (2011)

Vuelta rápida en carrera de 2011:
1:39.605-Sebastian Vettel

Pole en 2011: 1:35.820 - Lewis Hamilton

Ganador de la carrera en 2011:

Sebastian Vettel
Resultado de HRT en 2011:
LIU: 21 / RIC: 19

Type of Circuit: Semi-permanent
Inaugurated: 2010

Circuit Length: 5.615 km
Race Distance: 308.630 km

Number of Laps: 55
Total Number of Turns: 18

Right-Hand Turns: 7
Left-Hand Turns: 11

Direction of the Circuit: Anti-clockwise

Lap Record:
1:39.605 – Sebastian Vettel (2011)

2011 Fastest Race Lap:
1:39.605 – Sebastian Vettel

2011 Pole Position:

1:35.820 – Lewis Hamilton

2011 Race Winner: Sebastian Vettel

2011 HRT Result:
LIU: 21 / RIC: 19

with sharp turns and long straight lines; a combination of fast and open corners within the permanent layout; and a sec-

tor that alternates slow corners along the bay, ending up in the longest final straight of the championship.

“Es un circuito muy complicado con curvas de todo tipo”

Yo nunca he corrido en el circuito de Corea pero sí lo he hecho en el simulador. Es un circuito muy complicado con curvas de todo tipo. Tiene un primer sector muy diferenciado, con curvas muy lentas como la 1, 3, 4, 5 y 6. El mejor sitio para adelantar en este circuito es la entrada en la Curva 1 y la 3, luego es muy difícil adelantar. Una vez que hayas cubierto el primer sector llega la zona más complicada e interesante. Si haces demasiado rápido la 16 te quedas en mal ángulo y pierdes mucha velocidad para la 17 y la recta de meta.

“It’s a very difficult track with every kind of corner”

I’ve never raced at the Korean circuit but I’ve tested it on the simulator. It is a very difficult track with every kind of corner. It has a very distinct first sector, with very slow turns like 1, 3, 4, 5 and 6. The best place to overtake on this circuit is the entrance into turn 1 and 3, then it is very difficult to overtake. Once you’ve covered the first sector comes the most complicated and interesting part. If you take turn 16 too fast you get in a bad angle and you lose too much speed for turn 17 and the finish straight.



PEDRO DE LA ROSA



Luis Pérez SALA

“EN 2014 QUEREMOS LUCHAR POR
ESTAR ENTRE LOS 10 PRIMEROS”

El HRT Formula 1 Team es un sueño hecho realidad gracias al trabajo, entusiasmo y corazón de muchas personas. Pero entre ellas destaca su Team Principal, Luis Pérez-Sala, ex piloto de Fórmula 1, referente del automovilismo español y alma mater de HRT, junto al que repasamos el pasado, presente y futuro de la escudería española.

“We strive to be among the top 10 in 2014”

The HRT Formula 1 Team is a dream come true thanks to the work, enthusiasm and heart of many people. But among them its Team Principal stands out, Luis Pérez-Sala, former Formula 1 driver, a reference in Spanish motorsport and ‘alma mater’ of HRT, with whom we review the past, present and future of the Spanish team.



¿Qué retos se ha marcado a corto y largo plazo como Team Principal del HRT Formula 1 Team?

A corto plazo, el objetivo es darle estabilidad. Que el equipo esté más coordinado, que vayamos ganando en fiabilidad y que cada vez optimicemos más nuestros recursos. A medio plazo, seguir creciendo y acabar de completar el equipo, porque todavía nos falta gente, sobre todo en la parte de diseño, y coordinar mejor la parte aerodinámica. A largo plazo, pensar en 2014, ahora estamos en el 104%, el año que viene buscamos estar por debajo del 103% y en 2014 queremos luchar por estar entre los 10 primeros.

¿Cuáles son los principales escollos con los que se ha encontrado para lograr estos objetivos?

La falta de estructura que existía. La gente trabajaba en diferentes ubicaciones y eso hacía muy difícil optimizar los recursos. Para ser eficientes tienen que estar todos en la misma sede, como estamos ahora. Y toda esta reestructuración se ha tenido que hacer con el inconveniente de que el campeonato no para y que los plazos eran muy cortos.

Hasta ahora, ¿qué ha podido más: la motivación o las complicaciones?

Por supuesto, la motivación. Cuando estás haciendo algo que te gusta sales para adelante, y ver que los resultados se consiguen te motiva todavía más. Terminamos el coche a tiempo, nos clasificamos con un

What challenges have you set yourself for the short and long-term as Team Principal of the HRT Formula 1 Team?

In the short term the goal is to gain stability. For the team to be more coordinated, for us to improve our reliability and to increasingly optimize our resources. In the medium term, to continue growing and complete the team because we still need people, especially in the design area, and better coordinate the aerodynamics. In the long term, we have to think about 2014, we are now in the 104%, next year we seek to be below the 103% and about 2014 we strive to be among the top 10.

What are the main obstacles you've found to achieve these goals?

The lack of structure. People worked in different locations and that made it difficult to optimize resources. To be effective they must be all in the same headquarters, as we are now. And all this restructuring had to be done with the drawback that the championship doesn't stop and deadlines were too short.

So far, what has dominated: motivation or complications?

Of course, motivation. When you're doing something you like you go ahead and to see that results are achieved motivates you even more. We finished the car on time, we qualified with a good margin and now we're within our goals. We are even better than we expected at this point, with a new headquarters that works and to which we have perfectly adjusted.



buen margen y ahora estamos dentro de nuestros objetivos. Estamos incluso mejor de lo que esperábamos a estas alturas, con una nueva sede que funciona y a la que nos hemos acoplado perfectamente.

“Aunque le dedico muchas horas a este deporte, ni me cuesta ni me canso”

“Although I devote many hours to this sport, it's not an effort nor do I get tired of it”

Nos encontramos en el ecuador de la temporada, ¿qué valoración hace de estos primeros meses?

Muy positiva, teniendo en cuenta todas las incertidumbres que teníamos en invierno. Era un proyecto de coche nuevo que se hizo de un modo poco coordinado, disperso y sin un líder claro. Teníamos muchas dudas de cuándo iba a estar el coche y cómo iba a funcionar. Había esperanza pero también muchos interrogantes. Llegamos a Melbourne y sufrimos, pero después hemos ido evolucionando y estamos contentos porque estamos a un nivel de competitividad que es superior al que cabía esperar.

¿Qué significa para el equipo la instalación definitiva en la sede de la Caja Mágica?

Ha aportado, sobre todo, estabilidad y tranquilidad, pero también una mejor relación humana entre los miembros del equipo. Ahora somos mucho más eficientes, optimizamos mejor los recursos y contamos con una sede que también nos identifica. Existimos. Empezamos a



“Ahora somos mucho más eficientes, optimizamos mejor los recursos y contamos con una sede que nos identifica”

“We’re much more efficient now, we optimize resources better and have a headquarters that identifies us”

ser un icono y nos sentimos que vamos todos en el mismo barco. De cara al exterior es un paso en cuanto a transmitir confianza, seguridad y viabilidad. Significa el compromiso de tener un equipo de Fórmula 1 en España y trabajar para que salga adelante.

¿Cree que se han conseguido sacar ya todas las prestaciones que el F112 tenía escondidas?

Todavía no. Estamos en un periodo de crecimiento como equipo y tenemos un presupuesto limitado que impide que podamos desarrollarnos a la velocidad de otros. Poco a poco vamos introduciendo evoluciones y lo importante es que lo que introducimos funciona bien. Que la planificación está bien hecha.

¿Cuánto ha cambiado la F1 desde su época de piloto hasta ahora?

No ha cambiado mucho en la estructura u organización pero sí en la tecnología. En mi época, la aerodinámica era importante pero no tanto como ahora. Los coches no eran tan fiables ni la seguridad estaba al mismo nivel. También la electrónica. Nosotros empezamos a tener la adquisición de datos pero ahora la cantidad de información que hay es increíble. Las comunicaciones también han avanzado mucho, todo es más veloz y tienes un nivel de información para analizar que antes no había.

¿Cree que el piloto y el coche son igualmente importantes que entonces o el coche es ahora lo que realmente marca la diferencia?

En este deporte el coche es básico pero el piloto es el que pone la guinda, es el que lleva todo el trabajo del equipo. Es el que hace que todo el trabajo tenga un resultado o no.

¿Cómo era Luis Pérez-Sala de piloto?

Yo era un piloto que tenía buen olfato y sabía leer bien las carreras, creo que era buen estratega. Conservaba la mecánica y me gustaba trabajar la puesta a punto del coche. El ser piloto me ha ayudado en mi nueva aventura por el hecho de haber estado dentro de este mundo. Llevo más de 30 años en este deporte, lo que me ayuda a tener un conocimiento general del juego. Pero lo más importante es que me gusta porque, aunque le dedico muchas horas, ni me cuesta ni me canso.

Now that we are in the middle of the season, how do you assess these first few months?

Very positive, taking into account all the uncertainties we had in the winter. It was a new car project that was done in an uncoordinated manner, scattered and without a clear leader. We had many doubts about when the car would be ready and how it would work. There was hope but also many questions. We arrived in Melbourne and we suffered, but then we have evolved and we are happy because we are at a level of competitiveness that is higher than expected.

What does the relocation at the Caja Mágica headquarters mean for the team?

Above all, it has provided stability and tranquility, but also better human relationships among team members. We’re much more efficient now, we optimize resources better and we have a headquarters that identifies us. We exist. We are starting to become an icon and we feel that we are all in the same boat. To all outward appearance, it is a step in conveying confidence, security and viability. It means the commitment to having a Formula 1 team in Spain and work to succeed.

Do you think that you have already extracted everything the F112 has to give?

Not yet. We are in a growth period as a team and we have a limited budget that prevents us from developing at the speed of other teams. We are slowly introducing improvements and the key is that what we introduce works well. That the planning is well done.

How much has F1 changed since you were a driver?

Not much has changed regarding the structure or organization but it has changed regarding technology. In my time, aerodynamics were important but not as much as they are now. Cars were not as reliable and safety was not at the same level. Also the electronics. We started having data acquisition but now the amount of information we have is amazing. Communications have also come a long way, everything is faster and you have a level of information to analyze that you didn’t have before.





Vivimos un momento clave para la Fórmula 1 en el que se está negociando un nuevo Pacto de la Concordia, hay un nuevo reglamento de motores para 2014, etc... ¿cómo cree que jugarán esos factores en el futuro de HRT Formula 1 Team?

Yo creo que todos los cambios, si los sabemos aprovechar, serán favorables. En los momentos de cambio surgen más posibilidades y oportunidades. Yo soy optimista y creo que vamos a estar en una posición buena y nos vamos a ver favorecidos por las oportunidades que aparezcan, porque las vamos a saber aprovechar.

El público español sigue la F1 principalmente gracias a Fernando Alonso. Pero ahora hay también un equipo español. ¿Cuál es la importancia de tener pilotos y un equipo español para este deporte en nuestro país?

Pilotos como Fernando son importantísimos porque ha hecho que la Fórmula 1 sea conocida en España. Antes era un deporte que no se seguía mucho y gracias a él ha habido una revolución y ahora existe una gran afición. Yo diría que también gracias a Fernando existe un equipo de Fórmula 1 español como HRT en el Campeonato del Mundo. Él fue quien empezó a girar la rueda. Ahora lo que hay que conseguir es que todo esto perdure en el tiempo y la gente siga aficionada a la Fórmula 1, haya pilotos españoles o no. Como sucede en Italia, Inglaterra o Alemania. Y tener un equipo español también ofrece más posibilidades para pilotos, ingenieros y mecánicos españoles de alcanzar la F1.

Un mensaje para la afición...

Que tengan paciencia. Nosotros estamos trabajando mucho y con ganas y, poco a poco, vamos mejorando. Pero no se cons-

truye todo en un día. Ahora estamos atrás pero no hay que olvidar que somos uno de los tan solo 12 equipos en la Fórmula 1 y eso ya es un orgullo. Con el tiempo, la gente se irá identificando con nosotros y esperamos darles alguna satisfacción.

“Estamos incluso mejor de lo que esperábamos a estas alturas”

“We are even better than we expected at this point”



“Gracias a Fernando Alonso existe un equipo de Fórmula 1 español como HRT. Él fue quien empezó a girar la rueda”

“Thanks to Fernando Alonso there’s a Spanish Formula 1 team as HRT. He got the ball rolling”

Do you think the driver and the car are equally important as they were back then or nowadays is the car what really makes the difference?

The car is key in this sport but the driver is the one who puts the finishing touch, he is the one leading all the team’s work and the one that makes all that work have a positive result or not.

How was Luis Perez-Sala as a driver?

I was a driver who had good instincts and could read races well, I think I was a good strategist. I preserved the mechanics and I liked working on the set up of the car. Being a driver has helped me in my new adventure because I was in this world. I’ve been in this sport for over 30 years, which helps me to have a general understanding of the game. But most important is that I like it because, although I spend many hours, it’s not an effort nor do I get tired of it.

We live in a key moment in Formula 1 with the negotiation of a new Concorde Agreement, a new engine regulation for 2014, etc ... How do you think these factors play in the future of HRT Formula 1 Team?

I think all changes will be favorable, if we know how to take advantage of them. In times of change more possibilities and opportunities arise. I am optimistic that we will be in a good position and we will be favored by the opportunities that arise, because we’ll take advantage of them.

The Spanish public follows F1 mainly due to Fernando Alonso. But now there is also a Spanish team. How important is it for this sport in Spain to have Spanish drivers and a Spanish team?

Drivers like Fernando are very important because he has made Formula 1 known in Spain. It was not a very popular sport before but

thanks to him there has been a revolution and now there are a lot of fans. I would even say that thanks to Fernando there’s a Spanish Formula 1 team such as HRT in the World Championship. He got the ball rolling. Now we have to make all this last over time and for people to continue following Formula 1, whether there are Spanish drivers or not. Just like in Italy, England or Germany. And having a Spanish team also offers more opportunities to reach F1 for Spanish drivers, engineers and mechanics.

A message for the fans ...

Be patient. We are working hard and with enthusiasm and, little by little, we are improving. But not everything is built in a day. Now we are behind but don’t forget that we are one of only 12 teams in Formula 1 and that is already something to be proud of. Over time, people will identify with us and we hope to give them some satisfaction.





Unas instalaciones deportivas y tecnológicas de primer nivel
A first class sports and technology facilities

Puesta de largo de la **NUEVA SEDE** DE HRT EN MADRID

El pasado mes de mayo, HRT se vestía de gala para inaugurar oficialmente su nueva sede en la Caja Mágica de Madrid. Los máximos representantes del equipo fueron los mejores anfitriones para las autoridades, prensa, patrocinadores, proveedores y demás amigos de la escudería, quienes se mostraron satisfechos al descubrir unas instalaciones deportivas y tecnológicas de primer nivel.

Grand opening of the new HRT headquarters in Madrid

Last May, HRT dressed up to officially inaugurate its new headquarters at the Caja Mágica in Madrid. Leading representatives of the team acted as the best hosts for the authorities, media, sponsors, suppliers and other friends of the team, who were pleased to discover first class sports and technology facilities.

El Team Principal de HRT, Luis Pérez-Sala, y los pilotos Pedro de la Rosa, Dani Clos y Ma Qing Hua tuvieron el honor de recibir a la Excelentísima Dña. Ana Botella, Alcaldesa de Madrid, y al Presidente de la R.F.E. de A. y Vicepresidente de la FIA, D. Carlos Gracia, que acompañaron al equipo HRT Formula 1 Team en la inauguración oficial de su nueva sede en Madrid. Guiados por los expertos, recorrieron las nuevas instalaciones, desde la zona de dirección, administración, operaciones e ingeniería, hasta el taller, donde los mecánicos ponen a punto el F112.

La Alcaldesa Ana Botella agradeció al equipo su elección de la ciudad de Madrid para instalar su sede, asegurando que HRT Formula 1 Team *“ha escrito una página de oro en la historia del automovilismo español, y para los madrileños es un honor y privilegio tenerles aquí”*.

De igual forma, Carlos Gracia, Presidente de la R.F.E. de A., se mostró muy ilusionado con el trabajo del equipo: *“He visto equipos con más tradición que llevan más años en la F1, pero nunca me he encontrado una escudería con tantas ganas y unión”*.

Ilusión que también transmitieron los responsables de HRT Formula 1 Team. Para Luis Pérez-Sala, Team Principal del equipo, *“es un sueño hecho realidad”*. Mientras que para Pedro de la Rosa, *“estar en la Caja Mágica nos ayudará a mejorar y a ser cada día más rápidos. El primer paso está dado, ahora hay que desarrollarlo para que se convierta en un centro deportivo y tecnológico de referencia”*.

Los asistentes, después de comprobar el resultado del trabajo realizado por el equipo en estos intensos meses, degustaron



un vino español ofrecido por las bodegas Marqués de Murrieta, acompañado de la selección de pintxos que el prestigioso catering de Arzak-Bokado elabora para cada Gran Premio del campeonato.

Una sede “mágica”

El equipo HRT Formula 1 Team trabaja ya al completo en las nuevas instalaciones, que engloban el Indoor Central y Sur de la Caja Mágica, un centro multifuncional diseñado por el arquitecto Dominique Perrault. Se trata de un espacio polivalente y sostenible

HRT's Team Principal, Luis Perez-Sala, and drivers Pedro de la Rosa, Dani Clos and Ma Qing Hua had the honor of welcoming the Mayoress of Madrid, Honourable Madam Ana Botella and the President of the Spanish Motorsport Federation and Vice-President of the FIA, Mr. Carlos Gracia, who accompanied HRT at the official opening of its new headquarters in Madrid. Guided by the experts, they toured the new facilities through the management, administration, operations and engineering areas up until the workshop where the mechanics work on the F112.



La Excelentísima Dña. Ana Botella, Alcaldesa de Madrid, y al Presidente de la R.F.E. de A. y Vicepresidente de la FIA, D. Carlos Gracia, acompañaron al equipo HRT en la inauguración oficial de su nueva sede en Madrid.

Mayoress of Madrid, Honourable Madam Ana Botella and the President of the Spanish Motorsport Federation and Vice-President of the FIA, Mr. Carlos Gracia, accompanied HRT at the official opening of its new headquarters in Madrid.

Mayoress Ana Botella thanked the team for choosing the city of Madrid to set up its headquarters, ensuring that HRT “has written a golden page in the history of Spanish motorsport, and for the people of Madrid it’s an honor and a privilege to have them here.”

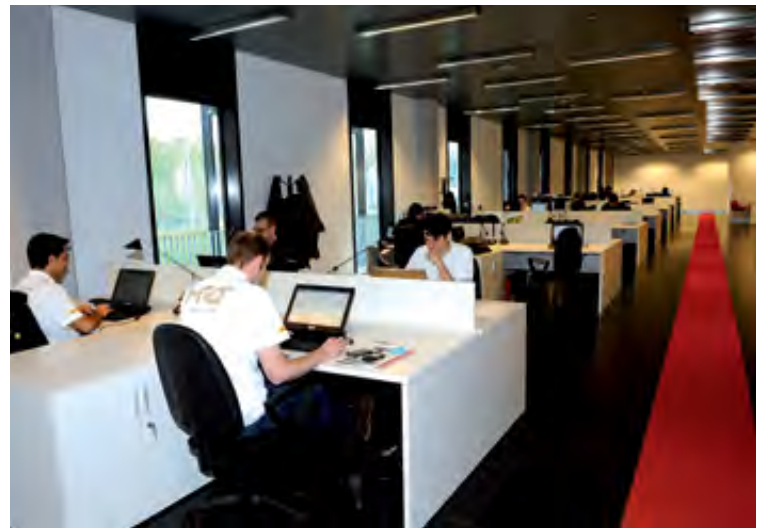
Similarly, Carlos Gracia, President of the Spanish Motorsport Federation, was very excited about the team’s work: “I’ve seen teams with more tradition who have been in Formula 1 for longer, but I’ve never come across such a hungry and united team.”

Enthusiasm that also conveyed HRT representatives. For Team Principal Luis Perez-Sala, “It’s a dream come true.” As for Pedro de la Rosa, “being in the Caja Mágica will help us to improve and be quicker every day. We’ve taken the first step, now we have to develop it for it to become a leading sporting and technological centre.”

After getting an insight of the work done by the team in these intense months, the guests enjoyed some Spanish wine of-

“Es un sueño hecho realidad”
(Luis Pérez-Sala, Team Principal de HRT)

“It’s a dream come true”
(Luis Pérez-Sala, HRT Team Principal)





para acoger a los diferentes departamentos que componen el equipo, además de ser un punto de encuentro para los aficionados, patrocinadores, proveedores y demás colaboradores.

El objetivo final es el de convertir la Caja Mágica en un polo tecnológico de I+D+i y de alto rendimiento deportivo, y lograr un mayor acercamiento al público, con zonas accesibles como el futuro museo, visitas guiadas o el área de conferencias. Se pretende así no sólo impulsar la Fórmula 1 y todo su entramado tecnológico en España, sino también la promoción de España en la Fórmula 1.

Indoor Sur

Ocupa aproximadamente 4.500 m², y en ella se encuentran la zona de taller-monoplazas, la zona para los camiones y el aparcamiento.

Indoor Centro

Es la mayor área ocupada por el equipo y está dividida en 4 plantas:

Planta -2: (al nivel del taller) de aproximadamente 2.000 m², acoge actualmente la piscina y el gimnasio, y está proyectado que en el futuro se instale en ella el museo y la sala de conferencias.

Planta -1: Espacio de alrededor de 1.100 m² que actualmente está disponible para una futura ampliación una vez que el equipo siga creciendo.

Planta 0: Centro neurálgico del equipo, es un espacio diáfano de aproximadamente 2.000 m², donde se concentra parte del personal. Compartimentada en cuatro áreas, en ella se instala la Dirección; Administración, Operaciones e Ingeniería; el departamento de Diseño y el de Marketing y Comunicación. Posee una zona común de descanso y una sala de reuniones.

Planta 1: (zona superior). Un espacio multifuncional de aproximadamente 2.000 m², eminentemente descubierto y destinado para la celebración de eventos con patrocinadores o invitados.

fered by Marqués de Murrieta wine cellars, accompanied by the selection of pintxos that the prestigious catering Arzak-Bokado creates at each of this season's Grands Prix.

A 'magical' headquarters

HRT Formula 1 Team fully works at the new facilities that are made up of the Indoor Central and South buildings at the Caja Mágica, a multipurpose center designed by architect Dominique Perrault. It is a polyvalent and sustainable space that takes in the different departments that make up the team, whilst also being a space open to fans, sponsors, suppliers and collaborators alike.

The final target is to convert the Caja Mágica into a technological reference of R&D and also of high sporting performance. It will also be an approach to the public with accessible areas such as the future museum, guided tours or the conference area, besides also becoming a formation centre. The aim is then to not only boost Formula 1 and all of its technology in Spain, but also bolster Spain in Formula 1.

Indoor South

Takes up approximately 4,500 m² and is made up of the workshop-car area, the truck area and the parking.

Indoor Centre

It is the largest area occupied by the team and is divided in four floors:

Floor -2: (workshop level) takes up approximately 2,000 m² and is currently made up of the swimming pool and the gym. In the future it is planned to also have a museum and a conference room.

Floor -1: a space of around 1,100 m², which can be extended once the team grows.

Floor 0: The epicenter of the team. It's an open area of almost 2,000 m² where part of the staff is situated and divided in four areas: the management department, administration, operations and engineering departments, the design department and marketing and communications departments. There is also a common area and a meeting room.

Floor 1: (upper area) a multifunctional exposed area of approximately 2,000 m², intended for the celebration of events with sponsors or guests.



MA QING HUA Y HRT hacen historia en los entrenamientos de Jóvenes Pilotos de Silverstone

Ma Qing Hua se incorporó al programa de jóvenes pilotos de HRT Formula 1 Team hace tres meses y durante este tiempo ha estado preparándose junto al equipo para el desafío de la F1. Finalmente, ha tenido la oportunidad de pilotar el F112 en los entrenamientos de jóvenes pilotos que se celebraron en Silverstone. El piloto nacido en Shanghai pasó con nota para la prueba y no solo fue un gran día para la escudería si no también para la Fórmula 1 en general, al convertirse en el primer piloto nacido en China en pilotar un Fórmula 1 en un evento oficial.

Ma Qing Hua pudo sacar el máximo rendimiento de estas pruebas, cuyo programa incluyó tandas cortas para

que se fuera habituando al monoplaza y ganando confianza al volante hasta completar 82 vueltas - con neumáticos duros y blandos para que pudiera experimentar también la diferencia entre ambos compuestos -, simulacros de salida y de *pit stop*, así como una tanda final de larga distancia.

Para el piloto chino, "ha sido una sensación fantástica pilotar un monoplaza de Fórmula 1 por primera vez; no es fácil expresar lo que he sentido con palabras. Creo que hicimos un buen trabajo. Estoy muy orgulloso de representar a China y ser un pionero en mi nación en este deporte. Confío en que esto ayudará a que el deporte de motor siga creciendo en China".

MA QING HUA AND HRT make history at the Young Driver Test in Silverstone

Ma Qing Hua joined HRT Formula 1 Team's young driver programme just three months ago and in this time he has been preparing with the team for the challenge of F1. He finally had the opportunity to drive the F112 at the Young Driver test which took place at Silverstone. He passed the test with flying colours and it wasn't only a great day for the team but also for Formula 1 in general as he became the first driver born in China to drive a Formula 1 car at an official event.

Ma Qing Hua was able to make the most of the test. The programme included short test stints for him to adapt to the car and build up confidence at the wheel, completing 82 laps - with both hard and soft tyres so that he could also experience the difference between both compounds -, start and pit stop practices and a final long distance stint.

For the Chinese driver, "It was a fantastic feeling to drive a Formula 1 car for the first time; it's not easy to put into words what I felt. I think we did a good job. I'm very proud to represent China and be a pioneer for my nation in this sport. I'm confident that this will help motorsport to grow in China".

MEJOR VINO DE EUROPA
EN SU CATEGORIA*



un placer cotidiano

**Viña Albali Reserva 2007: Premio al mejor vino europeo en la categoría de vino tinto seco en alimentación por debajo de 4€*


FELIX SOLIS

Una gran elección

www.felixsolis.com

 Sigue a Viña Albali  [@VINAALBALI](#)



HRT FORMULA 1™ TEAM

Gourmet

La gastronomía española es un referente en el mundo y un pilar importante en la identidad del HRT Formula 1 Team. Tal es la importancia, las posibilidades y la repercusión de este concepto gastronómico que la escudería, junto a Arzak-Bokado, ha creado el HRT Gourmet: un club exclusivo como medio eficaz para la difusión de marcas y productos españoles por el mundo.

Las marcas asociadas a HRT Gourmet participan en todo lo relacionado con la cocina y catering del equipo, así como en todas las modalidades genuinamente españolas que contemplan la creación de un concepto culinario básico de la mano de Arzak-Bokado, que viaja por las sesiones gastronómicas de los Grandes Premios, añadiendo siempre un elemento gourmet local, diferente en cada desplazamiento, hasta completar la temporada 2012 de Fórmula 1.

Spanish cuisine is a benchmark in the world and an important pillar in the HRT Formula 1 Team identity. Such is the importance, possibilities and impact of this culinary concept that the team, along with Arzak-Bokado, have created the HRT Gourmet: an exclusive club as an effective means for the dissemination of Spanish brands and products throughout the world.

Brands associated with HRT Gourmet participate in everything related to the kitchen and catering of the team as well as in all the genuinely Spanish methods that include developing a basic culinary concept along with Arzak-Bokado, who travel through

La gastronomía española es un referente en el mundo y un pilar en la identidad de HRT

Spanish cuisine is a benchmark in the world and a pillar in HRT identity



El Pintxo Veloz

Uno de los emblemas de la cultura española es su tradición gastronómica, la pasión por el detalle culinario, la precisión del gusto y la exquisitez del sabor. Muchos de nuestros cocineros son internacionalmente conocidos, todos de primera categoría, y ellos han hecho que cualquier relación con nuestra gastronomía sea bienvenida en cualquier parte del planeta.

Con estas óptimas condiciones, en HRT consideramos que no podía haber mejor escaparate al mundo que unir nuestras fuerzas con un experto en la materia como es Arzak-Bokado. Juntos decidimos emprender un apasionante viaje y unir sinergias para lograr una perfecta combinación de aventura y sabor. Así que aprovechamos esta temporada de Fórmula 1 que comenzó en Australia el pasado mes de marzo, para iniciar nuestro particular viaje gastronómico y, literalmente, irnos de pintxos por el mundo.

Porque queremos que esta cocina española y estos pintxos sean nuestro estandarte por todos los países y circuitos que componen el Campeonato del Mundo de Fórmula 1.

the Grands Prix' culinary sessions, always adding a local gourmet element, different in every country, until the 2012 Formula 1 season is completed.

The 'Lightning Pintxo'

One of the emblems of Spanish culture is its culinary tradition, the passion for culinary detail, taste precision and flavor delicacy. Many of our chefs are internationally renowned, all of them are top level, and thanks to them any connection made with our cuisine throughout the world is a positive one.

With these optimal conditions, at HRT we believe that there is no better showcase to the world than to join forces with an expert in the matter such as Arzak-Bokado. Together we decided to begin an exciting journey and join synergies to achieve a perfect combination of adventure and taste. So we took advantage of this Formula 1 season that started in Australia last March, to launch our unique culinary journey and literally go for pintxos all over the world.

Because we want Spanish cuisine and these pintxos to be our flagship through all the countries and circuits that make up the Formula 1 World Championship.

Carbonell



HRT Gourmet: un club exclusivo para la difusión de marcas y productos españoles por el mundo

HRT Gourmet: an exclusive club for the dissemination of Spanish brands and products throughout the world


GRAN PREMIO DE ESPAÑA
Una rueda muy sabrosa

La famosa receta de Arzak "Cromlech de cebolla y té" fue elegida para mimetizarse con el ambiente de Barcelona. La fusión de la harina de mandioca y el hongo mejicano huitlacoche rellena de crema de foie con cebolla pochada y aroma de té adoptaba la forma de una rueda. Una rueda de lo más apetecible...

SPANISH GRAND PRIX
A very tasty wheel

Arzak's famous "Cromlech with onion and tea" recipe was chosen to melt with the atmosphere of Barcelona. The fusion of cassava flour and the Mexican mushroom huitlacoche filled with poached onion and foie cream and a tea aroma adopted the shape of a tyre. A very appetizing tyre...

GRAN PREMIO DE CANADÁ
Para muestra, un botón

El pintxo veloz servido en Montreal aunó sabores e ingredientes de lo más variados pero siempre con algún detalle español. Un delicado aroma de txacoli se filtraba entre el cangrejo, las patatas, el cebollino y el jengibre. Un botón de tomate alegró la vista y el paladar de todo aquel que lo probó.

CANADIAN GRAND PRIX
A button for show

The lightning pintxo served at Montreal included various ingredients and flavors always with a Spanish touch. A delicate txacoli aroma filtered amongst the crab, potatoes, chive and ginger. A tomato button pleased the sight and palate of everyone that stopped by and tasted it.


GRAN PREMIO DE EUROPA
Una combinación muy valenciana

En el pintxo veloz del GP celebrado en Valencia no podían faltar sus dos ingredientes estrella: naranjas y chufas. Pero, ¿a quién se le podía haber ocurrido combinarlas con sardinas? A nuestros chefs de Arzak-Bokado. Una mezcla que hubo que saborear de primera mano para descubrir su efecto en el paladar.

GRAND PRIX OF EUROPE
Mixing it up in the Mediterranean

At the Grand Prix of Europe held in Valencia the city's two stellar ingredients: earth almonds and oranges, couldn't go missing in this week's lightning pintxo. But who came up with the idea of combining them with sardines? The answer is our chefs from Arzak-Bokado. A mix you had to taste first-hand to discover the effect it had on the palate.





GRAN PREMIO DE MÓNACO
Una apuesta segura

En un escenario como Mónaco el reto es complicado, porque hay que estar al nivel. Así que Mónaco merecía un pintxo que resultara un pecado para los sentidos. Porque no todo el mundo es capaz de coger unos hongos, un poco de queso y pipas de girasol y convertirlas en una delicia digna del Gran Premio más exclusivo de la temporada.

MONACO GRAND PRIX
A safe bet

In a setting like Monaco it's a complicated task once more, because there are certain standards you have to reach. So Monaco deserved a pintxo which was almost a sin for the taste buds. Because not everyone is capable of grabbing some funghi, cheese and sunflower seeds and turning it into a delicacy worthy of the most exclusive Grand Prix of the season.

Un particular viaje
gastronómico que nos
lleva de pintxos por el
mundo

*A unique culinary journey
that goes for pintxos all
over the world*



GRAN PREMIO DE GRAN BRETAÑA
Inspiración 'british'

En la cuna de la Fórmula 1 había que crear un pintxo tributo. Sustituimos el *roastbeef* por la presa ibérica para dejar la huella española, pero el toque inglés lo puso el chutney, una salsa de frutas caramelizada muy habitual en los platos ingleses, que causó furor en el hospitality de HRT.

BRITISH GRAND PRIX
A british touch

At the home of Formula 1 we had to create a tribute pintxo. We swapped roast beef for Iberian prey to leave a Spanish imprint but England was represented by chutney sauce, a typical caramelized fruit sauce on English dishes, that caused mayhem in HRT's hospitality unit.



UN GRAN PREMIO CON A GRAND PRIX WITH

PEDRO DE LA ROSA

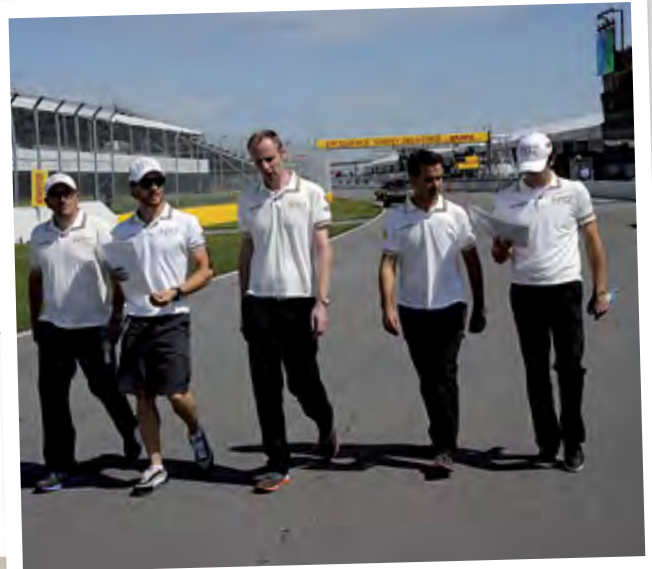
Jueves / Thursday:

08:00

Desayuno en el hotel

Breakfast at the hotel

A Pedro le gusta desayunar tranquilo en la habitación del hotel cereales, zumo, tortilla...
Pedro likes to quietly have breakfast in his hotel room, cereal, juice, omelette...



10:00

Vuelta de reconocimiento al circuito

Circuit walk

Primer día en el circuito. Pedro, junto a sus ingenieros, reconoce a pie el trazado para estudiar cada curva.
First day at the circuit. The track has to be checked out, and Pedro walks it with his engineers to study every turn.



12:00

Sesiones de prensa

Media Sessions

Los jueves son los días dedicados a la prensa y relaciones públicas, una tarea que Pedro cumple a la perfección.
Thursdays are dedicated, among other things, to press and public relations activities. A task that Pedro carries out perfectly.

15:00

Conferencia de prensa de la FIA

FIA press conference

Tiene lugar cada jueves de Gran Premio y se eligen a 5 de los 24 pilotos en función de la actualidad. Pedro ha comparecido en la del GP de España y Europa.
It takes place every Grand Prix Thursday and 5 of the 24 drivers are chosen according to topicality. Pedro has appeared in the Spanish Grand Prix and the Grand Prix of Europe.

17:00

Sesión de Autógrafos

Autograph session

Cada fin de semana, los pilotos dedican media hora a los aficionados. ¡Pedro levanta pasiones!
Every weekend, the drivers dedicate half an hour to the fans. Pedro arouses passions!



Viernes / Friday:

09:00

Reunión de ingenieros

Engineering briefing

Antes de cada sesión se repasa el plan con los pilotos, el team manager y el jefe de mecánicos. Cada piloto charla con su ingeniero de pista para analizar detalles.

Before each session, the plan is reviewed between the drivers, the team manager and the Chief Mechanic. Each driver talks with his race engineer to discuss details.



10:00

Sesión de entrenamientos libres 1

Free Practice Session 1

Empieza lo bueno. Pedro se prepara para subir al coche. Hay que seguir el guión establecido en las charlas previas, pero hay que estar listos para improvisar sobre la marcha.

The good stuff starts! Pedro gets ready to get in the car. We have to follow the script established in previous talks but we have to be ready to improvise on the go.

Comida en el hospitality

Lunch in the hospitality unit

Para reponer fuerzas, nada mejor que el catering Arzak-Bokado. Pedro es muy estricto con sus comidas y la pasta, verdura y pollo son las bases de su dieta.

To regain strength, there is nothing like Arzak-Bokado Catering. Pedro is very strict with his meals and pasta, vegetables and chicken are the basis of his diet.

13:00

14:00

Sesión de entrenamientos libres 2

Free Practice session 2

15:40

Análisis de la sesión

Session analysis

Se obtienen las primeras sensaciones del piloto. A partir de ahí habrá un trabajo continuo de preparación de la siguiente jornada por parte de los ingenieros.

You get the first impressions of the driver. Thereafter the engineers will work non-stop to prepare for the next day.

17:00

Reunión FIA de pilotos

FIA Drivers' meeting

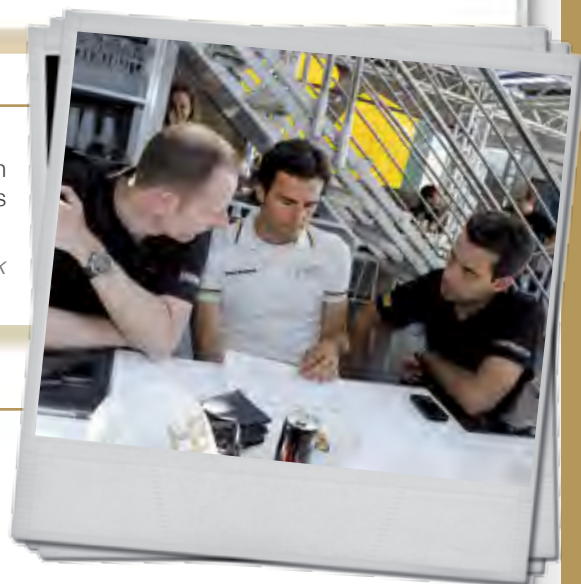
Los pilotos se reúnen con representantes de la FIA para debatir sobre los temas surgidos en ese Gran Premio, tanto deportivos como de seguridad.

All drivers meet with FIA representatives to discuss the issues raised in the Grand Prix, both sporting and security issues.

18:00

Atención a la prensa

Media Session



Sábado / Saturday:

09:00

Llegada al circuito

Arrival at the circuit

11:00

Tercera sesión de entrenamientos libres y clasificación

14:00

Third Free Practice session and Qualifying

La jornada del sábado es una de las más intensas. Es importante la concentración y Pedro lo da todo en esos intensos 20 minutos.

Saturday is one of the most intense days. It is important to focus and Pedro gives his all in those intense 20 minutes.



14:30

Corralito de televisiones

TV Media pen

Pedro se baja del coche, intercambia impresiones con su ingeniero de pista y atiende a los medios.

Pedro gets out of the car, exchanges views with his race engineer and attends the media.



18:00

Correr por circuito

Run the track

Pedro aprovecha para desconectar un poco... ¡con más deporte! Sale a correr por el circuito con su preparador Miguel Ángel o Dani Clos, compañero de equipo.

Pedro takes this opportunity to disconnect a little, but, how? With more sports! He goes for a run on the track with his trainer Miguel Ángel and sometimes with teammate Dani Clos.



19:00

El masaje

The massage

El día es largo y exigente, provoca un gran desgaste. Miguel Ángel, preparador físico y fisioterapeuta de Pedro, se encarga de que estire bien los músculos y se relaje.

The day is long and demanding and causes a lot of strain. Miguel Angel, Pedro's personal trainer and physiotherapist, makes sure that Pedro stretches out tight muscles and relaxes.

Domingo / Sunday:

12:30

Desfile de pilotos

Drivers' parade

Uno de momentos clásicos de cada domingo de carrera. Todos los pilotos juntos dan la vuelta al circuito para saludar a los aficionados antes de la carrera y charlan entre ellos. Es aquí cuando vemos la complicidad entre ellos, como el caso de Pedro y Fernando, que se conocen mucho.

One of the classic moments of each Sunday race. Together the drivers do a lap of the circuit to greet fans before the race and chat to each other. That's when we see the complicity between them, such as Pedro and Fernando who know each other very well.



13:30

Salimos a parrilla

Going to the grid

Los momentos previos a la carrera el piloto necesita estar tranquilo y concentrado. Pedro habla con su preparador físico e ingeniero y concretan los últimos detalles antes de subirse al coche.

Moments before the race the driver needs to be calm and focused. Pedro talks to his trainer and engineer and they sort out the last details before getting in the car.

14:00

... y empieza la carrera

...and the race begins!



QUICK FIRE

Alfonso Calabia

Ingeniero de Control / Control Engineer

1. ¿Cómo definirías tu trabajo /Qué hace un ingeniero de control de un equipo de F1?

Me encargo de calibrar el embrague y el mapa de motor para las salidas, de que todos los botoncitos y levas del volante funcionen como debe ser, verificar el limitador del *pitlane*, comprobar que los movimientos de la caja de cambios vayan a la velocidad adecuada y demás. Un poquito de todo.

2. ¿Cuál es tu circuito favorito?

A mí me encanta el de Barcelona.

3. ¿Qué haces en los viajes para entretenerte?

Básicamente hablo con todos mis compañeros. Voy de uno a otro escuchando sus historias.

4. ¿Qué es lo que más te ha impactado de este trabajo?

La cantidad de horas que se echan. Es increíble lo mucho que se trabaja. Además del buen rollo que hay entre la gente. Pasamos mucho tiempo juntos y convivir todos está muy bien.

5. ¿Qué haces en tu tiempo libre?

Pasear por la ciudad. Tanto en Madrid como en cada ciudad a la que vamos. No soy de quedarme a descansar en el hotel, así que me uno al primero que sale por la puerta.

6. ¿Qué lugar del mundo es tu preferido?

Inglaterra.

7. ¿Qué tipo de música te gusta escuchar?

Rock español.

8. ¿Cuál es tu película favorita?

Me gustan muchas, casi todas. "Soy leyenda" me gusta mucho.

9. ¿Cuál es tu comida preferida?

Un buen trozo de carne, de ternera preferiblemente.

10. ¿Qué tres cosas te llevarías a una isla desierta? ¿y qué te dejarías?

Una tele, un generador con litros de gasolina y un mechero. Dejaría casi todo lo que tengo.

1. How would you define your job / What does a Control Engineer do in an F1 team?

I am in charge of calibrating the clutch and the engine map for race starts, of making sure that all buttons and the steering wheel paddles operate as they should, of verifying the pitlane limiter, of checking that the gearbox movements work at the right speed and so on. A bit of everything.



2. Which is your favourite circuit?

I love the Barcelona circuit.

3. What do you do on your trips to entertain yourself?

Basically I talk to all my colleagues. I go back and forth listening to their stories.

4. What has caught your attention most about this job?

The number of hours worked. It's amazing how much you work. Also the good vibes between everyone. We spend a lot of time together and to live all together is great.

5. What do you do in your spare time?

Walk around the city. Both in Madrid and in every city we go. I'm not of those who stay in the hotel to rest, so I join the first one that walks out the door.

6. Which is your favourite place in the world?

England.

7. What kind of music do you like to listen to?

Spanish rock.

8. What's your favourite film?

I like many, most of them. I really like "I Am Legend".

9. What's your favourite food?

A good piece of meat, preferably beef.

10. What three things would you take to a desert island? And what would you leave behind?

A TV, a generator with gallons of gasoline and a lighter. I would leave almost all I have.

David Alvarado

Cocinero / Chef

1. ¿Cómo definirías tu trabajo /Qué hace un cocinero de un equipo de F1?

Soy el cocinero del equipo así que, antes de llegar al país donde sea la carrera, contactamos con un supermercado o mercado local, compramos el género, lo transportamos o hacemos llegar al circuito y ya una vez instalados, lo cocinamos para el equipo.

2. ¿Cuál es tu circuito favorito?

Canadá, porque es muy tranquilo.

3. ¿Qué haces en los viajes para entretenerte?

No tengo mucho tiempo para entretenerme, pero cuando estamos de viaje suelo ver películas, junas cuantas!

4. ¿Qué es lo que más te ha impactado de este trabajo?

El ritmo de trabajo.

5. ¿Qué haces en tu tiempo libre?

Descansar, ver películas y, sobre todo, estar con los amigos.

6. ¿Qué lugar del mundo es tu preferido?

De los que conozco, creo que me quedaría con México. Es un país precioso, con una cultura muy interesante, con gente muy amable que te ofrece todo lo que tiene.

7. ¿Qué tipo de música te gusta escuchar?

Todo tipo de música. Quizá, si tuviera que decir una, diría rock, pero me gusta todo, desde la música instrumental hasta la más ruidosa.

8. ¿Cuál es tu película favorita?

Tengo muchas pero, si tengo que elegir, quizá diría "Pulp Fiction".

9. ¿Cuál es tu comida preferida?

Un buen pescado

10. ¿Qué tres cosas te llevarías a una isla desierta? ¿y qué te dejarías?

Una caña de pescar, un mechero y alguien de compañía. Y me dejaría los problemas, el dinero, y el capitalismo que hay ahora en el mundo.

1. How would you define your job / What does a Chef do in an F1 team?

I'm the chef of the team so before arriving in the country where the race is, we contact with a supermarket or local market, buy the goods, transport or make them get to the circuit and once installed, we cook them for the team.

2. Which is your favourite circuit?

Canada, because it is very quiet.

3. What do you do on your trips to entertain yourself?

I don't have much time for entertainment, but when we travel I usually watch movies, quite a few of them!

4. What has caught your attention most about this job?

The pace of work.

5. What do you do in your spare time?

Rest, watch movies and, above all, spend time with my friends.

6. Which is your favourite place in the world?

Of those I know, I think I'd choose Mexico. It is a beautiful country with a very interesting culture, and very kind people that give you everything they've got.

7. What kind of music do you like to listen to?

All kinds of music. Perhaps, if I had to say one, I would say

rock, but I like everything from instrumental music to loud music.

8. What's your favourite film?

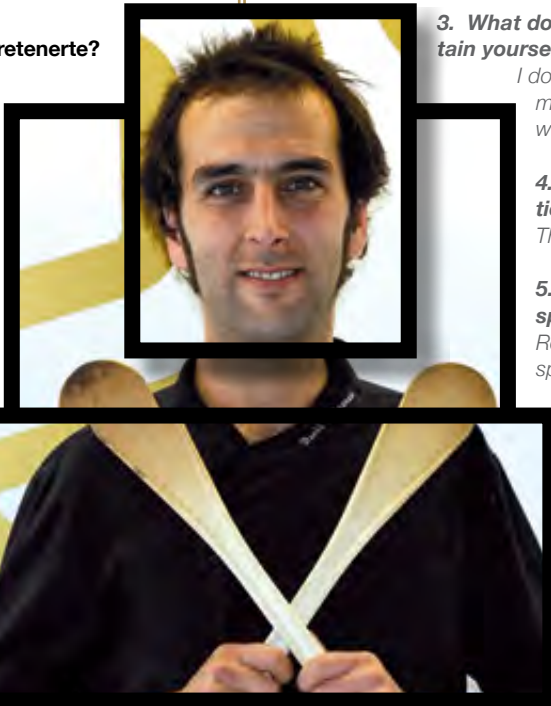
I have many but if I have to choose, I would say "Pulp Fiction".

9. What's your favourite food?

A good plate of fish.

10. What three things would you take to a desert island? And what would you leave behind?

A fishing rod, a lighter and one companion. And I would leave the problems, money, and the capitalism that exists nowadays in the world.



Alexandru Dragos Balmus

Ingeniero de TI / IT Engineer

1. ¿Cómo definirías tu trabajo /Qué hace un ingeniero de TI de un equipo de F1?

Mi función principal es que el coche salga a pista. Que los ingenieros tengan telemetría, que vean en todo momento las constantes del coche y que puedan tomar decisiones, tanto los ingenieros que trabajan con el coche todos los días como los que están en el *pitwall* durante la carrera o los entrenamientos. Además, asesoro al equipo sobre cualquier duda o incidencia que haya relacionada con TI, e instalo los equipos para que todo funcione y todos estén interconectados.

2. ¿Cuál es tu circuito favorito?

De los que he visto hasta ahora, me ha gustado mucho Mónaco.

3. ¿Qué haces en los viajes para entretenerte?

Normalmente me entretengo con los juegos de los aviones o con el móvil, y me llevo siempre algún libro para leer.

4. ¿Qué es lo que más te ha impactado de este trabajo?

El alto nivel que se exige. Esperaba que fuese un trabajo exigente, pero no tanto. Tienes que estar a tope todo el rato, aunque trabajes 70 horas seguidas, esas 70 deben ser productivas. Eso me ha impactado y me sigue impactando porque no tiene nada que ver con lo que haya hecho anteriormente.

5. ¿Qué haces en tu tiempo libre?

Me relaja mucho viajar, a pesar de este trabajo. Me gusta mucho conocer sitios nuevos, compartir esos momentos con alguien y conversar. Cuando no salgo por lo que sea, juego a videojuegos y, a veces, leo.

6. ¿Qué lugar del mundo es tu preferido?

España, sin duda. Dentro de España, me gusta mucho el País Vasco, que es donde he vivido mucho tiempo, y Cantabria, un lugar precioso donde he pasado varios veranos.

7. ¿Qué tipo de música te gusta escuchar?

Ante todo me gusta el hip-hop, el rap, pero no comercial, sino el que habla del día a día, y después, la música electrónica, principalmente, aunque me gusta prácticamente todo.

8. ¿Cuál es tu película favorita?

Veo pocas películas, porque nunca he tenido mucho tiempo, pero la que más me ha impactado es "American Gangster".

9. ¿Cuál es tu comida preferida?

Mi favorita son los platos rumanos. Son muy buenos y os invito a que los probéis.

10. ¿Qué tres cosas te llevarías a una isla desierta? ¿y qué te dejarías?

Un cuchillo, una cuerda y algún tipo de contenedor para guardar líquido. Y lo que dejaría atrás, sin dudarlo, sería el teléfono móvil.

1. How would you define your job / What does an IT Engineer do in an F1 team?

My main task is to get the car on track. For the engineers to have telemetry, so that they can see the constants of the car at all times and make decisions, both the engineers that work on the car day-to-day and those who are on the pitwall during the race or practice sessions. In addition, I advise the team about any concerns or incidents related to IT and install the equipment so that everything works and everyone is interconnected.



2. Which is your favourite circuit?

Of those I've seen so far, I really liked Monaco.

3. What do you do on your trips to entertain yourself?

Normally I entertain myself with games on the plane or with my mobile, and I always carry a book to read.

4. What has caught your attention most about this job?

The high level required. I expected it to be a demanding job, but not as much. You have to be at your best all the time, even if you work 70 hours straight, these 70 must be productive. That struck me and continues to impact me because it has nothing to do with what I have done before.

5. What do you do in your spare time?

Travelling relaxes me, despite this job. I love to know new places and share those moments with someone and talk. When I do not go out for whatever reason, I play video games and sometimes read.

6. Which is your favourite place in the world?

Spain, clearly. In Spain, I really like the Basque country, where I have lived a long time, and Cantabria, a beautiful place where I've spent several summers.

7. What kind of music do you like to listen to?

Above all I like hip-hop, rap, but not commercial one but the one that talks about everyday things, and then, mainly electronic music, although I like almost everything.

8. What's your favourite film?

I don't see many movies, because I've never had much time, but the one that struck me the most is "American Gangster".

9. What's your favourite food?

My favourite dishes are Romanian food. They are very good and I invite you to try them.

10. What three things would you take to a desert island? And what would you leave behind?

A knife, a rope and a container for liquid storage. And what I would leave behind without hesitation would be the mobile phone.

Carlos Nunes

Team Manager

1. ¿Cómo definirías tu trabajo /Qué hace el Team Manager de un equipo de F1?

Básicamente me dedico a resolver problemas y hacer que el equipo funcione del modo más operativo posible.

2. ¿Cuál es tu circuito favorito?

Estoril, me trae muchos recuerdos felices.

3. ¿Qué haces en los viajes para entretenerte?

Ponerme al día con el trabajo. Me desestresa mucho adelantarse al trabajo, aunque la realidad es que nunca llegas a estar del todo al día.

4. ¿Qué es lo que más te ha impactado de este trabajo?

He disfrutado mucho durante tanto tiempo de este trabajo que lo que me atrae es el nuevo reto que implica cada día.

5. ¿Qué haces en tu tiempo libre?

Me relajo... trabajando con mis coches clásicos.



6. ¿Qué lugar del mundo es tu preferido?

Estoril, Cascais...

7. ¿Qué tipo de música te gusta escuchar?

La música de los 70.

8. ¿Cuál es tu película favorita?

"Tras el corazón verde".

9. ¿Cuál es tu comida preferida?

Depende de dónde esté, pero principalmente, comida china.

10. ¿Qué tres cosas te llevarías a una isla desierta? ¿y qué te dejarías?

Esta es una pregunta que nunca contesto... demasiadas variables...

1. How would you define your job / What does a Team Manager do in an F1 team?

Basically solve problems... and make the Team function operationally.

2. Which is your favourite circuit?

Estoril, many happy memories.

3. What do you do on your trips to entertain yourself?

Catch up on work... very stress relieving to get ahead, simple fact is you never are.

4. What has caught your attention most about this job?

How long I have enjoyed doing it...new challenges everyday.

5. What do you do in your spare time?

Relax... by working on my classic cars.

6. Which is your favourite place in the world?

Estoril, Cascais...

7. What kind of music do you like to listen to?

70's music.

8. What's your favourite film?

"Romancing the Stone".

9. What's your favourite food?

Depend on where I am, but mainly Chinese.

10. What three things would you take to a desert island? And what would you leave behind?

It's a question I never answer, too many variables.





El casco de NARAIN

Para un piloto de deportes de motor el casco es una extensión del cuerpo.

No es solamente una medida de seguridad sino una señal de identidad, un lienzo en blanco sobre el cual representan su personalidad. Puedes aprender mucho sobre un piloto por su casco; si es espontáneo, extravagante e innovador o clásico, tradicional y calmado.

Hay muchos factores detrás del diseño y cada centímetro del casco está cuidadosamente estudiado. Preguntamos a Narain Karthikeyan sobre su casco y el porqué de su diseño. Lo primero que piensas al ver el casco del indio es que es muy patriótico, ya que porta su bandera nacional (franjas naranjas, blancas y verdes) con el emblema nacional, el Ashoka Chakra, en la parte superior. "Usé este diseño por primera vez en 1996 y no lo he cambiado desde entonces", dice el piloto hindú quien, al ser uno de los pioneros de su nación en el mundo del motor, aprovecha el diseño de su casco para ondear la bandera de la India por todo el mundo a través de las carreras de coches. Queda claro, por tanto, dónde encontró Karthikeyan la inspiración para diseñar su casco pero, como todo el mundo, él también tiene sus favoritos: "A la hora de diseñar mi casco no miré lo que habían hecho los demás pilotos, porque sabía que quería la bandera india, pero siempre me ha gustado el casco de Ayrton Senna".

Por lo tanto, ¿cuánto tiempo transcurre desde la idea original hasta el producto final? "El proceso entero hasta que el casco está finalizado es de dos semanas aproximadamente. Bell Racing Europe se encarga de pintar el casco pero yo soy muy específico con los colores, por lo que realizo pequeños cambios de vez en cuando, haciendo los colores más oscuros o claros", dice Narain. No es fácil para los aficionados distinguir a los pilotos cuando están sentados dentro del monoplaza, pero una cosa está clara, a Narain Karthikeyan y la bandera india nadie les confunde y eso es lo que hace que un diseño de casco sea bueno.

NARAIN'S HELMET

For a motorsport driver the helmet is like a part of his body. It's not only a safety measure but also a sign of distinction, a blank canvas on which they represent their personality. You can learn a lot about a driver from his helmet; whether he's spontaneous, wacky and innovative or classical, traditional and calm.

There's a lot more to the design than meets the eye, and every inch of the helmet is carefully thought out. We asked Narain Karthikeyan about his helmet and the reasons behind its design. The first thing that comes to mind when seeing the Indian's helmet is that he's very patriotic, as it displays his national flag (deep saffron, white and India green stripes) with the national emblem, the Ashoka Chakra, on top. "I first used this design in 1996 and have stuck with it since", says the Indian driver who, as one of his nations pioneers in motorsport, uses the design of his helmet as a way of flying the Indian flag all over the world throughout

car racing. It is clear therefore, where Karthikeyan drew his inspiration for the design of his helmet but, like everyone else, he also has his favourites: "When designing my helmet I didn't look at what other drivers were doing because I knew I wanted the Indian flag but I've always liked Ayrton Senna's helmet".

So just how long does it take from the original idea to the finished product? "The whole process until the helmet is finally finished takes about two weeks.

Bell Racing Europe are responsible for painting and designing my helmet but I'm very specific about the colours so I make small variants from time to time, making the colours darker or brighter", says Narain. It's difficult for fans to distinguish drivers when they're sat in the cockpit of a car but, one thing's for sure, there's no missing Narain Karthikeyan and the Indian flag and that's what makes a good helmet design.

El casco de un piloto no es solo una medida de seguridad sino una señal de identidad

For a motorsport driver, the helmet is not just a security measure but a sign of identity



F112

Ficha Técnica F112

Motor:	Cosworth V8 2400cc CA2012
Rpm max:	18.000
Peso del motor:	95Kg (peso mínimo regulado por la FIA)
Chasis	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)



PRESENTACIÓN DEL NUEVO TATA XENON

Tata lanza al mercado el nuevo *Xenon*, un rediseño de su clásica pick-up, particularmente dotado para un uso profesional, gracias a su robustez mecánica y a un habitáculo capaz de soportar una utilización exigente. Pero también para disfrute durante el ocio, gracias a su doble cabina de cuatro puertas capaz de alojar a cinco ocupantes y transportar objetos muy voluminosos y pesados.

El motor turbodiesel de 4 cilindros y 2,2 l. de capacidad rinde 150 cv, con un par de 320 Nm, y una velocidad máxima de 160 km/h. La fuerza del motor pasa a las ruedas posteriores pero se puede conectar el eje delantero mediante un interruptor y convertirlo en 4X4.

En materia de equipamiento el nuevo *Xenon* incluye: airbag de conductor y pasajero, aire acondicionado, dirección asistida, elevavinas eléctricos, faros delanteros antiniebla, regulación eléctrica de espejos, faros y volante de cuero, entre otros. Una dotación que no afecta al precio, convirtiéndose en el pick-up más económico de su categoría, a partir de 17.320 euros.

Introducing the new TATA XENON

Tata launches the new Xenon, a redesign of its classic pick-up, especially equipped for professional use, thanks to its mechanical strength and a cabin capable of withstanding demanding use. But also to enjoy for leisure, thanks to its four-door Crew Cab that can accommodate up to five passengers and transport bulky and heavy objects.

The 4-cylinder turbo diesel engine and 2.2 liter. capacity yields 150 hp, with torque of 320 Nm and a top speed of 160 km/h. The engine power goes to the rear wheels but can connect the front axle via a switch and turn it into a 4X4 vehicle.

In terms of equipment the new Xenon includes driver and passenger airbag, air conditioning, power steering, electric windows, front fog lamps, electrically adjustable mirrors, headlight, and leather steering wheel, among others. A grant that does not affect the price, making it the most economical pick-up in its class, from 17,320 euros.



AZKAR EXTIENDE SUS FRONTERAS

En línea con su expansión en nuevos mercados, iniciado en China y Nueva Delhi, el Operador Logístico Azkar extiende sus fronteras instalándose en Brasil y ampliando sus rutas directas hasta Turquía y Marruecos. La compañía da continuidad a su estrategia de crecimiento mediante adquisiciones selectivas en Air&Sea Freight, Overland, FTL y Logística.

Líder en la Península Ibérica, con cobertura total en el resto de Europa con Azkar Overland y en el mundo con Overseas, Azkar ofrece una cobertura total internacional para todas las necesidades de distribución, con una flota de más de 2.400 vehículos y un equipo de más de 5.000 personas.

AZKAR extends its borders

In line with its expansion into new markets, which began in China and New Delhi, the logistics operator Azkar extends its borders settling in Brazil and expanding its direct routes to Turkey and Morocco. The company continues its growth strategy through selective acquisitions in Air & Sea Freight, Overland, FTL and Logistics.

Leader in the Iberian Peninsula, with full coverage in the rest of Europe with Azkar Overland and in the world with Overseas, Azkar offers full international coverage for all distribution needs, with a fleet of over 2,400 vehicles and a team of more than 5,000 people.

CRISTALBOX, EL MOTOR DE LA ILUSIÓN

Cristalbox, Red de Puntos de Asistencia de referencia en España, se integra en el grupo de patrocinadores del HRT Formula 1 Team con la evidencia de que detrás de un proyecto existe un equipo comprometido con un sueño, tal y como sucede en la compañía.

De igual forma que HRT Formula 1 Team trabaja para mejorar décima a décima su competitividad, Cristalbox sigue evolucionando su proyecto de futuro para competir en servicio y calidad; un reto que comenzó hace más de veinte años.

CRISTALBOX, the engine of hope

Cristalbox, leading Assistance Network in Spain, integrates in the HRT Formula 1 Team sponsoring group with the evidence that behind a project there is a team committed to a dream, just as in Cristalbox.

Just like HRT Formula 1 Team works to improve its competitiveness tenth by tenth, Cristalbox is further evolving its project for the future in order to compete in service and quality, a challenge that began more than twenty years ago.





PANDA CLOUDSYSTEMS MANAGEMENT

NUEVO SERVICIO DE GESTIÓN REMOTA DE PANDA SECURITY

Panda Security lanza al mercado su nueva solución de gestión y monitorización remota que da soporte a todo tipo de dispositivos IT de una manera simple, y anticipándose a las incidencias. Supone un importante ahorro y simplificación de procesos para las empresas, gracias a una gestión completa sin desplazamientos. Se convierte así en la herramienta más sencilla y cómoda para los partners de canal de Panda Security pues con ella, pueden extender su base de clientes, ofrecer servicios de valor añadido y obtener nuevas oportunidades de negocio.

New remote management service from PANDA SECURITY

Panda Security launches its new solution for remote monitoring and management that supports all kinds of IT devices in a simple manner, and in anticipation of incidents. It represents significant savings and a process simplification for business, thanks to a complete management without moving from your office. It becomes the most simple and convenient tool for Panda Security channel partners since it allows them to extend its customer base, offer added value services and gain new business opportunities.



ERMESTEL CELEBRA SU 20 ANIVERSARIO EN LA CAJA MÁGICA

Ermetel, Proveedor Oficial de Tecnología y Sistemas de HRT, celebró su 20 aniversario en las instalaciones de HRT en La Caja Mágica con un espectacular evento bajo el nombre de "GP20 Technology", arropado por los principales fabricantes del sector TI y más de cien clientes.

La compañía, especializada en proyectos de infraestructura basados en tecnologías como Virtualización y Cloud Computing, sorprendió a los asistentes con actividades como hacerse fotos con el monoplaça, jugar al Scalextric y simuladores de F1, y charlar con Pedro de la Rosa y Dani Clos para conocer todos los secretos de la Fórmula 1.

ERMESTEL celebrates its 20th anniversary at the CAJA MÁGICA

Ermetel, HRT Official Systems and Technology Supplier celebrated its 20th anniversary at the HRT facilities in the Caja Mágica with a spectacular event entitled "GP20 Technology", and embraced by the leading manufacturers in the IT sector and over a hundred clients.

The company which specializes in infrastructure projects based on technologies such as Virtualization and Cloud Computing, surprised the audience with activities such as the opportunity to take a picture with the car, play Scalextric and F1 simulators, and chat with Pedro de la Rosa and Dani Clos to know all the secrets of F1.



NUEVA HRT ELECTRIC BIKE BY YAMIMOTO

La colaboración entre HRT y Yamimoto fructificará en la nueva bicicleta eléctrica *HRT by Yamimoto*, que será una de las bicicletas eléctricas de 20" más innovadora del mercado. Este nuevo modelo ofrecerá una divertida conducción deportiva y un diseño, en tonos negros con el logo de la escudería en trazos dorados, que respira elegancia, innovación tecnológica y comodidad, ya que será plegable, lo que facilitará su manejo y transporte en cualquier maletero.

¡Ya queda menos para que veamos la nueva bicicleta eléctrica de HRT recorrer los circuitos del Mundial de Fórmula 1!

New HRT ELECTRIC BIKE by YAMIMOTO

The collaboration between HRT and Yamimoto will bear fruit in the new HRT by Yamimoto electric bike, which will be one of the most innovative 20" electric bicycles on the market. This new model is fun and sporty and has a design, with shades of black and the HRT logo in traces of gold, breathes elegance, technological innovation and comfort, since it can fold, facilitating its handling and transport in any boot.

There's not long left for us to see HRT's new electric bike travelling the Formula 1 circuits around the world!



REDES SOCIALES

SOCIAL NETWORKS

En el mes de junio hemos estado de enhorabuena en las redes sociales de la escudería, ya que hemos llegado a la gran cifra de 50.000 seguidores en Twitter. Una cosa así teníamos que celebrarla junto a nuestros aficionados, que nos apoyan semana tras semana, por lo que les dimos la oportunidad de llevarse un polo oficial del equipo firmado por los pilotos Pedro de la Rosa, Narain Karthikeyan, Dani Clos y Ma Qing Hua.

Lo único que tenían que hacer era escribir #HRTfan y el motivo por el cual ellos son el aficionado número 1 de la escudería española, y la respuesta que considerásemos la más original, se llevaría el premio. Estaba claro que la posibilidad de llevarse este regalo estimulaba a nuestros seguidores, ya que a las dos horas de anunciarse ya habíamos recibido 245 tweets de aficionados explicando por qué ellos eran nuestro

mayor fan. Al final del concurso recibimos 681 tweets y miramos uno por uno para ver quién se merecía el polo. No fue una tarea fácil ya que nuestros fans han demostrado mucha imaginación, humor y compromiso con el equipo. Finalmente, tras horas de deliberación, se decidió que el ganador fuese David Cid Feijoo de Ourense, Galicia, con el siguiente tweet:

David Cid Feijoo @dcourense
#HRTfan porque me hacéis formar parte del equipo por vuestra cercanía y me hacéis sentir como más las metas que vais alcanzando.

Aunque sólo podíamos premiar a una persona, en la escudería nos hemos emocionado por la enorme muestra de cariño y apoyo que hemos recibido por parte de todos los seguidores, que son la mejor afición del mundo. ¡Ahora toca ir a por los 100.000!

twitter 

facebook

You Tube



REDES SOCIALES
SOCIAL NETWORKS

Seguidores tras el Gran Premio de China: /

Followers after the Chinese Grand Prix:

Twitter: 41,582

Facebook: 20,703

Seguidores tras el Gran Premio de Europa / Followers after the European Grand Prix:

Twitter: 52,353

Facebook: 22,779

PÁGINA WEB / WEBSITE

367.480 usuarios han visitado la página web desde su nacimiento el 21 febrero.

El día con más visitas en este segundo trimestre fue el lunes 5 de marzo, cuando recibimos 17.749 visitas.

La duración media de la visita es de 2 minutos 39 segundos.

367,480 people have visited the website since its birth on February 21st.

The day with most visits in the second trimestre was Monday March 5th, when we received 17,749 visits.

The average visit time is 2 minutes 39 seconds.

Clasificación de visitantes según ciudad: / Ranking of visitors by city:

- 1. Madrid 65,348 (17.78%)
- 2. Barcelona 26,487 (7.21%)
- 3. Valencia 9,689 (2.64%)
- 4. Sevilla 8,917 (2.43%)
- 5. Málaga 7,316 (1.99%)



In June we've had reasons to celebrate in the social networks of the team, since we reached the large number of 50,000 followers on Twitter. We had to celebrate such a thing with our fans, who support us every week, so we gave them the opportunity to win an official HRT shirt signed by drivers Pedro de la Rosa, Narain Karthikeyan, Dani Clos and Qing Hua Ma.

All they had to do was write #HRTfan and the reason why they are the No. 1 fan of the Spanish team, and the answer that we considered the most original, would take the prize. Clearly, the possibility of winning this gift stimulated our fans, since two hours after the announcement we had received 245 tweets from fans explaining why they were our biggest fan. At the end of the contest we received 681 tweets and

we checked each of them to see who deserved the shirt. It was not an easy task because our fans have shown great imagination, humor and commitment to the team. Finally, after hours of consideration, it was decided that the winner was David Cid Feijoo of Ourense, Galicia, with the following tweet:

David Cid Feijoo @dcourense
#HRTfan because you make me feel a part of the team because of your closeness and you make the goals you are achieving feel like they're mine too.

Although we could only reward one person, in HRT we are moved by the tremendous demonstration of love and support we have received from all the fans, who are the best fans in the world. Now let's go for 100,000!

SU ZUKA KA

**TRADICIÓN Y RELAX EN LA
CUNA DE HONDA**

*TRADITION AND RELAX
IN THE HOME OF HONDA*







Un paraíso para los amantes de la electrónica

A paradise for electronics lovers

Próximo a Nagoya, la tercera ciudad japonesa, el circuito de Suzuka no es solamente el escenario de la carrera internacional más relevante del país; es también un espectacular complejo dedicado al motor, que dispone de modernas instalaciones para el ocio, un parque de atracciones acuático y los tradicionales Onsen naturales, perfectos para vivir, del 5 al 7 de octubre, un Gran Premio de Japón lleno de experiencias.

VUELTAS DE RECONOCIMIENTO

Construido por Honda, el **Parque Motopia** guarda en su seno un parque de atracciones presidido por la famosa y monumental noria Júpiter, y numerosas atracciones acuáticas. Para relajarnos tras las intensas jornadas en el circuito, nada mejor que una visita al **Onsen Kur Garden**, los baños termales de los que dispone, sumergidos en una riquísima vegetación, con el Daiyokujō o casa de baños, y el Rotemburo, el baño a cielo abierto.

POLE

Y si nos quedamos con más ganas de emoción, en la cercana ciudad de **Shima** podremos visitar **Shima Spain Village**, que exhibe réplicas de nuestros monumentos más representativos – La Cibeles, La Puerta del Sol, Los Pirineos, el Parque Güell... -, además de curiosas atracciones como el carrusel Gaudí y animadores caracterizados como Dulcinea y Don Quijote, entre otros. Un auténtico homenaje a nuestra cultura que muestra la fascinación que sienten los japoneses por España.

Near Nagoya, Japan's third largest city, the Suzuka circuit is not only the scene of the most important international race of the country; it is also a spectacular complex dedicated to motoring, with modern leisure facilities, a water park and the traditional natural Onsen, perfect to enjoy, from October 5th to 7th, a Japanese Grand Prix full of experiences.

SIGHTSEEING LAPS

*Built by Honda, the **Motopia Park** shelters an amusement park presided over by the famous and monumental Jupiter Ferris wheel, and many water attractions. To relax after an intense day on the track, nothing beats a visit to the **Kur Onsen Garden** and its hot springs, submerged in rich vegetation, with the Daiyokujō - or bathhouse -, and the Rotemburo - the open bathroom-.*

POLE

*And if we were more eager for emotion, in the nearby town of **Shima** we can visit **Shima Spain Village**, which features replicas of our most representative monuments - La Cibeles, Puerta del Sol, The Pyrenees, the Park Güell ... - as well as curious attractions such as the Gaudí Carousel and entertainers characterized as Dulcinea and Don Quixote, among others. A real tribute to our culture that shows the Japanese fascination with Spain.*

**EN BOXES****Dónde dormir...****Hotel Green Park Suzuka**

Céntrico hotel de negocios, próximo a la estación Kintetsu Shiroko, que ofrece amplias y luminosas habitaciones y un reputado restaurante de comida tradicional japonesa. www.japanican.com

Hotel Shima Spain

Ubicado en el pintoresco Parque España de la ciudad de Shima, se trata de un edificio de inspiración española dotado del máximo confort. www.parque-net.com

Miyako Hotel

Situado en la vecina localidad de Yokkaichi, este lujoso hotel es el más conocido de la zona, y el favorito de los huéspedes internacionales. www.miyakohotels.ne.jp

REPOSTAJE**Dónde comer...****Matoba**

El lugar ideal para los más carnívoros, que podrán disfrutar de la famosa y deliciosa carne de Kobe.

Indomura

Excelente establecimiento de cocina india de primera calidad.

Beach Side Café Chantilly

En la vecina Yokkaichi encontramos este referente de las especialidades locales, adaptadas a la cocina internacional.

SET UP

El centro comercial **City Bell** y las numerosas tiendas de segunda mano, como **Mandai Shoten** o **K's Denki**, se convertirán en el paraíso de los amantes de la electrónica. Y si nos interesa la porcelana japonesa, en **Nagoya** se sitúa la sede de **Noritake**, el productor de vajilla más grande de Japón, conocida por su cerámica Kutani.

IN BOXES**Where to sleep ...****Green Park Suzuka Hotel**

Downtown business hotel near the Kintetsu Shiroko station, offering bright and spacious rooms and a renowned traditional Japanese restaurant. www.japanican.com

Shima Spain Hotel

Located in the picturesque Spain Park of Shima, it is a Spanish-inspired building equipped for maximum comfort. www.parque-net.com

Miyako Hotel

Located in the nearby town of Yokkaichi, this luxurious hotel is the best known in the area, and the favourite of international guests. www.miyakohotels.ne.jp

REFUELLING**Where to eat ...****Matoba**

The ideal place for the more carnivorous, who will be able to enjoy the famous and delicious Kobe beef.

Indomura

Excellent restaurant of high quality Indian cuisine.

Beach Side Café Chantilly

In neighboring Yokkaichi we find this reference of local specialties, adapted to international cuisine.

SET UP

*The **City Bell mall** and the many second-hand shops, such as **Mandai Shoten** or **K's Denki**, are a paradise for electronics lovers. And if we are interested in Japanese porcelain, we must visit **Nagoya**, where the headquarters of **Noritake** (Japan's largest tableware producer, known for its Kutani pottery) are located.*

Suzuka, un espectacular complejo dedicado al motor, con modernas instalaciones para el ocio, un parque de atracciones acuático y los tradicionales Onsen naturales

Suzuka, a spectacular complex dedicated to motoring, with modern leisure facilities, a water park and the traditional natural Onsen





MILÁN

EL TÁNDEM PERFECTO DE MODA Y MOTOR
THE PERFECT TANDEM OF FASHION AND MOTORSPORTS



Milán, el complemento perfecto para una escapada de lo más 'fashion'

Milan, the perfect complement to a fashionable getaway

El Mundial de F1 recala en la ciudad lombarda de Monza, la capital italiana del automovilismo gracias a su Autódromo Nacional, en el que se disputa el GP de Italia del 7 al 9 de septiembre. Una cita ineludible para aquellos aficionados que, además, sientan predilección por los grandes diseñadores italianos, ya que tendrán en la vecina Milán el complemento perfecto para una escapada de ensueño.

VUELTAS DE RECONOCIMIENTO

Antes de sumergirnos en el paraíso 'fashionista' que supone Milán, nunca estará de más deleitarnos con la impresionante estampa que supone la **Piazza del Duomo** y la **Gallería Vittorio Emanuele II**, con algunos de los cafés y comercios más conocidos de la ciudad. Otras paradas imprescindibles son la **Iglesia Santa María delle Grazie** y el **Teatro alla Scala**.

POLE

No perderse...

El Gran Premio de Italia coincide en fechas con el **Salón Internacional de la Casa de Milán** y con importantes citas culturales como la representación de la ópera **Onegin de Tchaikovsky** en el Teatro alla Scalla.

The F1 World Championship stops in the Lombard city of Monza, the Italian capital of motorsports thanks to its National Speedway, where the Italian GP takes place from September 7th to 9th. A must for fans who also feel a predilection for the great Italian designers, as they will find in neighboring Milan the perfect complement to a dreamlike getaway.

SIGHTSEEING LAPS

*Before diving into the fashionist paradise of Milan, it will be worth delighting ourselves with the stunning image that re-presents the **Piazza del Duomo** and the **Gallería Vittorio Emanuele II**, with some of the most popular cafes and shops of the city. Other essential stops are the **Church of Santa Maria delle Grazie** and the **Teatro alla Scala**.*

POLE

Must see ...

*The Italian Grand Prix dates coincides with the **International Home Show of Milan** and major cultural events such as the performance of **Onegin Tchaikovsky's opera** at the Teatro alla Scalla.*



EN BOXES

Dónde dormir...

Armani Hotel

Tras su éxito en Dubai, Giorgio Armani ha creado en su ciudad natal un edificio de líneas rectas, con 95 lujosas habitaciones a su estilo y semejanza, y un espectacular spa de 1.200 metros. www.armanihotels.com

Hotel Bulgari Milano

La glamorosa naturaleza de la firma de joyería encuentra fiel reflejo en este antiguo monasterio, emplazado en el señorial barrio de Brera. www.bulgarihotels.com

La Maison Moschino

Desarrollado a partir de una estación de tren del siglo XIX, y diseñado por el equipo creativo de Moschino, es un lugar donde los huéspedes son invitados a un mundo visual de fantasía. www.maisonmoschino.com

REPOSTAJE

Dónde comer...

Just Cavalli Caffé

Ubicado a los pies de la Torre Blanca, ofrece exquisitos platos, bajo la luz de lujosas lámparas de cristal y el print animal tan característico del excéntrico diseñador Roberto Cavalli. www.justcavallihollywood.it

Armani Caffé

Pertenciente al exclusivo complejo Spazio Armani, el restaurante mantiene su estilo minimalista tanto en la decoración como en la carta. www.armani.com

Gold de Dolce Gabana

En el **Gold** podrá degustar platos de la tradición siciliana en un entorno de rabiante diseño. www.dolcegabana.es/gold

SET UP

Si todavía no ha quedado claro que Milán es una de las capitales mundiales de la moda, bastará un recorrido por las avenidas y calles que marcan la tendencia, como **Montenapoleone, Via della Spiga, Via Sant'Andrea** y la exclusiva **Via Manzoni**, presidida por el Spazio Armani. También son muy conocidos los outlet que encontraremos en zonas como **Corso Buenos Aires, Via Torino** o **Corso Vittorio Emanuele**.

IN BOXES

Where to sleep ...

Armani Hotel

Following its success in Dubai, Giorgio Armani has created in his hometown a straight line building with 95 luxury rooms in his own style and image, and a spectacular spa of 1,200 meters. www.armanihotels.com

Bulgari Milano Hotel

The glamorous nature of the jewelry firm is faithfully reflected in this ancient monastery, nestled in the stately neighborhood of Brera. www.bulgarihotels.com

La Maison Moschino

Developed from a train station of the nineteenth century and designed by Moschino's creative team, it is a place where guests are invited to a visual world of fantasy. www.maisonmoschino.com

REFUELLING

Where to eat ...

Just Cavalli Caffé

Located at the foot of the White Tower, it offers exquisite dishes, in the light of luxurious



crystal chandeliers and the characteristic animal print of eccentric designer Roberto Cavalli. www.justcavallihollywood.it

Armani Caffé

Belonging to the exclusive Spazio Armani resort, the restaurant maintains its minimalist style in both decor and in the menu. www.armani.com

Gold Dolce Gabana

In The Gold you will be able to taste traditional Sicilian dishes in an avant-garde design environment. www.dolcegabana.es/gold

SET UP

*If it is not clear yet that Milan is one of the world's capitals of fashion, we only need a tour of the avenues and streets that set the trend, such as **Montenapoleone, Via della Spiga, Via Sant'Andrea** and the exclusive **Via Manzoni**, presided by Spazio Armani. There are also many well-known outlet stores in areas such as **Corso Buenos Aires, Via Torino** and **Corso Vittorio Emanuele**.*

Singapur

La 'first class' de Asia
The 'first class' of Asia







La República de Singapur acoge del 21 al 23 de septiembre el Grand Prix más singular del Mundial, ya que se disputa en un circuito urbano al caer la noche. Sin duda será el principal atractivo para los amantes del motor que deseen visitar la capital del país más pequeño del Sudeste Asiático y cuarto centro financiero del mundo, que ofrece extraordinarias experiencias culturales, gastronómicas y de ocio.

VUeltas de Reconocimiento

Recorrer el **río Singapur** en barco o ver los rascacielos desde el **Parque de Merlion** son experiencias panorámicas imprescindibles, al igual que la visita al **Palacio de la Emperatriz** y alguno de los numerosos templos budistas como el **Veerama Kali Ammam** o el **templo de las Mil Luces**. Una excursión a la paradisíaca **Isla Sentosa** supondrá un exótico broche final para nuestro viaje.

POLE

No perderse...

Durante el Gran Premio, la ciudad se reúne en la zona de **Orchard Street**, en la que los clubes convocan a los DJs más relevantes, y las calles se llenan de artistas callejeros. En esas fechas, Singapur se recupera del **Festival de la Luna Llena** y se preparan para homenajear el importante **Aniversario del Dios Mono**.

The Republic of Singapore welcomes from Sept 21st to 23rd, the most unique Grand Prix of the championship, since it takes place on a street circuit at night-fall. It will certainly be the main attraction for motorsports fans wishing to visit the capital of the smallest country in South-east Asia and the fourth world financial center, which offers extraordinary cultural, gastronomic and leisure experiences.

SIGHTSEEING LAPS

*To browse the **Singapore River** by boat or see the skyscrapers from the **Merlion Park** are essential panoramic experiences, as well as visiting the **Palace of the Empress** and one of the many Buddhist temples, like the **Kali Veerama ammam** or the **Temple of a Thousand Lights**. A trip to the paradise island of **Sentosa** will be an exotic finishing touch to our trip.*

POLE

Must see ...

*During the Grand Prix, the city meets in the **Orchard Street** area, where clubs summon the most relevant DJs, and the streets are filled with street performers. At that time, Singapore is recovering from the **Full Moon Festival** and prepares to celebrate the important **Anni-versary of the Monkey God**.*

EN BOXES

Dónde dormir...

Raffles Hotel

El hotel más lujoso y con más historia de Singapur conserva en sus elegantes y espaciosas suites mobiliario de época y alfombras orientales sobre suelos de madera de teca. www.affles.com

Marina Bay Sands

Un extraordinario complejo de lujo con fama mundial, que esconde en su interior maravillosas vistas a la bahía, una impresionante piscina desbordante en su azotea y hasta un Casino. www.marinabaysands.com

Pan Pacific Singapore

Gigantesco hotel urbano con piscina exterior, Spa, pistas de tenis y unas espectaculares vistas de la ciudad. www.panpacific.com

REPOSTAJE

Dónde comer...

Iggy's

El chef Ignacio Chang dirige la cocina de este reputado local, un fijo en las listas de los mejores restaurantes de alta gastronomía en Asia. www.iggys.com.sg

Equinox Restaurant

Ubicado en el hotel The Stamford, es conocido por sus inspiradoras vistas y su carta multi-sensorial. www.swissotel.com

Lau Pa Sat

Tradicional y evolucionado Hawker – conjunto de puestos de comida callejeros -, bajo una estructura de hierro forjado llevado de Escocia a finales del siglo XIX. www.laupasat.biz

SET UP

Como buen destino asiático, Singapur es lugar ideal para las compras. Desde el elitista barrio de **Chinatown**, con los restaurantes de moda y las tiendas de lujo, pasando por las tiendas tradicionales de **Little India**, hasta las pequeñas tiendas de **Arab Street**, al son del cántico del imán procedente de la cercana **Mezquita del Sultán**.



Singapur ofrece extraordinarias experiencias culturales, gastronómicas y de ocio

Singapore offers unique cultural, gastronomic and leisure experiences

IN BOXES

Where to sleep ...

Raffles Hotel

Singapore's most luxurious and historic hotel preserves in its elegant and spacious suites, antique furniture and Oriental rugs on teak floors. www.affles.com

Marina Bay Sands

An extraordinary world-renowned luxury resort, which hides within wonderful views of the bay, a stunning infinity pool on its roof and even a Casino. www.marinabaysands.com

Pan Pacific Singapore

Huge city hotel with outdoor pool, spa, tennis courts and stunning views overlooking the city. www.panpacific.com

REFUELLING

Where to eat ...

Iggy's

Chef Ignacio Chang runs the kitchen of this renowned restaurant, a fixture on the lists of the best fine dining restaurants in Asia. www.iggys.com.sg

Equinox Restaurant

Located at The Stamford hotel, it is known for its inspiring views and multi-sensory menu. www.swissotel.com



Lau Pa Sat

Traditional and evolved Hawker - set of street food stalls - under a wrought iron frame brought from Scotland in the late nineteenth century. www.laupasat.biz

SET UP

*As a good Asian destination, Singapore is an ideal place for shopping. From the elite neighborhood of **Chinatown**, with trendy restaurants and upscale shops, through the traditional stores of **Little India**, to the small shops of **Arab Street**, to the sound of the imam chanting from the nearby Sultan Mosque.*

2012

-  **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