

F1 05



Para ganar el Mundial de la F-1 hacen falta muchas cosas: un buen coche, mucho talento, experiencia y conocimientos técnicos y mecánicos. No podemos ayudarte con el talento (imita a Alonso) y los mejores monoplazas los pone este genial juego. Eso sí, si quieres aprovecharte de nuestra experiencia y conocimientos técnicos, no te pierdas esta guía.

1. Nociones Básicas de Conducción

Para llegar a ser tan buen piloto como Fernando Alonso o Michael Schumacher debes conocer la técnica de conducción de la Fórmula Uno. Te aconsejamos que antes de lanzarte a conquistar el campeonato mundial repases las siguientes técnicas de conducción de los entrenamientos libres. Así te acostumbrarás a las velocidades de vértigo de los monoplazas y su peculiar manejo:

1.1. La Trazada Correcta

El **factor decisivo** para ganar las carreras es saber trazar todo tipo de curvas y conseguir los mejores tiempos en cada vuelta. Las décimas de segundo de las trazadas son decisivas.

El **sistema es sencillo**: frena antes de tomar la curva y trázala desde el exterior **1** hacia el interior para tocar el

piano interno en el punto intermedio de la curva **2**. Comienza a acelerar al salir de la curva para que la inercia desplace tu coche hasta el piano exterior de la curva y salgas lo más rápido posible. Si la curva es muy larga regula la trazada y la velocidad del monoplaza con el uso del acelerador.



1.2. El Cambio de Marchas



- Si eres novato usa cambio de marchas automático para no liarte con la trazada, el freno, la marcha **1**...
- Cuando adquieras experiencia usa el manual para lograr más aceleración. Pero cuidado, un cambio precipitado provocará una aceleración deficiente **2** y uno tardío una rotura del motor.

CONSEJO

Si eres novato usa todas las ayudas de conducción, sobre todo la de trazada y frenado.



1.3. Adelanta y Evita Ser Adelantado

Uno de los aspectos más complicados y que debes dominar a la perfección si quieres ser campeón del mundo son los adelantamientos. Ten en cuenta que existen **tres formas de adelantar** en la Fórmula Uno:

• **Mejorando los tiempos de repostaje en boxes** o escogiendo la estrategia correcta de cada carrera. Sin lugar a dudas es la más segura, aunque depende de las circunstancias de carrera.

• **Aprovechando la velocidad** punta de tu monoplaza en una recta **1**. Intenta salir de la curva que precede a la recta lo más rápido, y cerca del piloto que te precede para aprovechar su rebufo y adelantarlo antes de la siguiente curva.

• **Retrasa al máximo la frenada** previa a una curva cerrada y colócate en el lado interior **2**. Aunque es la más peligrosa, ya que puedes colisionar o salirte del trazado, es la más usada y la más espectacular. Tras rebasar a tu rival, cierra la trazada a la salida de la curva para que no pueda contraatacar.



Para evitar ser rebasado por el piloto que te precede y que circula más rápido cierra el ángulo interno **3** al paso de las curvas, aunque esto te suponga trazarlas más lento de lo normal y evita que aproveche tu rebufo en las rectas.

CONSEJO

❗ **No intentes adelantar a lo loco. Estudia el trazado para conocer las zonas más seguras para hacerlo.**



1.4. Los Tiempos y el Ritmo de Carrera

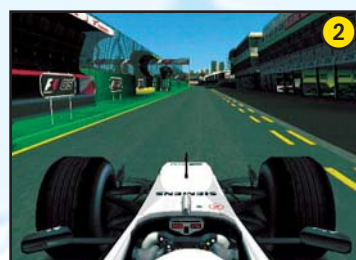
- Las carreras de Fórmula Uno suelen ser muy largas y hay muchas variaciones de puestos debido a las continuas entradas en boxes.
- La mejor forma de saber el ritmo que llevas es vigilar en cada vuelta el tiempo que haces y tener más en cuenta tus cronos que los de los rivales.

Debes conseguir **mejorar los tiempos a medida que das vueltas** y el peso del carburante se reduce.

Para orientar tu ritmo con respecto a los rivales que te preceden y los que van detrás tuya, **observa las marcas** que aparecerán por los pasos de los sectores del circuito. ①



1.5. Estrategia de Carrera



La estrategia de carrera se basa fundamentalmente en la elección de neumático ① y las paradas en boxes ② que vas a llevar a cabo. La clave está en conseguir las mejores marcas posibles cuando el monoplaza está descargado

de combustible, hacer marcas competitivas cuando va cargado y evitar el tráfico de coches lentos ③.

Para ayudarte a escoger la estrategia adecuada, ten en cuenta las ventajas e inconvenientes de cada una:

NEUMÁTICOS

BLANDOS

➡ **VENTAJAS:** Conseguirás una adherencia máxima desde las primeras vueltas, lo que te asegurará unas buenas marcas.

⚠ **INCONVENIENTES:** Se degradan con facilidad y si bloqueas demasiado las ruedas puedes sufrir la falta de adherencia en las vueltas finales.

DUROS

➡ **VENTAJAS:** Aseguras la adherencia media de tus neumáticos a lo largo de toda la carrera. Es el compuesto más utilizado.

⚠ **INCONVENIENTES:** La adherencia no es tan buena como con un compuesto blando, sobre todo en las primeras vueltas (hasta que coge temperatura).

PARADA EN BOXES

VARIAS PARADAS

➡ **VENTAJAS:** Podrás hacer una buena clasificación de parrilla, ya que tu coche podrá dar la segunda vuelta de clasificación con poco combustible. Esto te garantiza buenas marcas en carrera, teniendo en cuenta que tu coche irá muy ligero de carga de combustible. Además, al rodar tan rápido te resultará más fácil adelantar.

⚠ **INCONVENIENTES:** Perderás demasiado tiempo y puestos entrando en boxes. Deberás neutralizar este tiempo perdido con las buenas marcas de carrera.

UNA PARADA

➡ **VENTAJAS:** No perderás tiempo entrando en boxes varias veces. Además, podrás adelantar sin peligro a los pilotos que entren varias veces.

⚠ **INCONVENIENTES:** El ritmo de carrera será lento debido a la alta carga de carburante, incrementando la dificultad de adelantamiento. Además, deberás hacer una primera manga de clasificación excelente para no conseguir un puesto en la parrilla de salida muy malo por el peso del combustible de la segunda manga de clasificación.

1.6. Boxes

- Si te decides por el **boxes interactivo** ① conseguirás **mejores tiempos** (a no ser que te confundas a la hora de la combinación de botones) con lo que ahorrarás segundos de carrera que pueden ser muy importantes al final.
- Si entras en boxes únicamente **para repostar** (no has sufrido ningún acci-

dente ni daño) la combinación que debes llevar a cabo es: ●, ●, ■.

- Ten cuidado a la hora de entrar y salir, ya que el **trazado suele ser muy estrecho** ② y puedes colisionar con los muros o salirte del asfalto.
- No te preocupes por el **limitador de velocidad**: saltará automáticamente.



1.7. La Lluvia

Uno de los factores que tienes que tener en cuenta a la hora de conducir un Fórmula Uno es la **adherencia** de los neumáticos en el asfalto.

- Cuando el **asfalto está mojado** y llueve ligeramente ①, calza **neumáticos mixtos** y reduce sensiblemente el ritmo de carrera.

- Si la **lluvia es intensa**, usa **neumáticos de lluvia** ② y reduce más el ritmo. Es muy importante que escojas el compuesto adecuado, ya que una mala elección supondrá un adherencia pésima del monoplaça y un desgaste rapidísimo de sus gomas que te llevarán irremediablemente a los últimos puestos de carrera.



CONSEJOS

► **Utiliza las sesiones de entrenamientos libres del viernes y el sábado previos a la carrera para conocer el circuito y hacer las mejoras al coche que estimes oportunas.**



► **No intentes atajar ni echar a tu rival de la pista. Jugar sucio en la Fórmula Uno siempre se penaliza.**



1.8. Accidentes

Desde tus primeros pasos como piloto de Fórmula Uno debes tener en cuenta que **siempre es mejor perder unas décimas del crono por ser prudente en la trazada de una curva que sufrir una salida de pista** que te haga perder mu-

chos segundos o un accidente que destruya tu coche obligándote a abandonar. Si tu coche sufre el menor desperfecto pulsa rápidamente **SELECT** unos segundos antes de entrar en boxes para repararlos.



CONSEJOS

► **Especula con los tiempos y tu posición para no arriesgar si tu puesto en carrera es muy bueno.**



► **Conoce todas las banderas del reglamento de la Fórmula Uno para saber qué sucede a lo largo de la carrera y no ser penalizado por no cumplir las reglas.**



2. Mecánica

CONFIGURACIÓN RÁPIDA

PRIORIDAD CARGA AERODINÁMICA

ADHERENCIA	VELOCIDAD
EFFECTO POSITIVO: Máximo agarre y control. EFFECTO NEGATIVO: Pérdida de aceleración. IDEAL PARA CIRCUITOS: Sinuosos con cambio de rasante. EJEMPLO: Mónaco.	EFFECTO POSITIVO: El coche correrá más y conseguirás mejores tiempos. EFFECTO NEGATIVO: Corres el riesgo de perder la tracción del coche. IDEAL PARA CIRCUITOS: Rápidos y lisos. EJEMPLO: Melbourne.

EQUILIBRIO DE COCHE

SUBVIRAJE	SOBREVIRAJE
EFFECTO POSITIVO: Facilita la trazada de curvas rápidas. EFFECTO NEGATIVO: Te costará meter el coche en curvas lentas. IDEAL PARA CIRCUITOS: Rápidos, sin horquillas ni chicane. EJEMPLO: Shanghai.	EFFECTO POSITIVO: Podrás retrasar la frenada en la toma de curvas cerradas. EFFECTO NEGATIVO: Puede resultar complicado controlar el coche en curvas rápidas. IDEAL PARA CIRCUITOS: Sinuosos con muchas curvas cerradas. EJEMPLO: Magny-Cours.

AJUSTE DE MARCHAS

VELOCIDAD	ACELERACIÓN
EFFECTO POSITIVO: Podrás rebasar a tus rivales por velocidad punta. EFFECTO NEGATIVO: Sufirás a la salida de las curvas lentas por falta de aceleración. IDEAL PARA CIRCUITOS: Con ritmo de carrera medio-alto. EJEMPLO: Cataluña.	EFFECTO POSITIVO: Conseguirás una buena salida de las curvas cerradas. EFFECTO NEGATIVO: Te será difícil superar los 300 km/h. IDEAL PARA CIRCUITOS: Sinuosos, con muchas curvas cerradas. EJEMPLO: Ímola.

CONTROL DEL COCHE

SUAVE	DURO
EFFECTO POSITIVO: El coche se adherirá mejor en superficies desiguales. EFFECTO NEGATIVO: La trazada de las curvas será más lenta. IDEAL PARA CIRCUITOS: Con asfalto irregular y cambio de rasante. EJEMPLO: Mónaco.	EFFECTO POSITIVO: La trazada de las curvas será óptima. EFFECTO NEGATIVO: Puedes perder el control en situaciones irregulares. IDEAL PARA CIRCUITOS: Sinuosos, con firme plano. EJEMPLO: Suzuka.

COMBUSTIBLE

MUCHAS VUELTAS	POCAS VUELTAS
EFFECTO POSITIVO: No necesitarás entrar muchas veces en boxes. EFFECTO NEGATIVO: El rendimiento del coche será más bajo. IDEAL PARA CIRCUITOS: Con entrada y salida de boxes lentas. EJEMPLO: Interlagos.	EFFECTO POSITIVO: El rendimiento del coche será pleno. EFFECTO NEGATIVO: Perderás mucho tiempo entrando varias veces en boxes. IDEAL PARA CIRCUITOS: Con entrada y salida de boxes rápidas. EJEMPLO: Mónaco.

CONSEJO

Controla el medidor de tracción para saber en qué puntos del circuito puedes sufrir un trompo. Ten en cuenta que sucede a bajas velocidades, cuando giras la dirección, aceleras y hay algún cambio de rasante.



DINÁMICA DE MOVIMIENTO

AJUSTE DE FRENADA

MÁS POTENCIA EN LAS RUEDAS DELANTERAS

MÁS POTENCIA EN LAS RUEDAS TRASERAS

* VER SUBVIRAJE.

* VER SOBREVIRAJE.

CONFIGURACIÓN DEL CONTROL DE TRACCIÓN

ALTO

BAJO

EFFECTO POSITIVO: Adherencia perfecta.

EFFECTO NEGATIVO: Pérdida de aceleración y velocidad punta.

IDEAL PARA CIRCUITOS: Con cambios de rasante en curvas. **EJEMPLO:** Bahrain.

EFFECTO POSITIVO: Máximo rendimiento de la potencia del coche.

EFFECTO NEGATIVO: Peligro continuo de trompo.

IDEAL PARA CIRCUITOS: Lisos. **EJEMPLO:** Magny-Cours.

MARCHAS

RELACIÓN
CORTA

RELACIÓN
LARGA

CORTA PRIMERAS
Y LARGAS ÚLTIMAS

EFFECTO POSITIVO: Aceleración excelente.

EFFECTO NEGATIVO: La velocidad punta será baja.

IDEAL PARA CIRCUITOS: Sinuosos, sin rectas largas.

EJEMPLO: Mónaco.

EFFECTO POSITIVO: Velocidad punta alta.

EFFECTO NEGATIVO: Pobre aceleración a la salida de curvas lentas.

IDEAL PARA CIRCUITOS: Con enormes rectas.

EJEMPLO: Europa.

EFFECTO POSITIVO: Buena aceleración y velocidad punta.

EFFECTO NEGATIVO: El cambio de marchas será irregular.

IDEAL PARA CIRCUITOS: Con todo tipo de curvas.

EJEMPLO: Bahrain.



Una buena aceleración te puede hacer ganar puestos en la salida.



Si tienes problemas de adherencia lo más fácil es que no termines la carrera.



Usa un control suave en circuitos de trazado sinuoso e irregular.



Una tracción alta garantiza máxima adherencia, aunque pierdes aceleración.

CONSEJOS

▶ Aunque bloquear las ruedas en una frenada mientras giras (verás el humo de la goma quemada) hace que se degrade más el neumático, te puede ser de ayuda en las curvas muy cerradas para girar más el monoplaza.

▶ Para adelantar a los doblados, aguarda a que se retiren de la trazada normal o aprovecha las rectas del circuito.

▶ No te fíes de las posiciones durante la carrera, ya que variarán continuamente con las entradas en boxes.





MECÁNICA/AERODINÁMICA

BLOQUEO DE VOLANTE

ALTO	BAJO
EFFECTO POSITIVO: El coche girará más. EFFECTO NEGATIVO: Puede ser demasiado sensible al tomar curvas rápidas. IDEAL PARA CIRCUITOS: Muy virados. EJEMPLO: Mónaco.	EFFECTO POSITIVO: Te resultará más cómoda la trazada de curvas rápidas. EFFECTO NEGATIVO: El coche girará menos. IDEAL PARA CIRCUITOS: Con curvas rápidas y abiertas. EJEMPLO: Silverstone.

ALERÓN DELANTERO Y TRASERO

ALTO	BAJO
EFFECTO POSITIVO: La adherencia de tu coche en las curvas será mayor. EFFECTO NEGATIVO: Perderás velocidad punta. IDEAL PARA CIRCUITOS: Muy virados con cambio de rasante. EJEMPLO: Bahrain.	EFFECTO POSITIVO: Conseguirás una excelente velocidad punta. EFFECTO NEGATIVO: El paso de curva será más lento por pérdida de adherencia. IDEAL PARA CIRCUITOS: Con grandes rectas. EJEMPLO: Hockenheim.

NEUMÁTICOS

NEUMÁTICOS

SECO	MIXTO	LLUVIA
SÓLO PARA CLIMA SOLEADO O NUBLADO.	SÓLO PARA LLUVIA LIGERA.	SÓLO PARA LLUVIA INTENSA.

COMPUESTOS

SECO-DURO	SECO-BLANDO
EFFECTO POSITIVO: Agarre aceptable hasta el final de la carrera. EFFECTO NEGATIVO: Falta de adherencia hasta que se calienten (color verde).	EFFECTO POSITIVO: Máximo agarre con los que conseguir tiempos muy buenos. EFFECTO NEGATIVO: Posible falta de adherencia en vueltas finales.

PERALTE DELANTERO Y TRASERO

ALTO (DERECHA)	BAJO (IZQUIERDA)
EFFECTO POSITIVO: Mayor adherencia en el paso por curva. EFFECTO NEGATIVO: Pérdida de frenada. IDEAL PARA CIRCUITOS: Con muchas curvas rápidas. EJEMPLO: Silverstone.	EFFECTO POSITIVO: Incremento en la frenada. EFFECTO NEGATIVO: Pérdida de adherencia en el paso por curva. IDEAL PARA CIRCUITOS: Con muchas frenadas intensas. EJEMPLO: Monza.

CONSEJOS

► ~~No arriesgues un adelantamiento en la vuelta previa a entrar en boxes salvo que el coche que te preceda sea mucho más lento que tú.~~

► ~~No apures demasiado las curvas rápidas: si una rueda de tu coche pisa grava o hierba del interior perderás el control del vehículo.~~

► ~~Si pierdes la adherencia de las ruedas traseras y ves que vas a hacer un trompo, suelta el acelerador y gira la dirección en el sentido opuesto al derrape para intentar controlarlo.~~

SUSPENSIÓN / ALTURA CHASIS

ALTURA CHASIS

ALTO

EFFECTO POSITIVO: Evitarás que choque al pasar por encima de los pianos.
EFFECTO NEGATIVO: Perderás adherencia.
IDEAL PARA CIRCUITOS: Muy accidentados o con muchas chicanes.
EJEMPLO: Ímola.

BAJO

EFFECTO POSITIVO: Mejorarás la adherencia.
EFFECTO NEGATIVO: Perderás el control si el coche va demasiado bajo y pisas pianos elevados.
IDEAL PARA CIRCUITOS: Con muchas curvas rápidas. **EJEMPLO:** Indianápolis.

SUSPENSIÓN Y AMORTIGUACIÓN

DURO

EFFECTO POSITIVO: El coche se manejará mejor.
EFFECTO NEGATIVO: Puedes perder el control si pisas los pianos.
IDEAL PARA CIRCUITOS: Lisos y sin chicanes. **EJEMPLO:** Cataluña.

BLANDO

EFFECTO POSITIVO: Podrás pisar con tranquilidad los pianos.
EFFECTO NEGATIVO: La trazada de las curvas será más complicada.
IDEAL PARA CIRCUITOS: Con muchas chicanes y virado. **EJEMPLO:** Melbourne.

NOTA: Los niveles de suspensión y amortiguación, tanto delanteros como traseros, deben ir siempre a la par.

ANTIVUELCO DELANTERO Y TRASERO

MAYOR

EFFECTO POSITIVO: El coche se comportará mejor en las curvas rápidas no consecutivas.
EFFECTO NEGATIVO: Perderás maniobrabilidad del coche.
IDEAL PARA CIRCUITOS: Con curvas distanciadas y abiertas. **EJEMPLO:** Silverstone.

MEJOR

EFFECTO POSITIVO: El control del coche será excelente en la sucesión de curvas.
EFFECTO NEGATIVO: El paso por curvas rápidas será más lento.
IDEAL PARA CIRCUITOS: Con sucesión de curvas constantes. **EJEMPLO:** Ímola.



Las marchas largas te darán mayor velocidad pero menor aceleración.



Un alto bloqueo de volante te dará más giro, pero la dirección será muy sensible.



Ojo con los neumáticos, sobre todo si el asfalto está mojado o va a llover.



Si el circuito es irregular sube la altura del chasis, aunque perderás adherencia.

CONSEJO

Siempre la marca oscura del asfalto para saber cuál es la trazada correcta del circuito.



CONSEJO

No uses el cambio manual a no ser que seas un piloto experto.



3. El Mundial de la Fórmula Uno

3.1. Las Escuderías del Mundial y tus Contratos

Al comienzo de cada temporada debes tomar una de las decisiones más importantes: elegir escudería.

Aquí tienes una clasificación de las

escuderías según sus prestaciones y las posiciones lógicas de carrera:

ESCUDERÍAS DE 1ª CLASE:

Ferrari, Renault y McLaren.

ESCUDERÍAS DE 2ª CLASE:

Bar-Honda, Toyota, Williams y Sauber.

ESCUDERÍAS DE 3ª CLASE:

Minardi, Jordan y Red Bull.

3.2. Los 6 Pasos para Alcanzar la Gloria en el Modo Trayectoria

Si quieres darte a conocer en el mundo de la Fórmula Uno, en el modo Trayectoria tienes que partir de cero antes de ganar el mundial con una escudería puntera. Si eres capaz de seguir los siguientes pasos lo conseguirás en unos meses:

1 Accede a las pruebas de pilotos de escudería de Minardi o Jordan. Si apuestas por una escudería más importante, por muy bien que hagas las pruebas, sólo podrás optar por ser piloto de pruebas y tardarás más en competir.

2 Consigue unas buenas marcas en tu primera prueba para ser primer o segundo piloto de Minardi o Jordan.

3 Con unas escuderías tan modestas te costará mucho hacer buenos puestos. **Observa los objetivos marcados** por la escudería e intenta cumplirlos y mejorarlos en todas las carreras.

4 Si consigues puntuar en algunas carreras, observa el apartado de contratación de vez en cuando, ya que a los pocos meses tendrás ofertas de

escuderías más punteras. Acepta sólo las que te permitan ser piloto titular.

5 Con una escudería más potente (Toyota, Williams, Sauber, Bar-Honda...) ya podrás acceder al podio en las carreras y darte a conocer.

6 Debido a tu paso por escuderías modestas será muy difícil que en tu primer año te alcés con el campeonato del mundo. Espera a que acabe la temporada para comenzar una nueva con tu nueva escudería puntera.



CONSEJOS

1 Pisa los pianos internos de la chis-cane para hacer una trazada más recta y rápida sin necesidad de frenar.



2 Nada más comenzar la carrera puedes remontar varios puestos si tomas el interior de la primera curva y retrasas al máximo la frenada. Extrema las precauciones en estos instantes, ya que el riesgo de colisionar con otros pilotos es muy alto.



3 Aprovecha el rebufo del coche que te precede en las rectas de los circuitos. De esta forma conseguirás que tu coche corra más y podrás adelantarlo.

3.3. Las Sesiones de Clasificación

• Las dos sesiones de clasificación previas a las carreras servirán para decidir la posición de los monoplazas en la parrilla de salida (1). Obtener un buen puesto en la salida es muy importante

para alzarte con el premio, así que esfuerzate en conseguir buenas marcas.

• En cada sesión de clasificación tendrás una primera vuelta de reconocimiento (2) y una segunda que marcará

tu tiempo. Sumando los tiempos de las dos sesiones de clasificación conseguirás la marca definitiva que te situará en tu puesto de la parrilla (3) según los tiempos de los demás pilotos.



POS.	PILOTO	SECT. 1	SECT. 2	SECT. 3	SECT. 4	SECT. 5	SECT. 6
1	RAI	1:20.00	1:20.00	1:20.00	1:20.00	1:20.00	1:20.00
2	RAI	1:20.00	1:20.00	1:20.00	1:20.00	1:20.00	1:20.00
3	RAI	1:20.00	1:20.00	1:20.00	1:20.00	1:20.00	1:20.00
4	RAI	1:20.00	1:20.00	1:20.00	1:20.00	1:20.00	1:20.00
5	RAI	1:20.00	1:20.00	1:20.00	1:20.00	1:20.00	1:20.00
6	RAI	1:20.00	1:20.00	1:20.00	1:20.00	1:20.00	1:20.00
7	RAI	1:20.00	1:20.00	1:20.00	1:20.00	1:20.00	1:20.00
8	RAI	1:20.00	1:20.00	1:20.00	1:20.00	1:20.00	1:20.00
9	RAI	1:20.00	1:20.00	1:20.00	1:20.00	1:20.00	1:20.00
10	RAI	1:20.00	1:20.00	1:20.00	1:20.00	1:20.00	1:20.00
11	RAI	1:20.00	1:20.00	1:20.00	1:20.00	1:20.00	1:20.00
12	RAI	1:20.00	1:20.00	1:20.00	1:20.00	1:20.00	1:20.00
13	RAI	1:20.00	1:20.00	1:20.00	1:20.00	1:20.00	1:20.00
14	RAI	1:20.00	1:20.00	1:20.00	1:20.00	1:20.00	1:20.00
15	RAI	1:20.00	1:20.00	1:20.00	1:20.00	1:20.00	1:20.00
16	RAI	1:20.00	1:20.00	1:20.00	1:20.00	1:20.00	1:20.00
17	RAI	1:20.00	1:20.00	1:20.00	1:20.00	1:20.00	1:20.00
18	RAI	1:20.00	1:20.00	1:20.00	1:20.00	1:20.00	1:20.00
19	RAI	1:20.00	1:20.00	1:20.00	1:20.00	1:20.00	1:20.00
20	RAI	1:20.00	1:20.00	1:20.00	1:20.00	1:20.00	1:20.00



CONSEJO

Conoce la posición de carrera de tus rivales del mundial. De esta forma podrás ver si tu posición en carrera es buena o necesitas remontar puestos.



3.4. Las Banderas durante las Carreras

Es importante que conozcas el significado de las banderas que verás a lo largo de la carrera para saber cómo reaccionar:

- **BLANCA Y NEGRA (1)**: Has atajado o has golpeado a tu rival y no podrás acelerar durante unos segundos.

- **NEGRA (2)**: Estás eliminado por correr en sentido contrario o por entrar en boxes por el lado opuesto.

- **AMARILLA**: Hay un accidente en la pista. No puedes adelantar hasta que se levante la prohibición.

- **VERDE**: No hay peligro tras una bandera amarilla. Ya puedes correr.

- **AZUL (3)**: Estás siendo doblado. Apártate de la trazada normal para que te adelante sin molestar.

- **NEGRA CON CÍRCULO NARANJA**: Entra

en boxes rápidamente. Tu coche está averiado y necesita reparación.

- **RAYAS AMARILLAS Y ROJAS (4)**: Superficie deslizante. No pises el aceite.

- **CUADROS BLANCOS Y NEGROS**:

La carrera ha terminado.



3.5. Las Puntuaciones




POSICIÓN	PILOTO	PAQUETINERÍA	EQUIPO	PUNTOS
1	R. Schumacher	Alfa Romeo	Scuderia Ferrari	10
2	M. Salazar	Alfa Romeo	Scuderia Ferrari	8
3	M. Salazar	Alfa Romeo	Scuderia Ferrari	6
4	M. Salazar	Alfa Romeo	Scuderia Ferrari	4
5	M. Salazar	Alfa Romeo	Scuderia Ferrari	3
6	M. Salazar	Alfa Romeo	Scuderia Ferrari	2
7	M. Salazar	Alfa Romeo	Scuderia Ferrari	1
8	M. Salazar	Alfa Romeo	Scuderia Ferrari	0
9	M. Salazar	Alfa Romeo	Scuderia Ferrari	0
10	M. Salazar	Alfa Romeo	Scuderia Ferrari	0
11	M. Salazar	Alfa Romeo	Scuderia Ferrari	0
12	M. Salazar	Alfa Romeo	Scuderia Ferrari	0
13	M. Salazar	Alfa Romeo	Scuderia Ferrari	0
14	M. Salazar	Alfa Romeo	Scuderia Ferrari	0
15	M. Salazar	Alfa Romeo	Scuderia Ferrari	0

En el mundial existen dos clasificaciones: la de pilotos (1) y la de fabricantes. Según la posición de cada carrera sumarás unos puntos (o no) que te servirán para conseguir el mundial de pilotos. Además, tus puntos, junto a los de tu compañero, se sumarán para establecer los puntos de cada gran premio para la clasificación general de fabricantes.

Para asegurarte el campeonato de pilotos debes conseguir 172 puntos (2), aunque no es necesario ya que tu máximo rival no siempre obtendrá los mejores puestos y fallará de vez en cuando.

1º: 10 puntos. 5º: 4 puntos.
2º: 8 puntos. 6º: 3 puntos.
3º: 6 puntos. 7º: 2 puntos.
4º: 5 puntos. 8º: 1 punto.

CONSEJO

Tras una salida de pista, reincórporete con la dirección sin girar y acelerando con suavidad para no sufrir un trompeta más pisar el asfalto.

