



FORMULA E PRESENTS

BUENOS AIRES ePRIX

6 FEBRUARY 2016

Julius Bär

SWISS PRIVATE BANKING



SUSTAINABLE POWER IS
ON TRACK FOR SUCCESS.

WHAT IS YOUR FORMULA
TO DRIVE THE CHANGE?

>> Discover our approach at juliusbaer.com/visionary-thinking



Julius Baer is proud to be the FIA Formula E Official Global Partner.

Julius Baer is the leading Swiss private banking group and present in some 50 locations worldwide. From Dubai, Frankfurt, Geneva, Guernsey, Hong Kong, London, Lugano, Monaco, Montevideo, Moscow, Nassau, Singapore to Zurich (head office).

CONTENTS

| | |
|---|--------------------|
| Jean Todt | 04 |
| Alejandro Agag | 05 |
| Timetable Programación | 07 |
| The car El auto | 08 |
| Technology Tecnología | 10 |
| Entertainment Entretenimiento | 12 |
| Rules Reglas | 13 |
| Tracks Pistas | 14 |
| Sustainability Sostenibilidad | 16 |
| Teams & Drivers Equipos y Pilotos | 18 |
| Punta in pictures Punta en fotos | 36 |
| Punta del Este winner El ganador de Punta del Este | 40 |
| Formula E and DHL Formula E y DHL | 44 |
| Stats & Standings Estadísticas y Posiciones | 45 |
| Track guide Guía de pista | 46 |
| eVillage | 48 |
| Emotion club Club Emotion | 49 |
| EJ Adventures Aventuras del EJ | 50 |
| Stephane Sarrazin | 52 |
| Partners Socios | 55 |
| Fan site diary: Punta del Este Diario del sitio para los aficionados | 56 |
| Thank you Gracias | 58 |
| Competition Competencia | 60 |
| Next race La carrera siguiente | 62 |



Published by **TRMG**

Publishing Director: Jon Fellows
Operations Director: Andrew Stevens
Head of Production: Jamie Ringrose

TRMG Ltd – 1 Forum Place, Hatfield, Herts,
AL10 0RN United Kingdom www.trmg.co.uk

Project Manager: Charlie Dragazis
Designer: Sean Roper
Advertising sales: Charlie Wise

Design Concept: Formula E Pictures: LAT/Current E

While every effort is made to ensure the accuracy of this publication, the organisers Formula E Holdings and the publishers TRMG cannot accept liability for any statement or error contained herein. The paper used for printing this magazine has been sourced from sustainably managed forests in accordance with the ISO 14001 and EMAS (Eco-Management and Audit Scheme) standards, which are internationally recognised and externally audited integrated environmental management systems. © 2015





WELCOME TO THE FORMULA E 2015 BUENOS AIRES ePRIX

Jean Todt President, FIA

Formula E returns to Buenos Aires, after last year's event proved a great success with the public, confirming the huge popularity of motorsport among Argentinians. The ACA (Automobil Club de Argentina) has a history stretching back for over a century and this year, it celebrates the 90th anniversary of its affiliation with the FIA, a significant landmark of which only a few other Clubs can boast. I am sure that, once again this year, the ACA will provide key support in this event.

After the first three ePrix of this second Formula E season, the championship is currently shaping up as a two-way fight between Sebastien Buemi and Lucas di Grassi, with a single point between them, but we are well aware that, in motorsport, things can change very quickly. Even more so in a championship that is still very young, in which the ability to quickly grasp how to improve one's package and learning how to make the most of the limited time available on track, can make a big difference, for better but also for worse, together with the all-important reliability.

Interest surrounding Formula E is growing all the time around the world, as can be seen by the audience figures, which confirm the quality of the events and the interest they arouse in a different cross-section of the public to the usual motorsport fans. I have many happy memories linked to Argentina from the days of my motorsport career, such as winning the 1981 Codasur Rally as co-driver to Guy Frequelin, Carlos Reutemann finishing third in the 1985 Argentina Rally at the wheel of a Peugeot, when I was the head of its Racing Department, and Michael Schumacher's F1 win here in 1998, when I was Scuderia Ferrari Team Principal.

Last year, I was present at the Puerto Madero circuit for the first edition of this ePrix and I'm sure that, once again this time, it will be a spectacular show, as much for the fans spectating trackside, as for those watching it on television, computer or phone: it all goes to make up a global audience in an ever-more connected world.

La Formula E vuelve a Buenos Aires después de que el evento del año pasado resultara ser todo un éxito para el público, una prueba más de la enorme popularidad de la que gozan los deportes de motor entre los argentinos. El ACA (Automóvil Club de Argentina) tiene una historia que se remonta a hace más de un siglo y, este año, se celebra el 90 aniversario de su afiliación con la FIA, un hito importante del cual sólo pocos clubes pueden presumir. Estoy seguro de que, una vez más este año, el ACA dará un apoyo clave a este evento.

Después de los tres primeros ePrix de esta segunda temporada de Formula E, el campeonato se está perfilando como una pelea a dos bandas entre Sebastien Buemi y Lucas di Grassi, a los que tan solo les separa un punto. Pero somos conscientes de que, en los deportes de motor, las cosas pueden cambiar muy rápidamente; más aún en un campeonato que todavía es muy joven, en el que la capacidad de entender rápidamente cómo mejorar su propio paquete de prestaciones y aprender a aprovechar al máximo el tiempo limitado disponible en la pista, puede marcar la diferencia, para bien o para mal, sin olvidarnos de la siempre importante fiabilidad.

El interés que rodea a la Fórmula E crece, sin pausa, por todo el mundo, como puede verse en las cifras de audiencia, que vienen a confirmar la calidad de los eventos y el interés que despiertan en una sección del público diferente a los aficionados habituales al automovilismo. Guardo muy buenos recuerdos de Argentina desde los días de mi carrera deportiva automovilística, como la victoria en el Rally Codasur de 1981 siendo copiloto de Guy Fréquelin, el tercer puesto de Carlos Reutemann en el Rally de Argentina de 1985 al volante de un Peugeot, cuando era el jefe de su Departamento de Carreras, y el triunfo en F1 de Michael Schumacher en 1998, cuando era director de la Scuderia Ferrari. El año pasado estuve presente en el circuito de Puerto Madero durante la primera edición de este ePrix y estoy seguro de que, una vez más, será un show espectacular, tanto para los aficionados que acuden a la pista, como para los espectadores que la sigan por televisión, ordenador o teléfono: todo va a llegar a una audiencia global en un mundo cada vez más conectado.



A PERFECT PLACE FOR AN ePRIX!

Alejandro Agag Formula E, CEO

It's great to be back in Argentina, the scene of arguably the most sensational Formula E race that we've had so far.

The fans in Argentina are some of the most passionate and knowledgeable in the world, so to hear and see the amazing response they had to our all-electric racing was a magnificent endorsement of what we have created.

The new technology that we've introduced for season two means that the cars are going faster for longer. The rules for season five will take this even further with a 25 per cent increase in power for qualifying, which will mean the cars are faster still.

This is exactly what Formula E wants to happen in electric road car technology too – making more efficient use of the technology to improve both performance and longevity. As electric car sales continue to rise across the board, Formula E will become the perfect place for manufacturers to showcase not only their technology but also their superiority over their marketplace rivals.

It's an exciting time to be involved in evolving technology, and I'm sure these new, faster cars are once again going to keep you right on the edge of your seats on Saturday.

Estamos encantados de volver a Argentina, escenario, posiblemente, de la carrera de Fórmula E más sensacional que hemos vivido hasta el momento.

Los aficionados en Argentina son de los más apasionados y con más conocimiento del mundo, por lo que ver la increíble respuesta que tuvieron el año pasado de cara a nuestra carrera, totalmente eléctrica, supuso un magnífico respaldo a lo que hemos creado.

La nueva tecnología que se introdujo para la segunda temporada, implica que los monoplazas vayan más rápido por un periodo de tiempo mayor. Las reglas para la quinta temporada llevarán esto aún más lejos, con un aumento del 25 por ciento de potencia para la clasificación, lo que significará que los autos serán aún más rápidos.

Esto es exactamente lo que la Fórmula E desea que suceda también con la tecnología de los coches de carretera eléctricos: hacer un uso más eficiente de la tecnología para mejorar el rendimiento y la duración. Las ventas de autos eléctricos siguen aumentando en general, con lo que la Formula E se convertirá en el lugar perfecto para que los fabricantes muestren no sólo su tecnología, sino también su superioridad sobre sus rivales de mercado.

Es un momento emocionante para estar involucrado en una tecnología que está en constante evolución y estoy seguro de que estos coches, nuevos y más rápidos, van a hacer que sientan la emoción de las carreras una vez más este sábado.



#DontCrackUnderPressure



TAG Heuer

SWISS AVANT-GARDE SINCE 1860



TAG HEUER CARRERA CALIBRE 1887

Formula E is the first all-electric racing car that combines the best of motorsports technology and the latest improvements in clean energy. Like TAG Heuer, Formula E is an avant-garde technology which never cracks under pressure.



TIMETABLE

| SATURDAY – ROUND 04 | | VENUE |
|---------------------|---|---|
| 08:15 – 09:00 | NON QUALIFYING PRACTICE 1 PRÁCTICA NO CLASIFICATORIA 1 | Track Pista |
| 09:10 – 09:25 | Safety Car Exercise Ejercicio del auto de seguridad | Track Pista |
| 10:00 | Qualifying group lottery Sorteo de clasificación de grupos | eVillage eVillage |
| 10:30 – 11:00 | NON QUALIFYING PRACTICE 2 PRÁCTICA NO CLASIFICATORIA 2 | Track Pista |
| 11:10 – 11:40 | Pit Walk & VIP Laps Caminata VIP por los pits & vueltas VIP | Pit lane & Track Calle y pista de pits |
| 12:00 – 12:06 | QUALIFYING GROUP 1 CLASIFICACIÓN DEL GRUPO 1 | Track Pista |
| 12:10 – 12:16 | QUALIFYING GROUP 2 CLASIFICACIÓN DEL GRUPO 2 | Track Pista |
| 12:20 – 12:26 | QUALIFYING GROUP 3 CLASIFICACIÓN DEL GRUPO 3 | Track Pista |
| 12:30 – 12:36 | QUALIFYING GROUP 4 CLASIFICACIÓN DEL GRUPO 4 | Track Pista |
| 12:45 – 13:00 | Super Pole Super Pole | Track Pista |
| 14:00 – 14:30 | Drivers' autograph session Sesión de autógrafos de pilotos | eVillage eVillage |
| 14:10 – 14:40 | VIP Pit walk & VIP laps Caminata VIP por los pits & vueltas VIP | Pit lane & Track Calle y pista de pits |
| 14:40 – 15:00 | Track parade Desfile en pista | Track Pista |
| 15:23 | Pit lane opens Apertura de la calle de pits | Track Pista |
| 15:33 – 15:53 | Grid visit by VIP Guests Visita de los invitados VIP a la grilla | Grid Grilla |
| 16:04 | RACE (33 laps) CARRERA (33 vueltas) | Track Track |
| 17:05 | Podium ceremony Ceremonia en el podio | eVillage eVillage |

*All times shown are in local time zone. The timetable is provisional and subject to change.

*Todas las horas corresponden a la zona horaria local. La programación es provisional y está sujeta a cambios.



DRIVE THE FUTURE

Everything you need to know about the world's first all-electric racing series

El campeonato de fórmula E de la FIA fue idea del presidente de la FIA, Jean Todt. Su visión para la creación de un campeonato que sirviera para mostrar el potencial de los vehículos eléctricos fue compartida por Alejandro Agag, quien estableció Formula E Holdings para correr la serie.

En menos de dos años se pasó del concepto a la realidad, y la primera carrera tuvo lugar en Beijing el 14 de septiembre de 2014.

Para la segunda temporada, se han hecho una serie de cambios a las regulaciones para hacer los autos más rápidos, las carreras más emocionantes y los aficionados más comprometidos y entretenidos. Aquí está su guía esencial para la Fórmula E.

LOS AUTOS

Los chasis son los mismos de la primera temporada. Fueron construidos por Dallara, especialista italiano en vehículos de carreras y están hechos de un panel compuesto de fibra de carbono/aluminio. Han sido probados contra accidentes con los mismos rigurosos estándares de la Fórmula 1. Cada uno de los nueve equipos cuenta con cuatro autos.

La carrocería, las alas y la suspensión son producidas por una empresa francesa llamada SPARK, establecida especialmente para la Fórmula E. Para la segunda temporada, los equipos están autorizados para producir su propia suspensión trasera. Los ajustes deben ser los mismos en ambos lados y la distancia entre ejes tiene que ser la misma de la primera temporada.

Los grandes carenados sobre el alerón delantero están diseñados para minimizar la resistencia al viento causada por las ruedas delanteras, mientras que las dos grandes aletas que sobresalen del lado del chasis son parte de la estructura de choque y no ofrecen ningún beneficio aerodinámico.

Otro de los cambios para esta temporada es que los equipos son libres de elegir su propio proveedor de ruedas. Las ruedas tienen que cumplir con las dimensiones mínimas y máximas y siguen siendo de 18 pulgadas, pero la libertad de proveedor significa que los equipos pueden buscar soluciones que mejoren la refrigeración de los frenos o ayuden a reducir el peso.

Los frenos mismos se han cambiado también, modificando el compuesto de pastillas y discos para mejorar el rendimiento de frenado.

The FIA Formula E Championship was the brainchild of FIA President Jean Todt. His vision for creating a championship to showcase the potential of electric vehicles was shared by Alejandro Agag, who established Formula E Holdings to run the series.

In under two years it went from concept to reality, with the first race taking place in Beijing on September 14, 2014.

For season two, a host of changes have been made to the regulations to make the cars faster, the racing more exciting and the fans more engaged and entertained. Here is your essential guide to Formula E.

THE CARS

The chassis are the same as season one. They were built by Italian racing car specialists Dallara and are made of a carbon fibre/aluminium honeycomb composite. They have been crash-tested to the same stringent standards as Formula 1. Each of the nine teams has four cars.

The bodywork, wings and suspension are produced by a French company called SPARK, which was established especially for Formula E. For season two, the teams are allowed to produce their own rear suspension. The settings need to be the same on both side and the wheelbase has to be the same as in season one.

The large fairings on the front wing are designed to minimise the wind resistance caused by the front wheels, while the two large fins that protrude from the side of the chassis are part of the crash structure and offer no aerodynamic benefit.

Another change for this season is that the teams are free to choose their own wheel supplier. The wheels have to comply with minimum and maximum dimensions and are still 18-inch, but the freedom of supplier means the teams can seek solutions that improve brake cooling or help to save weight.

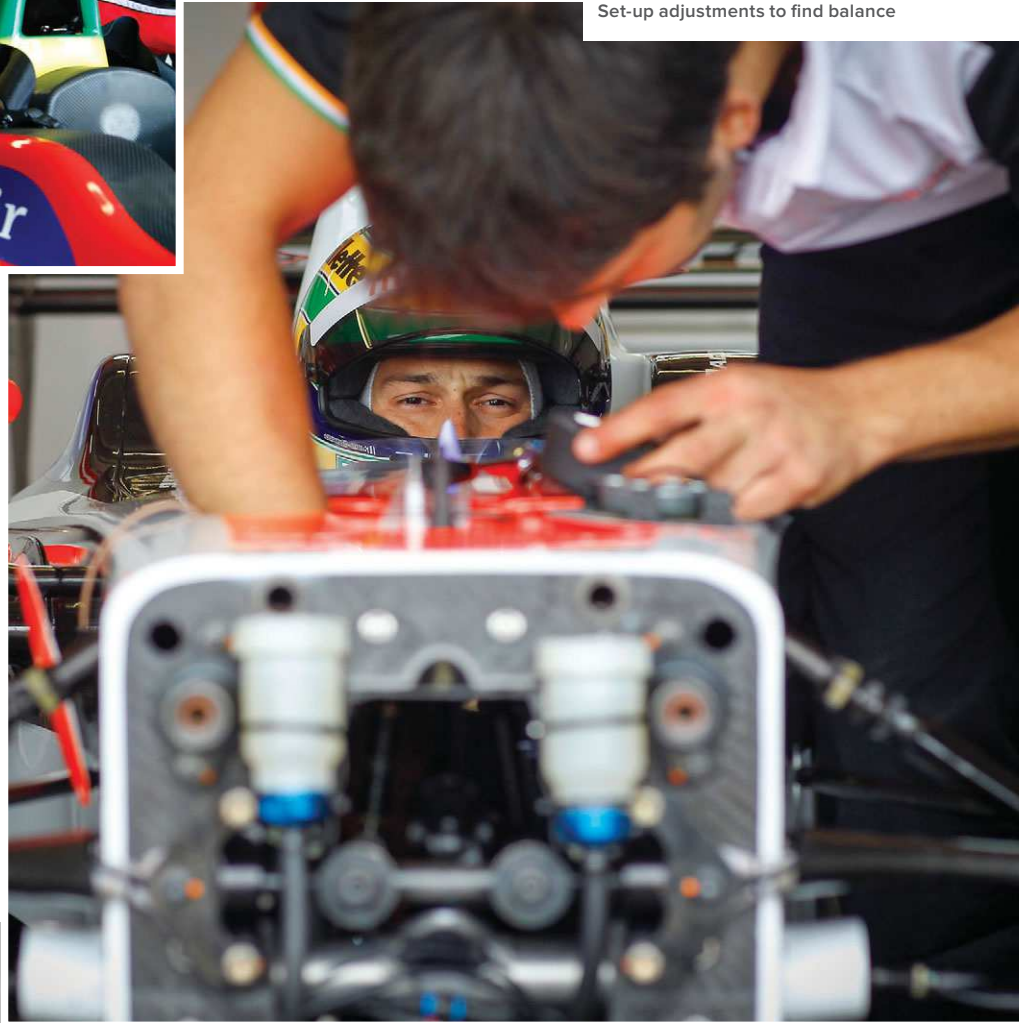
The brakes themselves have been changed too, with the compound of the pads and discs altered to improve braking performance.



New tech adds extra edge



Set-up adjustments to find balance



Did you know?

The car makes noise of around

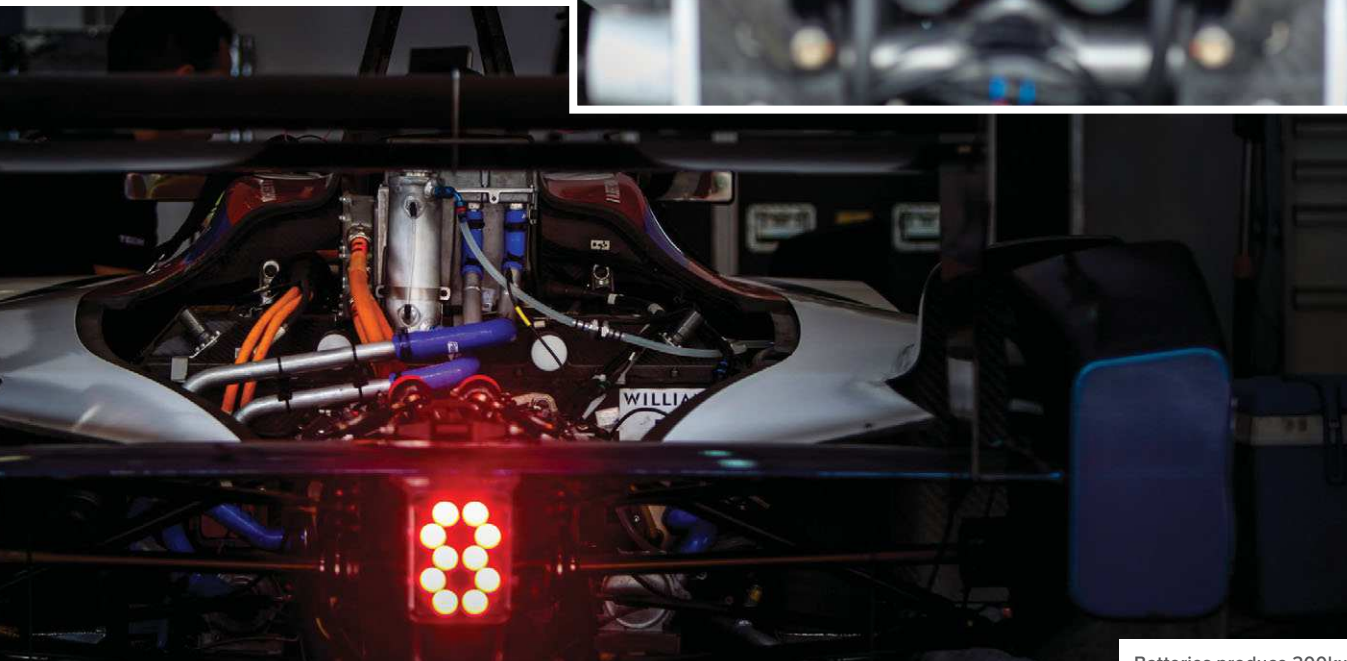
80db

This is about the same as a standard road car at 70mph.

¿Sabía qué?

Un auto de Fórmula E hace un ruido de alrededor de 80db

Este es casi el mismo que hace un auto de carretera estándar a 70 mph.



Batteries produce 200kw

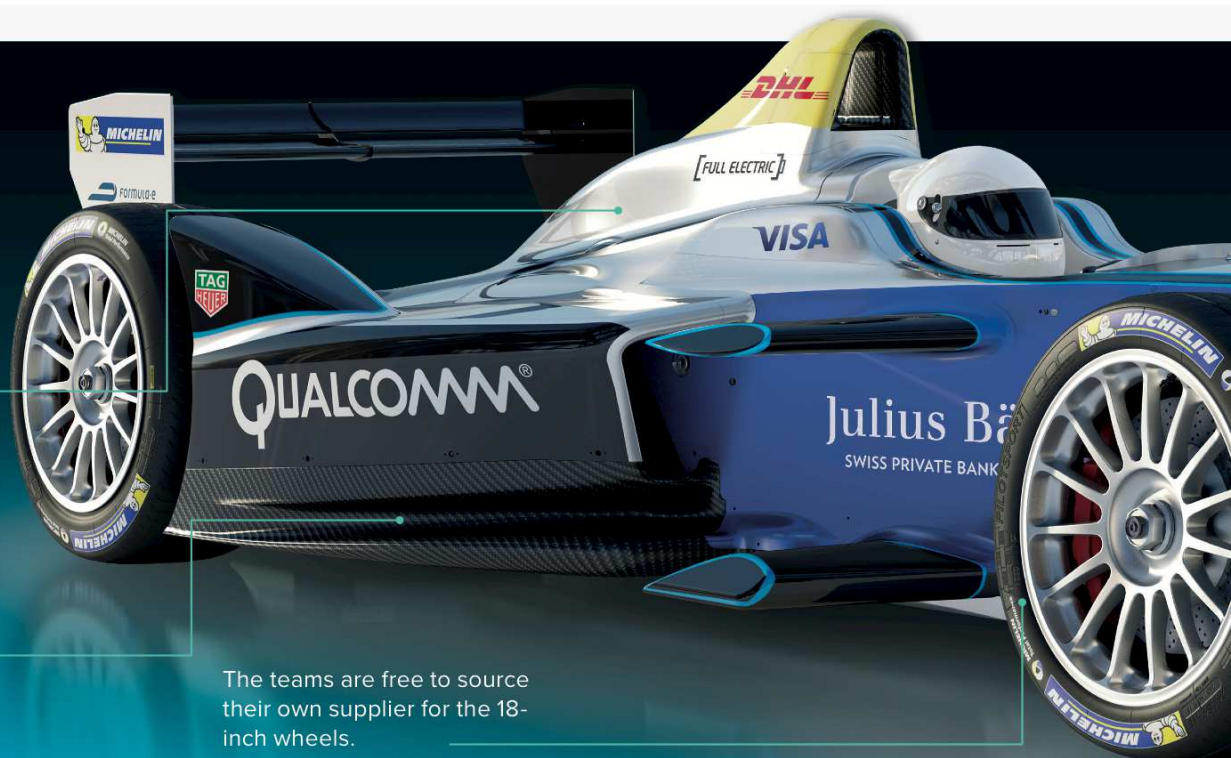
TECHNOLOGY

The biggest change for season two is that the powertrain technology has been freed up. The powertrain consists of three key areas.

The nine teams all use the same battery but there are different motor manufacturers.

With free reign a number of different gearbox solutions have been implemented ranging from single speed to five speed.

The teams are free to source their own supplier for the 18-inch wheels.



MOTOR

The motor takes the energy produced by the battery and uses it to drive the wheels. In season one, McLaren produced the motor. This is still being used by Andretti and Team Aguri, while an updated version of this component is being used by Mahindra, Venturi and its customer Dragon.

The other manufacturers have produced their own version. Some have opted for a single motor, others have gone for two. Torque vectoring – using a motor on each wheel to effectively create traction control is outlawed and a common differential is used on all cars.

INVERTER

This component takes the electricity that is created by the battery and converts the charge from a direct current (DC) into an alternating current (AC), which is used by the motor to drive the wheels.

GEARBOX

The gearbox is used by the driver to make the most efficient use of the power delivered from the battery via the motor. In season one, a five-speed Hewland gearbox was used by all the teams. Andretti and Team Aguri will still use this. Among the other teams four, three, two and one-speed gearboxes have been created.

All the teams have to use the same powertrain component all season, but they can employ one joker change for each element of the powertrain.

BATTERY

All the cars use the same battery. It is built by Williams Advanced Engineering and produces 28kw/h of energy. In qualifying mode it runs to a maximum power of 200kw (roughly 270bhp). In race mode the cars run at a maximum of 170kw (roughly 225bhp). This is an increase of 20kw over season one and

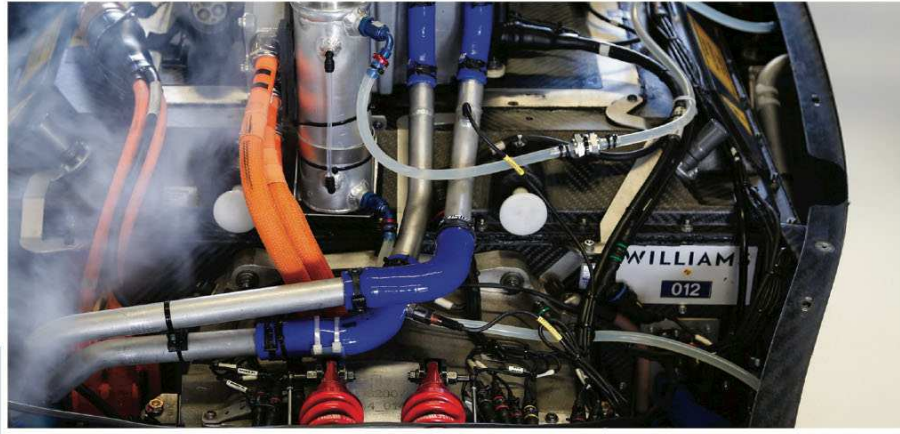
means the cars and drivers that use and harvest their energy most efficiently will be able to go the fastest for longest.

TYRES

Michelin created bespoke racing tyres for Formula E. They are distinctive in two ways. Firstly, they are low-profile and designed for 18-inch rims, which means they look very different to the high-profile, 13-inch tyres used in Formula 1.

Secondly, the tyres are treaded, which means they can be used in both wet and dry conditions. The reason for both of these is increased efficiency in terms of rolling resistance (profile) and the number of tyres needed (tread). A traditional racing slick cannot be used in wet conditions, which means wet (and sometimes intermediates) tyres need to be transported to races just in case it rains. Often they are never used, which is an unnecessary waste of CO².

Williams Advanced Engineering, part of the Williams group of companies that includes the world famous Williams F1 team, will supply the batteries for the SRT_01E producing 200kw, the equivalent of 270bhp.



Did you know?

Including the driver, the Formula E cars weighs

888kg

¿Sabía qué? Includo el piloto, el auto de Fórmula E pesa 888kg

All the cars have been crash tested to the same standard as Formula 1.

MOTOR

El motor toma la energía generada por la batería y la utiliza para accionar las ruedas. En la primera temporada, McLaren fabricó el motor. Este todavía está siendo utilizado por Andretti y Team Aguri, mientras que una versión reacondicionada de este componente está siendo utilizada por Mahindra, Venturi y su cliente Dragón. Los otros fabricantes han producido su propia versión. Algunos han optado por un solo motor, otros se han ido por dos. La vectorización del par, usando un motor en cada rueda para crear de manera efectiva control de tracción es ilegal y un diferencial común se utiliza en todos los autos.

INVERSOR

Este componente toma la electricidad que se crea en la batería y convierte la carga de corriente continua (DC) en corriente alterna (AC), la cual es utilizada por el motor para accionar las ruedas.

CAJA DE CAMBIOS

La caja de cambios la utiliza el piloto para hacer un uso más eficiente de la potencia

suministrada por la batería a través del motor. En la primera temporada fue utilizada una caja de cambios Hewland de cinco velocidades por todos los equipos. Andretti y Team Aguri todavía la utilizan. Entre los otros equipos se han creado cajas de cambio de cuatro, tres, dos y una velocidad. Todos los equipos tienen que usar el mismo componente del sistema de propulsión durante toda la temporada, pero pueden realizar un cambio a manera de comodín para cada elemento de la cadena de propulsión.

BATERÍA

Todos los autos utilizan la misma batería, la cual es fabricada por Williams Advanced Engineering y genera 28kW/h de energía. En el modo de clasificación se corre a una potencia máxima de 200 kW (unos 270bhp). En el modo de carrera los autos corren a un máximo de 170kW (aproximadamente 225bhp). Esto implica un aumento de más de 20kw con respecto a la primera temporada y significa que los autos y los pilotos

que utilicen y cosechen su energía de manera más eficiente serán capaces de ir más rápido por más tiempo.

LLANTAS

Michelin creó neumáticos de competición a la medida de la Fórmula E. Son distintivos de dos maneras. En primer lugar, son de bajo perfil y están diseñados para llantas de 18 pulgadas, lo que significa que se ven muy diferentes a las llantas de 13 pulgadas de alto perfil utilizadas en la Fórmula 1. En segundo lugar, los neumáticos son recauchutados, lo que significa que se pueden utilizar tanto en condiciones húmedas como secas. La razón de los dos factores es la eficiencia aumentada en términos de resistencia al rodamiento (perfil) y el número de neumáticos necesario (banda de rodamiento). Un neumático liso tradicional no se puede utilizar en condiciones de humedad, lo que significa que los neumáticos húmedos (y a veces intermedios) necesitan ser transportados a las carreras por si acaso llueve. A menudo no se usan nunca, lo cual es un gasto innecesario de CO2.

ENTERTAINMENT

Formula E is unique in sport in that it allows the fans to have a say in influencing the result. This is through FanBoost. For season two this has been refined. And you can now vote for their favourite driver **DURING** the race.

Voting closes six minutes into the race. This means the three winners will have an extra boost only on their second cars. Fans can vote via the official Formula E website and app or via Twitter and Instagram using the #FanBoost hashtag.

Away from the race track, Formula E fans are entertained by EJ. This mysterious helmeted figure keeps a party atmosphere going with bespoke tunes. EJ can be found in the eVillage, where he's based on the podium, which is where you will also find the drivers as they spray the victory champagne and collect their trophies.

In the eVillage fans can find a host of fun activities. At every race all 18 drivers make an appearance at the autograph session, while our partners use the space to showcase their sustainable technology through fun, interactive games. It's also where you can buy official merchandise.

La Fórmula E es el único deporte en que se permite a los aficionados tener voz y voto e influir en el resultado. Esto se hace a través del FanBoost. Para la segunda temporada este mecanismo ha sido refinado. Ahora pueden votar por su piloto favorito **DURANTE** la carrera.

La votación se cierra seis minutos en la carrera. Esto significa que los tres ganadores tendrán un impulso extra sólo en sus segundos autos. Los aficionados pueden votar a través de la página web oficial y de la aplicación de la Fórmula E o vía Twitter e Instagram con el hashtag #FanBoost.

Lejos de la pista de carreras, los aficionados a la Fórmula E se divertirán con el EJ. Esta figura misteriosa con casco mantiene un ambiente de fiesta usando melodías a la medida. El EJ se puede encontrar en el eVillage, ubicado en el podio, donde también podrá encontrar a los pilotos festejando la victoria con champaña y recibiendo sus trofeos.

En el eVillage los aficionados pueden encontrar una gran variedad de actividades divertidas. En cada carrera todos los 18 pilotos hacen acto de presencia en la sesión de autógrafos, mientras que nuestros socios utilizan el espacio para mostrar sus tecnologías sostenibles mediante divertidos juegos interactivos. Es también el sitio donde se puede comprar mercancía oficial.



RULES

Formula E is not only unique in that the cars are all-electric, it's also different in the fact that all the action takes place over just one day.

La Fórmula E no sólo es única, por ser los autos totalmente eléctricos, también es diferente en el hecho de que toda la acción se lleva a cabo durante un solo día.

PRACTICE

There are two practice sessions. These are an opportunity for the teams and drivers to refine the set-up of their cars. This typically involves the tyre pressures, the ride height and the rebound rates of the springs. Electric cars need to be as efficient as possible, so the cars run much less severe wings angles than you would normally see on street tracks. The drivers are able to do one 200kw qualifying simulation lap per session.

QUALIFYING

The 18 drivers are divided into two groups of four and two groups of five by means of a lottery. Each group has six minutes during which they have to complete an out-lap, a warm-up lap at 170kw and a 200kw qualifying lap. The overall five fastest drivers then progress to the Super Pole shoot-out – a new addition for season two.

In this 15-minute session the drivers go out one-by-one starting with the person who set the fifth fastest time and ending with the driver who was fastest. When one driver crosses the line to start his 200kw lap, the next driver is sent out.

The order from Super Pole decides the order for the top five places on the grid, with spots 6-20 made up of the order from the group stages.

RACE

Formula E races begin with a standing start, with the cars getting underway once five red lights have been illuminated and then turned out. The races typically last around 50 minutes. Mid-way through the drivers are required to change cars.

The reason for the car swap is that current battery technology does not allow for cars to be driven at racing speeds for more than around 25 minutes. It is the aim of Formula E to advance battery technology to the extent that this system is redundant in season five.

During the pitstop the driver comes into the pits, stops in his garage and unbuckles his safety belts and leaves the car. He then sprints across the pit box and jumps into the second car. When he has been safely strapped in he is allowed to leave. A minimum pitstop time is mandated at each race to ensure that the teams have sufficient time to correctly and safety strap in their driver.

PRÁCTICA

Hay dos sesión de práctica. Esta es una oportunidad para que los equipos y pilotos afinen la puesta a punto de sus autos. Normalmente, esto incluye la presión de los neumáticos, la altura de la carrocería y la velocidad de rebote de los resortes. Los autos eléctricos tienen que ser lo más eficientes posible, ya que corren en ángulos de alas mucho menos severos de lo que normalmente se ve en las calles. Los pilotos pueden realizar una vuelta de simulación de calificación de 200kw por sesión.

CALIFICACIÓN

Los 18 pilotos se dividen en dos grupos de cuatro y dos grupos de cinco por medio de una lotería. Cada grupo cuenta con seis minutos durante los cuales se tiene que completar una vuelta de salida, una vuelta de calentamiento a 170kw y una vuelta clasificatoria a 200kw. Los cinco pilotos más rápidos globalmente pasarán luego a la Super Pole - una nueva adición para la segunda temporada. En esta sesión de 15 minutos, los pilotos salen uno por uno, empezando con la persona que realizó el quinto mejor tiempo y terminando con el piloto que fue más rápido. Cuando un piloto cruza la línea para iniciar su vuelta de 200kw, se envía el siguiente piloto. El orden de la Super Pole decide el orden de los cinco primeros puestos en la grilla de salida, y los puestos 6-20 van en el orden obtenido en la fase de grupos.

CARRERA

Las carreras de Fórmula E comienzan con una partida, donde los autos se van poniendo en marcha una vez que las cinco luces rojas se han iluminado y luego se apagan. Las carreras suelen durar alrededor de 50 minutos. A mitad de carrera los pilotos son obligados a cambiar de auto. La razón para el cambio de auto es que la tecnología actual de baterías no permite que los autos sean conducidos a velocidades de carrera durante más de 25 minutos. Uno de los objetivos de la Fórmula E es avanzar en la tecnología de baterías hasta que este sistema sea redundante en la quinta temporada. Durante la parada en boxes el piloto entra en los boxes, para en su garaje, se desabrocha el cinturón de seguridad y sale del auto. Luego recorre el pit box y salta al segundo auto. Cuando se le ha abrochado con seguridad, se le permite salir. Un tiempo mínimo de parada en boxes es obligatorio en cada carrera, para asegurar que los equipos tengan tiempo suficiente para abrochar correctamente y con seguridad a sus pilotos.

Race Director: Oliver Grodowski
Chairman of Stewards: Tim Schenken
Technical Delegate: Laurent Arnaud & Sylvain Rivier
FIA Co-ordinator: Frederic Espinos

Media Delegate: Luca Colajanni
Medical Delegate: Bruno Franceschini
eSafety Delegate: Karl Heinz Stegner
Safety Car driver: Bruno Correia

TRACKS

Formula E is designed to showcase the potential of electric cars. These vehicles are overwhelmingly used in urban environments.

Most traditional race tracks tend to be based a long way from cities as they require a lot of space and make a lot of noise.

However, in order that the fans can use public transport and reduce their carbon footprint in attending the race, Formula E only races inside cities on tracks built on public roads, airports or parks.

This is possible because the cars don't create much in way of noise or air pollution, and with a single-day race format, the amount of disruption to the infrastructure of the cities is kept to a minimum.

For season two there are two new tracks in Formula E, with events in Mexico and Paris forming an 11-race calendar. The schedule has been designed in conjunction with Logistics Partner DHL to traverse the globe in a logical fashion ensuring that, wherever possible, sea and road freight is used instead of air travel.

La Fórmula E está diseñada para mostrar el potencial de los autos eléctricos. Estos vehículos se utilizan mayoritariamente en entornos urbanos.

La mayoría de las pistas de carreras tradicionales tienden a ubicarse muy lejos de las ciudades, ya que requieren una gran cantidad de espacio y hacen mucho ruido.

Sin embargo, con el fin de que los aficionados puedan utilizar el transporte público y reducir su huella de carbono para asistir a las carreras, la Fórmula E sólo corre dentro de las ciudades, en pistas construidas en la vía pública, aeropuertos o parques.

Esto es posible porque los autos no hacen mucho ruido ni contaminan el aire, y como tienen un formato de carrera de un solo día, la cantidad de interrupciones en la infraestructura de las ciudades se mantiene al mínimo.

Para la segunda temporada hay una nueva pista en el calendario, con una carrera en París formando un calendario de 11 carreras. La programación ha sido diseñada en colaboración con DHL, socio logístico, para atravesar el mundo de una manera lógica garantizando que, siempre que sea posible, se utilice transporte por mar o por carretera en lugar del transporte aéreo.

R1



BEIJING, CHINA
24 October 2015

Set in the Beijing Olympic Park, the season-opener has the stunning Birds Nest stadium as a backdrop.

Situado en el Parque Olímpico de Beijing, la apertura de temporada tiene lugar con el impresionante estadio Nido de Pájaro como telón de fondo.

R2



PUTRAJAYA, MALAYSIA
07 November 2015

The city of Putrajaya is one of the most environmentally sustainable in the world, showcasing amazing green technology.

La ciudad de Putrajaya es una de las más sostenibles con el medio ambiente en el mundo, mostrando una increíble tecnología verde.

R3



PUNTA DEL ESTE, URUGUAY
19 December 2015

The fingers of the drowning man on the gorgeous beach where the Uruguayan race takes place.

Los dedos del ahogado se encuentran en la hermosa playa donde la carrera uruguaya tiene lugar.

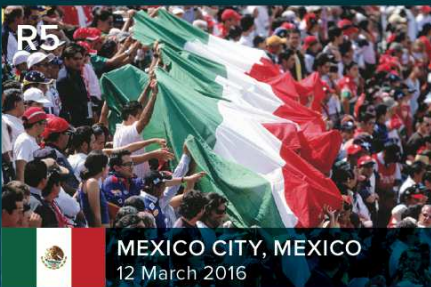
R4



BUENOS AIRES, ARGENTINA
06 February 2016

Argentina's race takes place in a park in the Puerto Madero district in the south east of the capital.

La carrera de Argentina tiene lugar en un parque en el barrio de Puerto Madero, en el sureste de la capital.



Held on the Autodromo Hermanos Rodríguez in the heart of Mexico City, Expect a passionate response from the fans.

Celebrada en el Autódromo Hermanos Rodríguez, en el corazón de la Ciudad de México, espera una respuesta apasionada de los aficionados.



With over 40 years of racing heritage, Long Beach has embraced the future of motorsport and Formula E.

Con más de 40 años de herencia de carreras, Long Beach ha abrazado el futuro del automovilismo y la Fórmula E.



New for season two, the French capital will be a stunning location for the first European race of the season.

Nueva para la segunda temporada, la capital francesa será una magnífica ubicación para la primera carrera europea de la temporada.



Historic Tempelhof is the only airfield race on the calendar, utilising the enormous runway and terminal building.

En el histórico Tempelhof, es la única carrera en pista de aterrizaje en el calendario, utilizando la enorme pista y el terminal.



Stunning Red Square lies in the background of the location for the Moscow ePrix in the heart of the Russian capital.

La impresionante Plaza Roja se encuentra en el fondo de la ubicación del ePrix de Moscú en el corazón de la capital rusa.



A double-header in the British capital is the location for the season-ending encounter of all-electric racing.

Una doble partida en la capital británica es el lugar para el encuentro de final de temporada de las carreras de autos completamente eléctricos.

SUSTAINABILITY

Formula E isn't just a global racing series; it's a catalyst for technological innovations in the automotive industry. We work with our partners to find sustainable solutions to everyday challenges. For us, sustainability isn't just a slogan – it's part of our DNA.

OUR CREDENTIALS

At the close of Formula E's inaugural season, DHL, the official logistics partner of Formula E, reviewed the progress that Formula E made in the development of environmentally friendly solutions to mobility. The report praised the importance of Formula E as a unifying platform for industries to innovate, from our work with DHL, who have provided a sustainable approach to logistical set up, to our partnership with Qualcomm in supporting wireless charging technology.

THE LEGACY PROGRAMME

The legacy programme is our commitment to leaving behind something that will have a long-term impact on the cities that host Formula E races. This could be an environmental legacy, such as a commitment to improve the condition of a race city, or a social legacy, such as educating children on sustainability.

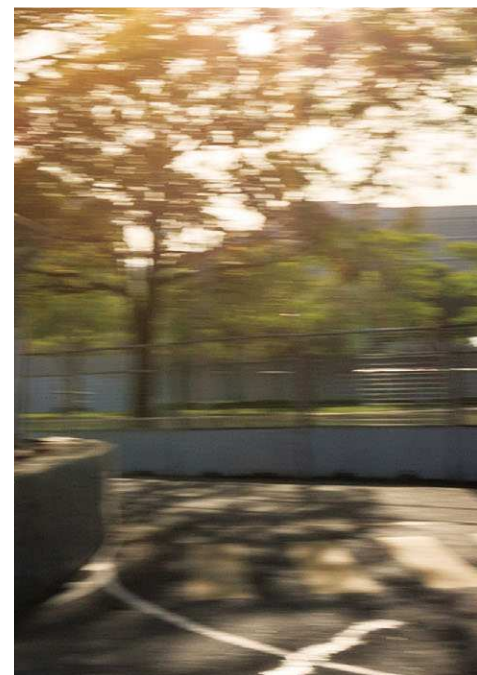
A great example of this is Formula E's partnership with Chargemaster, the leading provider and operator of electric vehicle charging equipment in the UK. Chargemaster will be providing up to 10 EV chargers to the cities hosting Formula E races, supporting the use of electric vehicles even when no racing is taking place.

OUR CHARITABLE PARTNERS

Formula E has partnered with One Drop, an expert in water access intervention, to tackle access to clean water, one of the most pressing global issues of our time.

Formula E also continues to work with the Prince Albert II of Monaco Foundation, a charity focused on environmental protection and sustainable development. With cities currently contributing up to 75% of all carbon emissions, this partnership allows Formula E to promote the use of electric vehicles in city centres.

The Formula E Sustainability Committee will now act as a think tank to develop proposals on how the championship can provide innovative solutions to sustainability. Alongside our partners, Formula E will continue to lead by example, using its global reach to showcase sustainable messages and generate positive impact worldwide.



The safety car on charge

SOSTENIBILIDAD

La Fórmula E no es sólo una serie de carreras a nivel mundial; es un catalizador de innovaciones tecnológicas en la industria automotriz. Trabajamos con nuestros socios para encontrar soluciones sostenibles para los desafíos cotidianos. Para nosotros, la sostenibilidad no es sólo un eslogan, es parte de nuestro ADN.

NUESTRAS CREDENCIALES

Al cierre de la temporada inaugural de la Fórmula E, DHL, socio oficial de logística de la Fórmula E, examinó los progresos hechos por la Fórmula E para el desarrollo de soluciones ecológicas para la movilidad. El informe elogió la importancia de la Fórmula E como una plataforma unificadora de las industrias innovadoras, nuestro trabajo con DHL que le ha proporcionado un enfoque sostenible a la logística establecida, nuestra asociación con Qualcomm que soporta la tecnología de carga inalámbrica.

EL PROGRAMA DE LEGADO

El programa de legado es nuestro compromiso de dejar algo que tenga un impacto a largo plazo en las ciudades anfitrionas de las carreras de Fórmula E. Podría tratarse de un legado ambiental, tal como un compromiso de mejorar la condición de una ciudad que compite o un legado social, como la educación de los niños en sostenibilidad.

Un gran ejemplo de esto es la asociación de la Fórmula E con

Chargemaster, el principal proveedor y operador de equipos de recarga de vehículos eléctricos en el Reino Unido. Chargemaster proporcionará hasta 10 cargadores EV a las ciudades anfitrionas de carreras de Fórmula E, para apoyar el uso de los vehículos eléctricos, incluso cuando no haya carreras.

NUESTROS SOCIOS BENÉFICOS

La Fórmula E se ha asociado con One Drop, un experto en intervención para acceso al agua, para abordar el tema del acceso al agua potable, uno de los problemas mundiales más apremiantes de nuestro tiempo.

La Fórmula E también continúa trabajando con la Fundación Príncipe Alberto II de Mónaco, una organización benéfica centrada en la protección del medio ambiente y el desarrollo sostenible. Teniendo en cuenta que las ciudades actualmente contribuyen hasta con el 75% de todas las emisiones de carbono, esta asociación le permite a la Fórmula E promover el uso de vehículos eléctricos en los centros urbanos.

El Comité de Sostenibilidad de la Fórmula E ahora actuará como grupo de reflexión para desarrollar propuestas sobre cómo el campeonato puede proporcionar soluciones innovadoras para la sostenibilidad. Junto con nuestros socios, la Fórmula E continuará liderando con el ejemplo, usando su alcance global para exhibir mensajes sostenibles y generar un impacto positivo en todo el mundo.



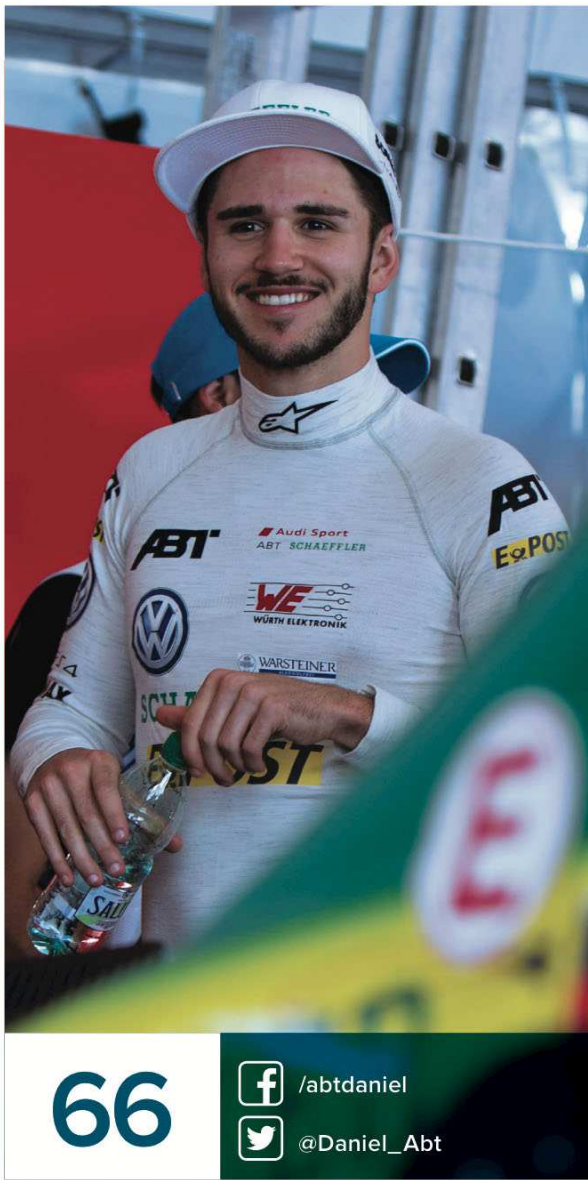
Fan's thoughts about going green

ABT Schaeffler Audi Sport

Car: ABT Schaeffler FE01

Races: 28 Wins: 2 Poles: 1 Fastest laps: 2 Points: 236

The team hit the ground running with victory first time out in the Beijing ePrix in season one. It remained a factor from there on in, taking third in the team standings. For season two it has retained the same driver line-up and entered into a technical partnership with the Schaeffler group. This has resulted in a single motor, three-speed gearbox solution. The team is linked to the ABT DTM squad that has won five drivers' titles.



DANIEL ABT

Starts: 14, Wins: 0, Poles: 1,
Fastest Laps: 1, Points: 42

Pole position for the Long Beach ePrix and a hard-fought third place in the Miami ePrix were the highlights of a debut Formula E season during which Abt showed plenty of speed that wasn't reflected in his results.

Abt started his single-seater racing career in ADAC Masters series in 2008 with the family-run team and won the title a year later. In 2010 he was the runner-up in the German Formula 3 championship and after graduating to GP3 for 2012 he took the title fight to the wire, only missing out by two points.

Last year Abt made his sportscar debut for Rebellion and also tested an Indycar for the first time.

La pole position en el ePrix de Long Beach y un tercer lugar muy reñido en el ePrix de Miami fueron los aspectos más destacados en el debut de la temporada de Fórmula E durante el cual Abt mostró mucha velocidad que no se reflejó en sus resultados.

Abt comenzó su carrera deportiva en monoplaza en la serie ADAC Masters en 2008 con un equipo familiar y ganó el título un año después. En el 2010 fue el subcampeón en el campeonato de Fórmula 3 alemana y después de graduarse de la GP3 en 2012 peleó por el título hasta al final, perdiéndolo solamente por dos puntos.

El año pasado Abt hizo su debut deportivo para Rebellion y también probó un Indycar por primera vez.

66



/abtdaniel



@Daniel_Abt

Audi Sport ABT SCHAEFFLER

El equipo se estrenó con victoria la primera vez en el ePrix de Beijing en la primera temporada. Continúo siendo un referente de allí en adelante, al lograr el tercer lugar en la clasificación por equipos. Para la segunda temporada conservó la misma alineación de pilotos y constituyó una asociación técnica con el grupo Schaeffler. Esto ha dado como resultado una solución de caja de cambios de tres velocidades con motor sencillo. El equipo está vinculado con la escuadra del ABT DTM que ha ganado cinco títulos de pilotos.



11



/lucasdigrassiofficial



@LucasdiGrassi

LUCAS DI GRASSI

**Starts: 14, Wins: 2, Poles: 0,
Fastest Laps: 1, Points: 194**

A win in the inaugural Beijing ePrix set di Grassi up for a shot at the season one Formula E championship. However, a mechanical failure when leading in Argentina and disqualification from victory in Berlin for a technical infringement derailed his campaign.

Alongside Formula E, di Grassi is a works Audi driver in the World Endurance Championship, where he partners fellow Formula E driver Loic Duval and Brit Oliver Jarvis.

After finishing runner-up in the Sudamericana Formula 3 championship in 2003, di Grassi moved to Europe to pursue his single-seater career. In 2005 he won the prestigious Macau Grand Prix. That same year he also made his Formula 1 test debut for Renault. He has been on the podium in every race of this season and won in Putrajaya.

Una victoria en la edición inaugural del ePrix de Beijing le dio a di Grassi una oportunidad en el campeonato de la primera temporada de Fórmula E. Sin embargo, una falla mecánica cuando lideraba en Argentina y una descalificación de la victoria en Berlín por una infracción técnica descarrilaron su campaña.

Además de la Fórmula E, di Grassi es un piloto de trabajo de Audi en el Campeonato Mundial de Resistencia, donde tiene como compañeros al piloto de Fórmula E Loic Duval y al británico Oliver Jarvis.

Después de terminar segundo en el campeonato de Fórmula 3 Sudamericana en 2003, di Grassi se trasladó a Europa para seguir su carrera de monoplazas. En 2005 ganó el prestigioso Gran Premio de Macao. Ese mismo año también debutó como piloto de prueba de Fórmula 1 para Renault. Ha estado en el podio en todas las carreras de esta temporada y ganó en Putrajaya.



Andretti

Car: SRT_01E

Races: 28 Wins: 0 Poles: 3 Fastest laps: 1 Points: 136

Despite taking three second places with three different drivers – and setting three pole positions – victory eluded the Andretti team during season one. For season two, the team had intended to use a powertrain developed by its new division – Andretti Technologies. But following reliability issues the team has decided to revert to the season one technology and postponed the debut of its in-house solution until season three.



SIMONA DE SILVESTRO

Starts: 5, Wins: 0, Poles: 0,
Fastest laps: 0, Points: 0

The Swiss Indycar racer made her Formula E debut at the London ePrix finale and did a great job in changeable weather conditions to out-qualify team-mate Jean-Eric Vergne.

De Silvestro was a star of the Toyota Atlantic series in the US, where she won four races in the 2009 championship, narrowly missing out on the title in the final round. This led to a long career in Indycar, where she has been a regular point-scorer.

For 2014 she was the official test driver for the Sauber Formula 1 team, getting her first taste of F1 power at Fiorano. De Silvestro made her debut in the world-famous Bathurst 1000 V8 Supercar race last year.

La piloto suiza de Indycar hizo su debut en la Fórmula E en la final del ePrix de Londres e hizo un gran trabajo en condiciones climáticas cambiantes para calificar a su compañero de equipo Jean-Eric Vergne.

De Silvestro fue una estrella de la serie Toyota Atlantic en los EE.UU., donde ganó cuatro carreras en el campeonato de 2009, perdiendo por poco el título en la ronda final. Esto la llevó a una larga carrera en la IndyCar, donde ha obtenido puntos regularmente.

Para 2014 era la piloto de pruebas oficial del equipo Sauber de Fórmula 1, saboreando por primera vez la potencia de la F1 en Fiorano. De Silvestro hizo su debut en la competencia de fama mundial Supercar Bathurst 1000 V8 el año pasado.



A pesar de obtener tres segundos puestos con tres pilotos diferentes, y de conseguir tres poles, la victoria eludió al equipo Andretti durante la primera temporada. Para la segunda temporada, el equipo tenía la intención de utilizar un sistema de propulsión desarrollado por su nueva división, Andretti Technologies. Pero por razones de confiabilidad, el equipo ha decidido volver a la tecnología de la primera temporada y pospuso el debut de su solución interna hasta la tercera temporada.



27



n/a



@rfrijns

ROBIN FRIJNS

Starts: 3, Wins: 0, Poles: 0,
Fastest laps: 0, Points: 17

Dutchman Frijns was a star in karting and converted this potential into his single seater career. He was the European Formula BMW champion in 2010, beating Carlos Sainz Jr and Daniil Kyvat among others.

The following season he stepped up to the Formula Renault Eurocup and again secured the championship. This led to a graduation into Formula Renault 3.5, and despite going up against such experienced and proven talent as Jules Bianchi, Sam Bird and Antonio Felix da Costa, for the third year running he won the title.

That winter he test F1 cars for Red Bull and Sauber. The switch to GP2 yielded a win and a role as a Caterham test driver. Last year he won multiple races in the Blancpain Sprint GT series and was runner-up in the championship.

El holandés Frijns fue una estrella en el karting y trasladó este potencial a las carreras de monoplazas. Fue el campeón de Fórmula BMW Europea en 2010, superando a Carlos Sainz Jr y a Daniil Kyvat entre otros.

La temporada siguiente se acercó a la Eurocup Fórmula Renault y nuevamente aseguró el campeonato. Esto lo llevó a una graduación en la Fórmula Renault 3.5, y a pesar de competir contra pilotos experimentados y de probado talento como Jules Bianchi, Sam Bird y Antonio Felix da Costa, por tercer año consecutivo ganó el título.

Este invierno probó los autos de F1 de Red Bull y Sauber. El cambio a la GP2 produjo una victoria y un rol como piloto de pruebas de Caterham. El año pasado ganó múltiples carreras en la serie Blancpain Sprint GT y fue subcampeón en el campeonato.



Dragon Racing

Car: VM200-FE-01

Races: 28 Wins: 1 Poles: 1 Fastest laps: 0 Points: 223

After a slow start to its Formula E campaign, Dragon Racing hit its stride in the second half of the season, with victory in Berlin and three podium finishes in London ePrix double header. For season two Dragon has opted to enter into a customer relationship with Venturi for purchase of its powertrain. This means it's running a single, uprated McLaren motor and a four-speed gearbox.



7



/jeromedambrosio

@thereal_JDA

JEROME D'AMBROSIO

Starts: 14, Wins: 1, Poles: 1,
Fastest laps: 0, Points: 141

While his victory in Berlin came only after Lucas di Grassi's disqualification, it was a strong and consistent season from D'Ambrosio, who remained in the title fight until the penultimate round.

The Belgian was the Formula Master champion in 2007, which led to three seasons in GP2 during which he scored seven podiums and one win. He also finished runner-up in the 2008 GP2 Asia series.

Towards the end of 2010 he made his Formula 1 test debut for Virgin Racing and graduated to a race seat with the re-branded Marussia team a year later. For 2012 he joined Lotus as a reserve driver, standing in for the suspended Romain Grosjean in the Italian GP at Monza.

Mientras que su victoria en Berlín se produjo sólo después de la descalificación de Lucas di Grassi, la temporada fue fuerte y consistente para D'Ambrosio, quien permaneció en la pelea por el título hasta la penúltima ronda.

El belga fue el campeón de la Fórmula Master en 2007, lo cual lo condujo a tres temporadas en la GP2 durante las que consiguió siete podios y una victoria. También fue finalista en la serie GP2 de Asia en 2008.

Hacia el final de 2010 hizo su debut en la prueba de Fórmula 1 para Virgin Racing y escaló a un puesto de carrera con el re-marcado equipo Marussia un año más tarde. Para el 2012 se unió a Lotus como piloto de reserva, reemplazando al suspendido Romain Grosjean en el Gran Premio de Italia en Monza.



Después de un lento comienzo de su campaña de Fórmula E, Dragon Racing dio un gran paso en la segunda mitad de la temporada, con la victoria en Berlín y tres podios en el ePrix de Londres. Para la segunda temporada, Dragon ha optado por establecer una relación de cliente con Venturi para la compra de su sistema de propulsión. Esto significa que está corriendo con un motor sencillo reacondicionado de McLaren y una caja de cambios de cuatro velocidades.



LOIC DUVAL

**Starts: 10, Wins: 0, Poles: 0,
Fastest Laps: 0, Points: 66**

Works Audi World Endurance Championship driver Duval joined Formula E at the Miami race and scored points on his debut with seventh place. He had a strong finish to the season, taking top-three finishes in Berlin and London.

Duval was a champion in French Formula Renault, which led to him joining the manufacturers' driver development programme. After two seasons of Formula 3 Euroseries racing, he moved to Japan in 2006 and Formula Nippon and Super GT. He won the championship in the former in 2009 and the latter in 2010.

He joined Audi's sportscar programme in 2013 and won the Le Mans 24 Hours and WEC title that year.

El piloto Duval de trabajo de Audi en el Campeonato Mundial de Resistencia ingresó a la Fórmula E en la carrera de Miami y anotó puntos en su debut con el séptimo lugar. Tuvo un buen final de temporada, consiguiendo estar entre los tres mejores en Berlín y Londres.

Duval fue campeón en la Fórmula Renault francesa, lo que le llevó a ingresar al programa de desarrollo de pilotos de los fabricantes. Después de dos temporadas en carreras de la Euroseries de Fórmula 3, se trasladó a Japón en 2006 a la Fórmula Nippon y al Super GT. Ganó el campeonato en la primera en 2009 y en la segunda en 2010.

Ingresó al programa deportivo de Audi en 2013 y ganó las 24 Horas de Le Mans y el título WEC ese año.



DS Virgin Racing

Car: Virgin Racing Engineering DSV-01

Races: 28 Wins: 2 Poles: 0 Fastest laps: 3 Points: 163

Victory in the season finale in London was a fantastic end to the inaugural campaign for Virgin. For season two the team has partnered with the luxury car brand DS. This has resulted in a twin motor and single-speed transmission. The fast and experienced Jean-Eric Vergne has been brought in alongside Sam Bird in the driver line-up.



SAM BIRD

Starts: 14, Wins: 2, Poles: 0,
Fastest Laps: 2, Points: 127

Victory in Putrajaya and Battersea meant that Bird's debut season in Formula E had a positive feel to it, but the Brit is highly ambitious and lamented the fact that he was only a distant outsider for the title by the time London came around.

In Bird's junior career he challenged for the championship in Formula BMW, British F3, GP2 and Formula Renault 3.5. This brought him to the attention of the F1 teams and he has tested for Williams and Mercedes extensively.

Since 2014 he has raced a variety of sportscars in the US and in Europe and recently became a member of Ferrari's works GT programme to go alongside his Formula E commitments.

La victoria en Putrajaya y Battersea significó que la temporada de debut de Bird en la Fórmula E tuvo un ambiente positivo, pero el británico es muy ambicioso y lamentó el hecho de ser sólo un espectador distante en la lucha por el título al momento de llegar a Londres.

En su joven carrera, Bird luchó por el campeonato en la Fórmula BMW, British F3, la GP2 y la Fórmula Renault 3.5. Esto llamó la atención de los equipos de F1 y ha hecho pruebas para Williams y Mercedes extensamente.

Desde 2014 ha corrido una variedad de autos deportivos en los EE.UU. y en Europa y recientemente se convirtió en un miembro del programa GT de trabajo de Ferrari en paralelo con sus compromisos en la Fórmula E.

2



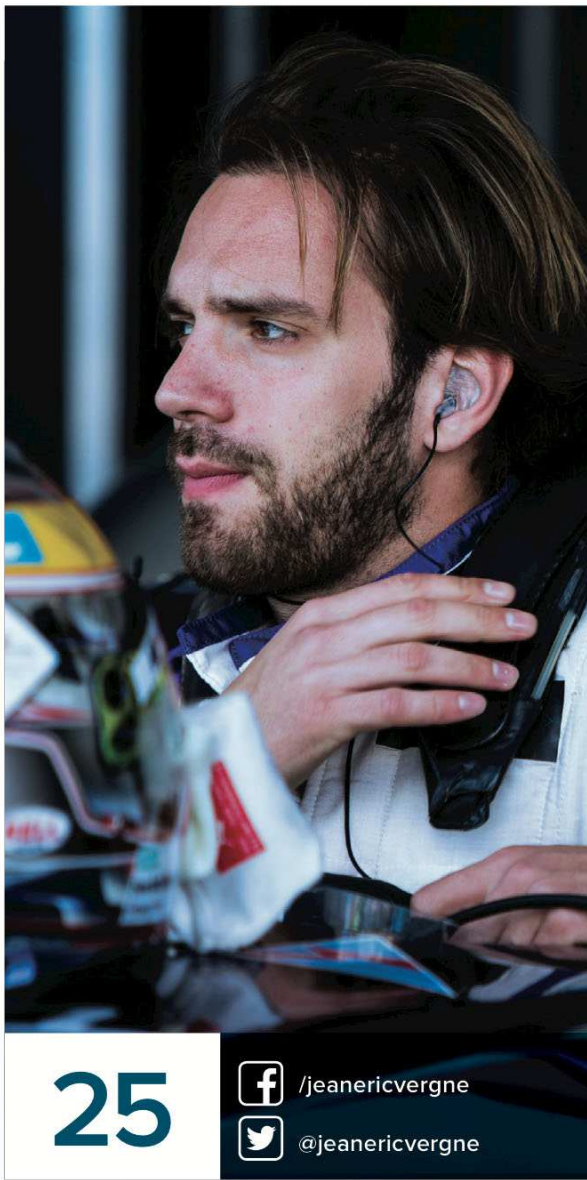
n/a



@sambirdracing



La victoria en el final de temporada en Londres fue un final fantástico para la campaña inaugural de Virgin. Para la segunda temporada el equipo se ha asociado con la marca de autos de lujo DS. Esto ha dado como resultado un motor doble y una transmisión de una sola velocidad. El rápido y experimentado Jean-Eric Vergne ha sido traído junto a Sam Bird a la alineación de pilotos.



JEAN-ERIC VERGNE

**Starts: 12, Wins: 0, Poles: 3,
Fastest Laps: 1, Points: 76**

The Frenchman made a sensational debut in Formula E when he qualified on pole position at Punta del Este. He was challenging for the race win when broken suspension forced him out. Despite two further pole positions, there would be only two podiums finishes – Long Beach and London.

Vergne joined Formula E after his 58-race stint at the Toro Rosso Formula 1 team came to an end. During that time he had amassed 51 points and scored a best finish of sixth.

With Red Bull backing Vergne won the British F3 title in 2010 and narrowly missed out on the Formula Renault 3.5 crown a year later. This led to his F1 graduation. He is currently one of Ferrari's official F1 test drivers.

El francés hizo un sensacional debut en la Fórmula E cuando se clasificó en la pole position en Punta del Este. Estaba luchando por ganar la carrera, cuando la ruptura de la suspensión le obligó a retirarse. A pesar de dos poles más, sólo conseguiría dos podios - Long Beach y Londres.

Vergne ingresó a la Fórmula E tras finalizar su temporada 58 de carreras en el equipo de Fórmula 1 Toro Rosso. Durante ese tiempo había acumulado 51 puntos y su mejor final fue un sexto lugar.

Con el respaldo de Red Bull, Vergne ganó el título de la F3 británica en 2010 y estuvo a punto de ganar la corona de la Fórmula Renault 3.5 un año después. Esto lo condujo a su graduación en la F1. En la actualidad es uno de los pilotos de pruebas de F1 oficiales de Ferrari.

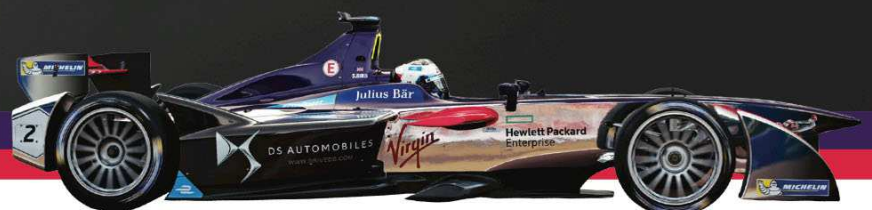
25



/jeanericvergne



@jeanericvergne



RENAULT e.dams

Car: Renault Z.E 15

Races: 28 Wins: 6 Poles: 7 Fastest laps: 5 Points: 305

Having set the pace in pre-season testing, it should have come as no surprise that Renault e.dams won the inaugural teams' championship. It was the only team for whom both drivers won a race, so it made sense for them to remain on board too. Renault has increased its involvement and become a manufacturer, bringing with it a single motor, two-speed gearbox solution that dominated two of the first three races.



9



/SebastienBuemi



@Sebastien_buemi

SEBASTIEN BUEMI

Starts: 14, Wins: 5, Poles: 5,
Fastest laps: 4, Points: 205

Sebastien Buemi got his second season in Formula E off to the perfect start by becoming the first-ever driver to score a maximum 30 points by winning from pole position and scoring the fastest lap in the process. Technical issues prevented him from becoming the first driver to win back-to-back races, but he was back on top in round three in Punta del Este.

Alongside Formula E, Buemi is also test driver for the Red Bull Formula 1 team and a driver with Toyota World Endurance Championship. In the latter, together with Anthony Davidson, he was the world champion in 2014.

With Red Bull backing Buemi started in Formula BMW before working his way into F1 via Formula 3 and GP2. He took part in 55 grands prix for Toro Rosso, scoring 29 points.

Sebastien Buemi consiguió su segunda temporada en la Fórmula E con un comienzo perfecto al convertirse en el primer piloto en marcar un máximo de 30 puntos al ganar la pole position y marcar la vuelta más rápida en el proceso. Cuestiones técnicas le impidieron convertirse en el primer piloto en ganar carreras consecutivas, pero estuvo de vuelta a la parte superior en la tercera ronda en Punta del Este.

Además de la Fórmula E, Buemi también es piloto de pruebas para el equipo Red Bull de Fórmula 1 y piloto en el Campeonato Mundial de Resistencia con Toyota. En este último, junto con Anthony Davidson, fue el campeón del mundo en 2014.

Con el respaldo de Red Bull, Buemi se destacó en la Fórmula BMW antes de labrar su camino hacia la F1 a través de la Fórmula 3 y GP2. Participó en 55 grandes premios para Toro Rosso, consiguiendo 29 puntos.

RENAULT

e.dams

Formula-E team

Después de haber marcado el ritmo en las pruebas de pre temporada, no debería haber sido sorpresa que e.dams Renault ganara el campeonato inaugural de equipos. Fue el único equipo en el que ambos pilotos ganaron una carrera, así que tenía mucho sentido para ellos permanecer a bordo también. Renault ha aumentado su participación y se convirtió en un fabricante, trayendo consigo una solución de motor sencillo con caja de cambios de dos velocidades que dominó dos de las tres primeras carreras.



8



/Nicolas-Prost



@nico_prost

NICO PROST

Starts: 14, Wins: 1, Poles: 2,
Fastest Laps 1: Points: 99

Pole position in Beijing ensured Prost was the first person to score a point in Formula E. He backed his strong qualifying showings up with a narrow victory in Miami, but despite being the only driver to score points in every race, his title charge tailed off during the final few races.

Prost is the son of four-time world champion Alain Prost, but despite this he began his career relatively late on. He was the winner of the Euroseries 3000 title in 2008 and he made his Formula 1 test debut for Renault in 2010.

As well as racing in Formula E, Prost also competes in the World Endurance Championship, where he is the team-mate of fellow Formula E driver Nick Heidfeld in the Rebellion outfit.

Al conseguir la pole position en Pekín, Prost fue la primera persona en obtener un punto en la Fórmula E. Respaldó sus fuertes proyecciones de clasificación con una victoria estrecha en Miami, pero a pesar de ser el único piloto en sumar puntos en todas las carreras, sus posibilidades de título disminuyeron durante las últimas carreras.

Prost es el hijo del cuatro veces campeón del mundo Alain Prost, pero a pesar de esto, comenzó su carrera relativamente tarde. Fue el ganador del título Euroseries 3000 en 2008 e hizo su debut en pruebas de Fórmula 1 para Renault en 2010.

Además de competir en la Fórmula E, Prost también compite en el Campeonato Mundial de Resistencia, donde es compañero de equipo del piloto de Fórmula E Nick Heidfeld en el equipo de Rebelión.



Mahindra Racing

Car: Mahindra M2ELECTRO

Races: 28 Wins: 0 Poles: 0 Fastest laps: 0 Points: 85

Mahindra endured a frustrating first season of Formula E, with its results seldom matching the team's ambitions or potential. For season two it has become a manufacturer of its own powertrain and has opted for a single motor – built by McLaren – and a four-speed gearbox. Campos Racing – which helped NEXTEV to the drivers' title – has been brought in to run the cars.



21



/bruno.senna



@bsenna

BRUNO SENNA

Starts: 14, Wins 0, Poles, 0,
Fastest Laps 0, Points: 50

A strong run to fourth in the season finale at Battersea ensured Senna's season ended on a high. The popular Brazilian had also run well at Long Beach and Putrajaya – where a last-lap crash ended his hopes of a podium.

Senna is the nephew of F1 legend Ayrton Senna, but started racing seriously relatively late in life. Nevertheless he shone in Formula 3 and GP2, winning multiple races before he finally graduated to F1 with HRT in 2010.

Spells at Williams and Lotus enabled him to score 33 points and a fastest lap. Since leaving F1 at the end of 2012, he has raced in GTs, Sportscars and Brazilian Stock Cars as well as Formula E.

Una fuerte subida al cuarto lugar al final de temporada en Battersea aseguró que la temporada de Senna terminara en alto. El popular brasileño también había corrido bien en Long Beach y Putrajaya, donde un accidente en la última vuelta acabó con sus esperanzas de un podio.

Senna es el sobrino de la leyenda de la F1 Ayrton Senna, pero comenzó a competir en serio relativamente tarde en la vida. Sin embargo brilló en la Fórmula 3 y GP2, ganando varias carreras antes de que finalmente se graduara de la F1 con HRT en 2010.

Los problemas de Williams y Lotus le permitieron anotar 33 puntos y una vuelta rápida. Desde que dejó la F1 a finales de 2012, ha competido en GTs, Sportscars y en los Stock Cars brasileños, así como en la Fórmula E.

Mahindra

RACING

F O R M U L A - E T E A M

Mahindra soportó una primera temporada frustrante de Fórmula E, con resultados rara vez acordes con sus ambiciones o con el potencial del equipo. Para la segunda temporada se ha convertido en un fabricante de su propio sistema de propulsión y ha optado por un solo motor, construido por McLaren, y una caja de cambios de cuatro velocidades. Campos Racing, que ayudó a NEXTEV a conseguir el título de pilotos, ha sido contratado para correr los autos.



23



/nickheidfeld



@NickHeidfeld

NICK HEIDFELD

**Starts: 13, Wins 0, Poles, 0,
Fastest Laps 0, Points: 48**

A single third-place finish in Moscow didn't do justice to the speed and potential Heidfeld showed during the first season where he raced for Venturi. He was a corner away from victory in Beijing, was set to triumph in Buenos Aires when he picked up a drive-through penalty and he briefly led in Punta del Este too.

Heidfeld was a star in single-seaters, winning the German F3 title and then the F3000 championship during one of its most competitive eras. This led to him securing a Prost race seat for 2000. In a career lasting 183 races, he scored 259 points.

Since 2012 he has been a regular in the World Endurance Championship where he races for the Rebellion team in LMP1. His team-mate is fellow Formula E driver Nicolas Prost.

Un único tercer puesto en Moscú no hace justicia a la velocidad y el potencial que mostró Heidfeld durante la primera temporada, donde corrió para Venturi. Estuvo a una vuelta de la victoria en Beijing, estaba listo para triunfar en Buenos Aires cuando recibió una penalidad y lideró brevemente en Punta del Este también.

Heidfeld fue una estrella en monoplazas, ganando el título de la F3 alemana y luego el campeonato F3000 durante una de sus épocas más competitivas. Esto lo llevó a conseguir un puesto en la carrera Prost para 2000. En una carrera que duró 183 competencias, anotó 259 puntos.

Desde 2012 ha sido un habitual en el Campeonato Mundial de Resistencia, donde compite para el equipo de Rebelión en LMP1. Su compañero de equipo es el piloto de fórmula E, Nicolas Prost.

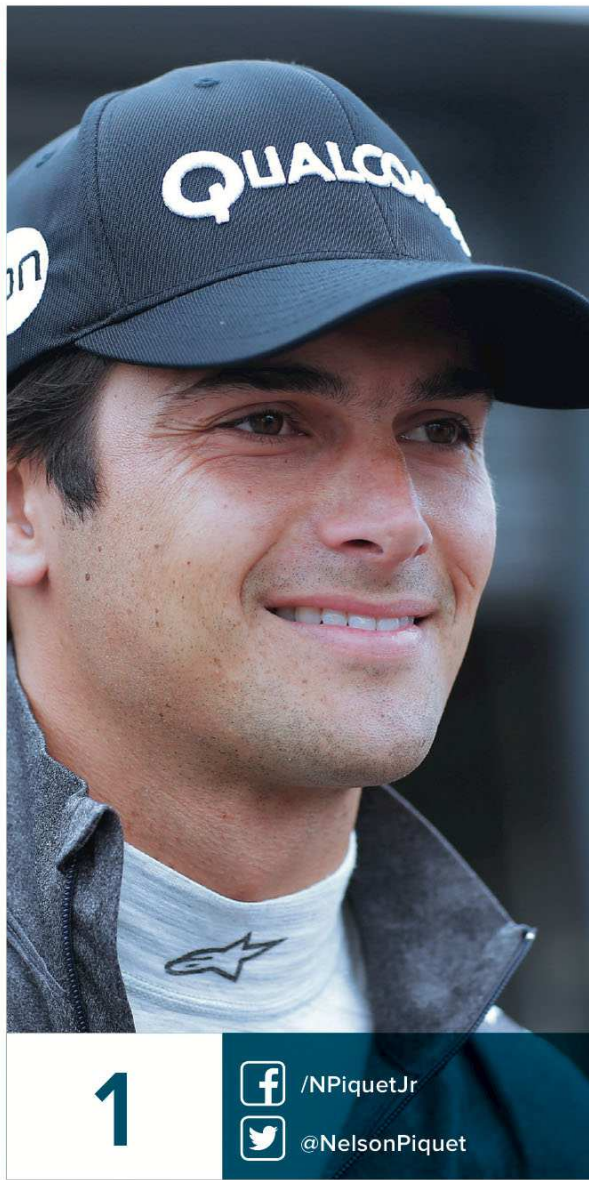


NEXTEV TCR

Car: NEXTEV TCR FormulaE 001

Races: 28 Wins: 2 Poles: 0 Fastest laps: 2 Points: 161

Claiming the inaugural Formula E drivers' title was a landmark for the team once known as Team China Racing. Having been established in order to compete in A1GP, there had been some success in FIA GT1 and Superleague Formula, but never a championship challenge. Mid-season the team became known as NEXTEV in deference to the technical partnership that has resulted in a twin-motor, single-speed gearbox solution.



1



/NPiquetJr



@NelsonPiquet

NELSON PIQUET JR

Starts: 14, Wins: 2, Poles: 0,
Fastest laps: 0, Points: 148

Victory in the penultimate round in Moscow put Piquet in the driving seat for the inaugural Formula title, but he still had to work hard for his first title since the 2004 British F3 crown in the London finale.

The son of three-time F1 world champion Nelson Piquet, Piquet Jr pushed Lewis Hamilton all way for the 2006 GP2 title, which led to a testing role and then ultimately a race seat with the Renault F1 team.

When he left F1 he turned to the States, winning races at NASCAR Trucks and Nationwide level. He also races in the Global Rallycross championship, in which he secured his maiden win in 2015.

La victoria en la penúltima ronda en Moscú puso a Piquet en el asiento del piloto por el título de la Fórmula inaugural, pero aún tuvo que trabajar duro por su primer título desde la corona del F3 británico de 2004 en la final de Londres.

El hijo del tres veces campeón del mundo de F1 Nelson Piquet, Piquet Jr presionó a Lewis Hamilton todo el camino por el título 2006 de la GP2, lo que lo llevó a un puesto de probador y luego en última instancia, a un asiento de carrera con el equipo Renault F1.

Cuando salió de la F1 regresó a los Estados Unidos y ganó carreras NASCAR de Camiones y a nivel nacional. También compitió en el campeonato mundial de Rallycross, en el que consiguió su primera victoria en 2015.

蔚来汽车 NEXTEV TCR Formula-e Team

El reclamar el título inaugural de pilotos de Fórmula E fue un hito para el equipo una vez conocido como Team China Racing. Tras haber sido constituido para competir en la A1GP, tuvo cierto éxito en FIA GT1 y en la fórmula Superleague, pero nunca llegó a luchar por el título. A mitad de temporada el equipo fue conocido como NEXTEV en deferencia a la colaboración técnica que ha dado lugar a una solución de motor doble y caja de cambios de una sola velocidad.



88



n/a



@oliverturvey

OLIVER TURVEY

**Starts: 5, Wins: 0, Poles: 0,
Fastest laps: 0, Points: 12**

Turvey was drafted into the NEXTEV TCR squad for the season one finale at Battersea. He made an instant impression by qualifying seventh and finishing eighth on his debut.

Turvey was supported by the Racing Steps Foundation early on in his career. After coming second in UK Formula BMW, he stepped up to Formula Renault Eurocup in 2007. He finished second in British F3 as a rookie in 2008 and was a race winner in Formula Renault 3.5 a year later.

He made his F1 test debut for McLaren in 2012 as part of his McLaren Autosport BRDC prize and is now a permanent member of the test team. He also races in the Japanese-based Super GT series for Honda.

Turvey fue reclutado por la escuadra NEXTEV TCR para la temporada final en Battersea. Hizo una impresión instantánea al clasificarse séptimo y terminar de octavo en su debut.

Turvey fue apoyado por la Fundación Racing Steps al principio de su carrera. Después de llegar segundo en la Fórmula BMW del Reino Unido, dio un paso a la Eurocup de la Fórmula Renault en 2007. Terminó segundo en la F3 británica como novato en 2008 y fue el ganador de la carrera en la Fórmula Renault 3.5, un año después.

Hizo su debut en pruebas de F1 de McLaren en 2012 como parte de su premio McLaren Autosport BRDC y ahora es miembro permanente del equipo de pruebas. También compitió en la serie Super GT basada en japon para Honda.



Team Aguri

Car: SRT_01E

Races: 28 Wins: 1 Poles: 0 Fastest laps: 1 Points: 86

Victory in Buenos Aires was the undoubted highlight of season one for the team descended from the old Super Aguri Formula 1 outfit. For season two it has opted to stay with the original technology, which means the single McLaren motor and five-speed Hewland gearbox. However, there have been some subtle changes to things like the software, so the cars are faster than in season one.



55



/felixdacosta13



@afelixdacosta

ANTONIO FELIX DA COSTA

Starts: 11, Wins: 1, Poles: 0,
Fastest laps: 0, Points: 67

A dramatic victory in Buenos Aires was the high point of the Portuguese driver's season, that began in round two due to clashing commitments in the DTM.

The Red Bull-backed, works BMW driver scored a breakthrough victory in the V8-powered touring car series last season to bolster an already impressive CV that includes victory at the prestigious Macau Grand Prix, and successful campaigns in Formula Renault 3.5 and GP3.

He made his F1 test debut for Force India in 2010 and has also driven the title-winning Red Bull F1 racer.

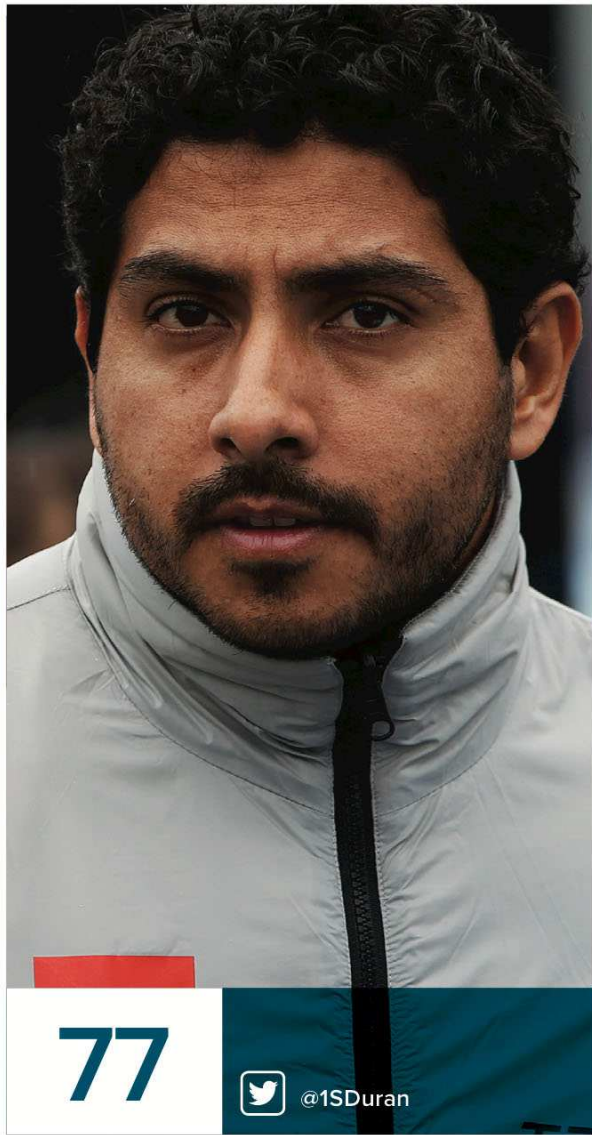
Una dramática victoria en Buenos Aires fue el punto culminante de la temporada del piloto portugués, que se inició en la segunda ronda debido a compromisos previos en el DTM.

El piloto de trabajos para BMW patrocinado por Red Bull se anotó una victoria novedosa en la serie de autos de turismo con motor V8 última temporada para reforzar un currículum ya impresionante que incluye la victoria en el prestigioso Gran Premio de Macao, y campañas exitosas en la Fórmula Renault 3.5 y en la GP3.

Hizo su debut en pruebas de F1 para Force India en 2010 y también ha conducido el F1 de Red Bull ganador del título.



La victoria en Buenos Aires fue el punto culminante indudablemente de la primera temporada para el equipo que desciende de la antigua Super Aguri Fórmula 1. Para la segunda temporada ha optado por quedarse con la tecnología original, lo cual significa un motor sencillo de McLaren y una caja de cambios de cinco velocidades Hewland. Sin embargo, ha habido algunos cambios sutiles en cosas como el software, por lo que los autos son más rápidos que en la primera temporada.



77



@1SDuran

SALVADOR DURAN

Starts: 9, Wins: 0 Poles: 0
Fastest laps: 0, Points: 13

Duran returns to Team Aguri after a summer switch to Trulli led to a failure to start a race this season.

The former A1GP and Formula Renault 3.5 race winner had been out of action for three years before he joined Formula E mid-season in 2014. His performances improved race by race, with a sixth place in the Moscow ePrix the high point of his campaign.

As well as success in single seaters Duran was a winner in sportscars, triumphing in the prestigious Daytona 24 Hours driving for the crack Ganassi team alongside Juan Pablo Montoya. He's also raced NASCAR in the domestic Mexican series.

Duran vuelve a Team Aguri después del fracaso de un cambio de verano a Trulli para iniciar la competencia en esta temporada.

El antiguo ganador del A1GP y de la carrera de la Fórmula Renault 3.5 había estado fuera de acción durante tres años antes de unirse a la Fórmula E a mitad de la temporada 2014. Sus actuaciones mejoraron carrera a carrera, con un sexto lugar en el ePrix de Moscú, punto culminante de su campaña.

Así como tuvo éxito en monoplazas, Duran fue ganador en autos deportivos, triunfando en las prestigiosas 24 Horas de Daytona conduciendo para el equipo estrella de Ganassi junto a Juan Pablo Montoya. También compitió en la NASCAR en la serie doméstica mexicana.



Venturi

Car: Venturi VM200-FE-01

Races: 27 Wins: 0 Poles: 1 Fastest laps: 0 Points: 69

Monaco-based Venturi has a motorsport history that dates back to a short-lived stint in Formula 1 in the early 1990s. It ended season one on the front foot, with Stephane Sarrazin starting the London ePrix on pole and for season two has become the only customer supplier of a powertrain, selling its single-motor, four-speed gearbox package to the Dragon Racing team.



4



/StephaneSarrazin



@Steph_Sarrazin

STEPHANE SARRAZIN

Starts: 14, Wins: 0, Poles: 1,
Fastest laps: 0, Points: 36

A low-key first Formula E season for Sarrazin ended with a high-profile win on the road in Battersea that was rescinded after he exceeded the maximum energy amount. Up until that point his year had been more about promise and potential rather than hard results.

As a winner in single-seaters, sportscars and top-level rallying, Sarrazin is one of the most versatile drivers of his generation. He remains a factory driver for Toyota in the World Endurance Championship and has helped developed the company's Yaris rally car.

His only Formula 1 start was for Minardi in 1999, but he'd also tested for Prost and Toyota. He was a winner in F3000 and World Series by Nissan.

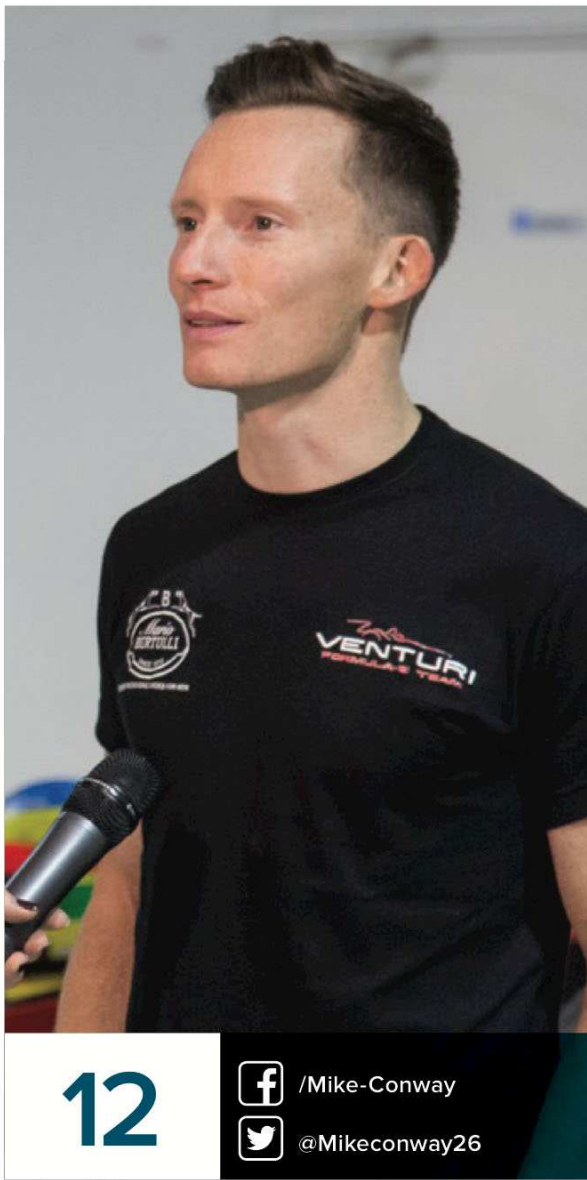
Una primera temporada discreta en Fórmula E para Sarrazin terminó con una victoria de alto perfil en el trayecto de Battersea que fue revocada después de que superó la cantidad máxima de energía. Hasta ese momento su año había sido más de promesas y potencial que de resultados claros.

Como ganador en monoplazas, autos deportivos y competencias de alto nivel, Sarrazin es uno de los pilotos más versátiles de su generación. Sigue siendo un piloto de fábrica para Toyota en el Campeonato Mundial de Resistencia y ha ayudado a desarrollar el auto para rally Yaris de la compañía.

Su única salida en Fórmula 1 fue para Minardi en 1999, pero también había probado para Prost. Fue el ganador en las Series F3000 y Mundial de Nissan.



Venturi con sede en Mónaco tiene una historia en el automovilismo que se remonta a un período de corta duración en la Fórmula 1 a principios de los 90s. Terminó la primera temporada con el pie derecho, con Stephane Sarrazin iniciando el ePrix de Londres con la pole y para la segunda temporada se ha convertido en el proveedor único de un sistema de propulsión, vendiendo su motor sencillo y la caja de cambios de cuatro velocidades para el equipo Dragon Racing.



12



/Mike-Conway

@Mikeconway26

MIKE CONWAY

Starts: 0, Wins: 0, Poles: 0,
Fastest laps: 0

Mike Conway steps into the Venturi seat vacated by Jacques Villeneuve but the Brit isn't completely new to Formula E, having tested for Dragon Racing in the build-up to season one.

In 2015 Conway was part of Toyota's World Endurance Championship programme alongside fellow Formula E drivers Sebastien Buemi and Stephane Sarrazin. Before that he was a race winner in Indycar, GP2 and Formula Renault 3.5. He also did some F1 testing for Honda and Brawn.

He's also something of a street track specialist, having won at Monaco, Macau and Long Beach.

Mike Conway llega al asiento dejado por Jacques Villeneuve en Venturi, pero el británico no es completamente nuevo en la Fórmula E, ya que ha probado para Dragon Racing en la preparación de la primera temporada.

En 2015 Conway hizo parte del programa del Campeonato del Mundo de Resistencia de Toyota junto a sus compañeros pilotos de Fórmula E Sebastien Buemi y Stephane Sarrazin. Antes de eso fue ganador de carreras en la IndyCar, el GP2 y la Fórmula Renault 3.5. También hizo algunas pruebas de F1 para Honda y Brawn.

También es algo así como un especialista en pistas callejeras, pues ganó en Mónaco, Macao y Long Beach.



PUNTA DEL ESTE IN PICS

EN IMÁGENES: Las mejores imágenes de la tercera ronda



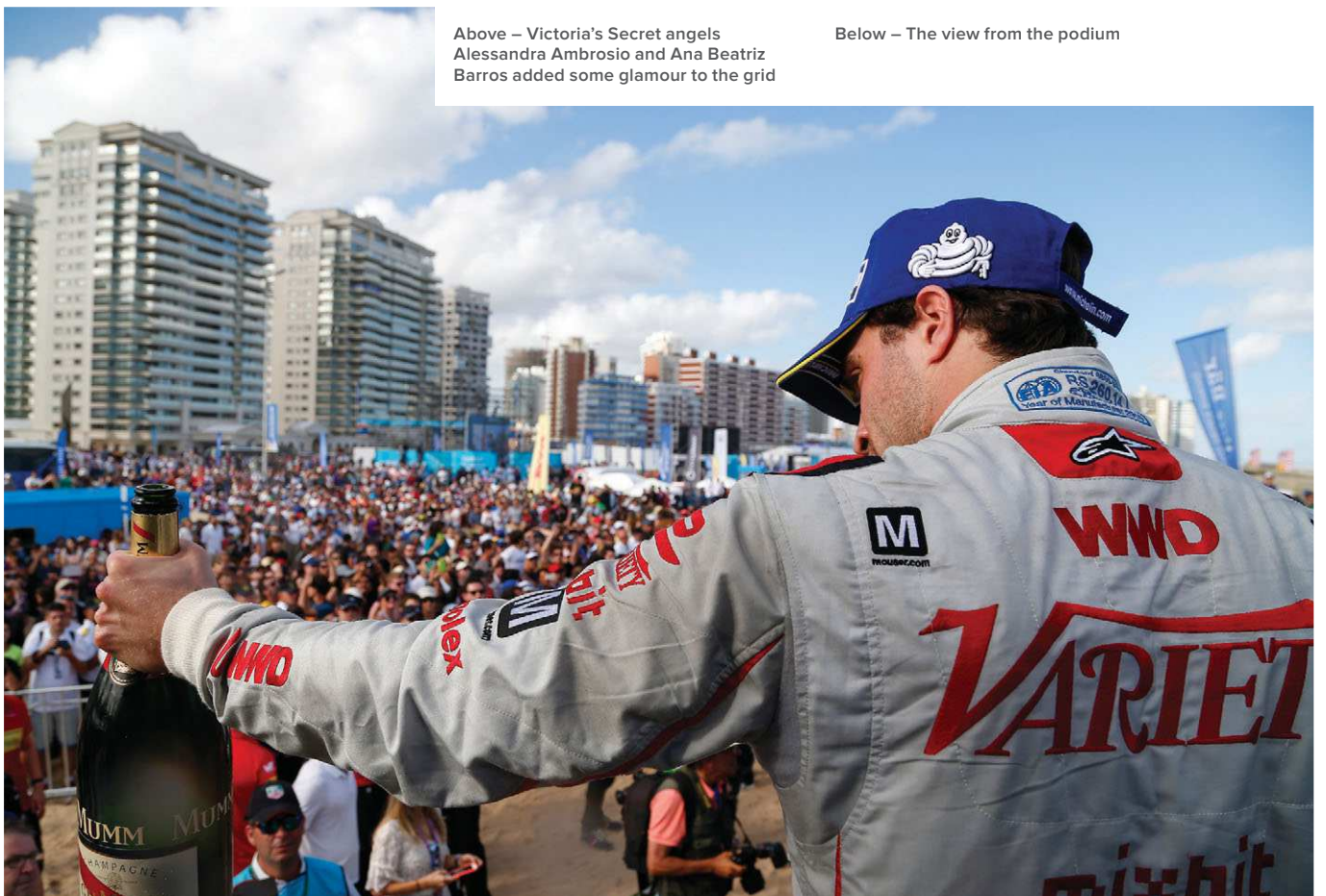
Top – The beach front location of the Punta del Este ePrix

Left – The VIP dinner ahead of the race is always a glittering affair



Above – Victoria's Secret angels Alessandra Ambrosio and Ana Beatriz Barros added some glamour to the grid

Below – The view from the podium







Above – The Renault e.dams team celebrate

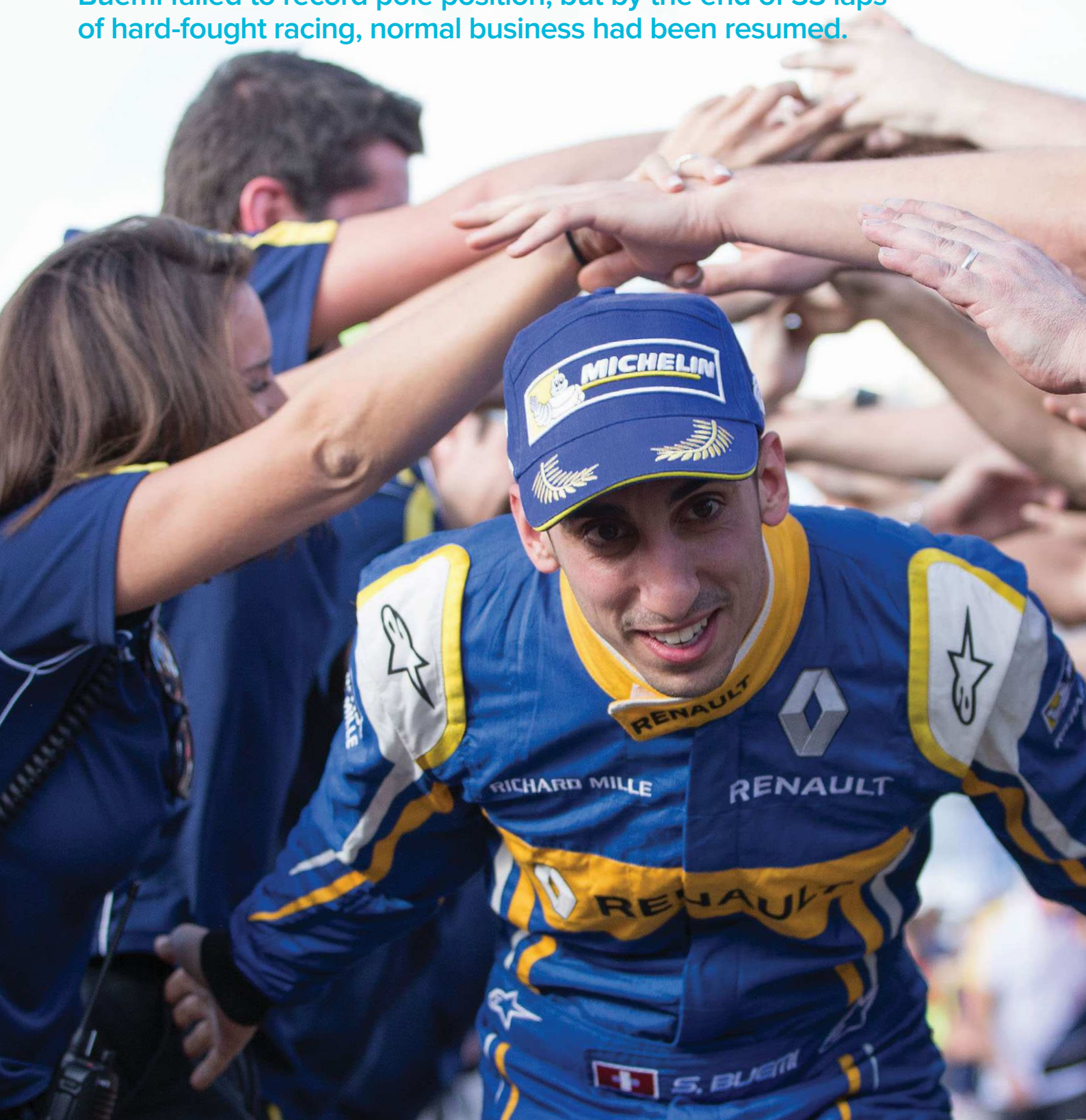
Top Left – Buemi and di Grassi continue to battle it out at the head of the championship

Below – The Formula E Car on the beach at Punta Del Este



BUEMI'S BACK TO THE FRONT

For the first time in the second season of Formula E, Sebastien Buemi failed to record pole position, but by the end of 33 laps of hard-fought racing, normal business had been resumed.





As the cars lined up on the grid for the Julius Baer Punta del Este ePrix there was the unfamiliar sight of both Dragon Racing cars monopolising the front row. But while Jerome D'Ambrosio had done brilliantly to claim his first pole position, Buemi's starting slot in fifth was a false position, a result of a scrappy Super Pole lap. In reality he, and his Renault e.dams racer, was the fastest thing out there.

One position was gained at the start. The coastal setting of the Punta track makes it a Formula E favourite, but it also means the surface get very dusty, and the drivers starting on the 'dirty' side of the circuit were at a disadvantage off the line, and Buemi duly breezed by Lucas di Grassi to take fourth long before braking for the first corner.

Loic Duval was his next target, the Dragon racer – like di Grassi – having lost a place off the line at the start. Buemi made his move on the Frenchman under braking into the tight Turn 17 right hander. It would become something of a signature move.

Bird was deposed from second place there, while D'Ambrosio's seven-lap stint in the lead ended in similar fashion as Buemi took his place at the head of the field. After the disappointment of Putrajaya, Buemi's second win in Uruguay – becoming the first driver to 'double up' in the process – once again restored him to the championship lead.

"The result today was really a combined effort from everyone; you don't win because of just the car, or just because of the motor," he said. "It's a team effort, and was a great reward for all of us after the disappointment in Malaysia."

BUEMI RETOMA EL LIDERATO

Por primera vez en la segunda temporada de la Fórmula E, Sebastien Buemi no pudo registrar la pole position, pero al final de 33 vueltas de carrera muy reñida, todo volvió a la normalidad.

Cuando los autos se alinearon en la grilla para el ePrix Julius Baer de Punta del Este se tenía una vista poco familiar pues los dos autos de Dragon Racing monopolizaban la primera fila. Pero mientras que Jerome D'Ambrosio lo había hecho brillantemente para reclamar su primera pole position, la ranura de partida de Buemi de quinto era una posición falsa, resultado de una peleada vuelta de Súper Pole. En realidad él y su Renault e.dams, fueron los más rápidos allí.

En la salida ganó una posición. El entorno costero de la pista de Punta hace que sea uno de los favoritos de la Fórmula E, pero también significa que la superficie se llena de polvo, y los pilotos que empezaban en el lado "sucio" del circuito se encontraban en una situación de desventaja en la partida, y Buemi debidamente respaldado por Lucas di Grassi tomó la cuarta posición mucho antes de frenar para la primera curva.



Loic Duval, piloto de Dragon, quien como di Grassi, había perdido un lugar en la partida fue su siguiente objetivo. Buemi hizo su movimiento sobre el francés en la frenada de la estrecha curva 17 a mano derecha. Esto se convertiría en una especie de movida con su firma particular.

Bird fue despojado del segundo lugar allí, mientras que el periodo de siete vueltas de D'Ambrosio a la cabeza terminó de forma similar ya que Buemi tomó su lugar a la cabeza del campo. Después de la decepción de Putrajaya, la segunda victoria de Buemi en Uruguay, convirtiéndose en el primer piloto en 'doblar' en el proceso, una vez más lo devolvió a la delantera del campeonato.

“El resultado de hoy fue realmente un esfuerzo combinado de todos; usted no gana sólo por el carro, o sólo por el motor,” dijo. “Es un esfuerzo de equipo, y fue una gran recompensa para todos nosotros después de la decepción en Malasia.”



DHL AND FORMULA E

DELIVERING AN ELECTRIC FUTURE



DHL Y LA FÓRMULA E: ENTREGANDO UN FUTURO ELÉCTRICO

DHL se complace de estar de nuevo organizando para la Fórmula E la “carrera detrás de la carrera” en su segundo año, transportando los vehículos y equipos por más de 50.000 kilómetros en diez ciudades icónicas.

Para apoyar la visión de la Fórmula E de un futuro sostenible, estaremos usando las opciones de transporte más eficientes disponibles y al mismo tiempo garantizando que el calendario del campeonato vaya tal y como se planeó para que los equipos puedan concentrarse sólo en la carrera. Junto con la Fórmula E y otros socios, también hemos demostrado el poder del campeonato para inspirar el cambio fuera de la pista con nuestra plataforma “Formula E eStory”, un programa de negocios que destaca las innovaciones generadas y probadas durante la primera temporada y que contribuirán a una mayor innovación en el futuro.

La primera temporada nos dejó mucha inspiración. La acción de las carreras capturó la imaginación del público de todo el mundo y demostró los avances que se pueden lograr en el desempeño de vehículos eléctricos. Estamos ansiosos por ver qué novedades interesantes traerá el Campeonato Fórmula E de la FIA en éste 2016. ¡Y ahora mismo, no podemos esperar a ver las chispas que volarán en las calles de Buenos Aires!



DHL is delighted to once again be managing Formula E’s ‘race behind the race’ in its second year, delivering the cars and equipment more than 50,000 kilometres across ten iconic cities.

To support Formula E’s vision of a sustainable future, we will be using the most efficient transportation options available while ensuring the championship schedule runs to plan and the teams can concentrate on their racing. Together with Formula E and other partners, we have also showcased the power of the championship to inspire change off the track with the Formula E eStory platform, a business program which highlights the innovations generated and tested during the first season and which will support further innovation in the future.

The first season provided plenty of inspiration. The race action captured the imagination of audiences around the world and already showed the advances that can be made in the performance of electric vehicles. We can’t wait to see what exciting developments the FIA Formula E Championship will bring in 2016. And right now, we can’t wait to see the sparks fly on the streets of Buenos Aires!

TRACK GUIDE

In the heart of Argentina, Buenos Aires is a hive of activity; day or night. From the colourful culture and undeniable love of sports to the party atmosphere that takes over the city at dusk. Last year's winner Antonio Felix da Costa reviews the track and how to handle the heat...

LATIN LOVE

Last year was my first time in Buenos Aires, and Argentina actually. Of course the country has a racing background which is good for Formula E when we bring the racing out into the streets, I think it makes it really easy for people to go to the track and watch it. I think it was one of the best races with everything combined last year with all the fans and the track. I think we're in for a really nice time and race, with a lot of people and lucky feathers and there's really good food around there as well so I'm really looking forward to go back!

HOT, HUMID AND HECTIC

You know these kind of races; Malaysia and Buenos Aires, anything that hot is what we train for. We do some special training dedicated to that. It's never a big issue for us drivers and I think it's a bigger issue for the cars. I don't think any car at the end of the day stopped with a temperature problem (in Putrajaya) but it definitely slowed everybody down, it altered everyone's strategies and how much everyone was using the regeneration. It's certainly very tricky and changes everything for the teams and the drivers, and it's very easy to make a mistake. But at the end of the day for you guys outside watching it, it's going to bring more interest and it's going to bring everyone closer together.

RIVALRY RESPECT

If you can line someone up there's a good overtaking spot at turn four. Obviously turn one and then turn seven, and I think before the last chicane is also a good opportunity. Everybody is very sensible in Formula E, and that's a good thing. Every driver has a lot of respect for each other. We have not seen in season two any stupid crashes from the racing so far and that's the beauty of Formula E when you bring professional drivers together, it makes for good racing. I think this is where we really have an edge over other categories.



En el corazón de Argentina, Buenos Aires es un hervidero de actividad; día o noche. Desde la colorida cultura y el innegable amor por el deporte hasta el ambiente de fiesta que se apodera de la ciudad al atardecer. El ganador del año pasado Antonio Félix da Costa revisa la pista y cómo manejar el calor...

AMOR LATINO

El año pasado fue mi primera visita a Buenos Aires, y de hecho a Argentina. El país tiene una rica herencia de carreras, lo cual es bueno para la Fórmula E, especialmente cuando sacamos la carrera a las calles. Esto hace que sea

muy fácil para la gente llegar a la pista y ver una gran carrera. La combinación de los aficionados y la pista hizo de la carrera del año pasado una de los mejores de la temporada. Creo que estamos en una carrera emocionante y en un muy buen momento. Con la

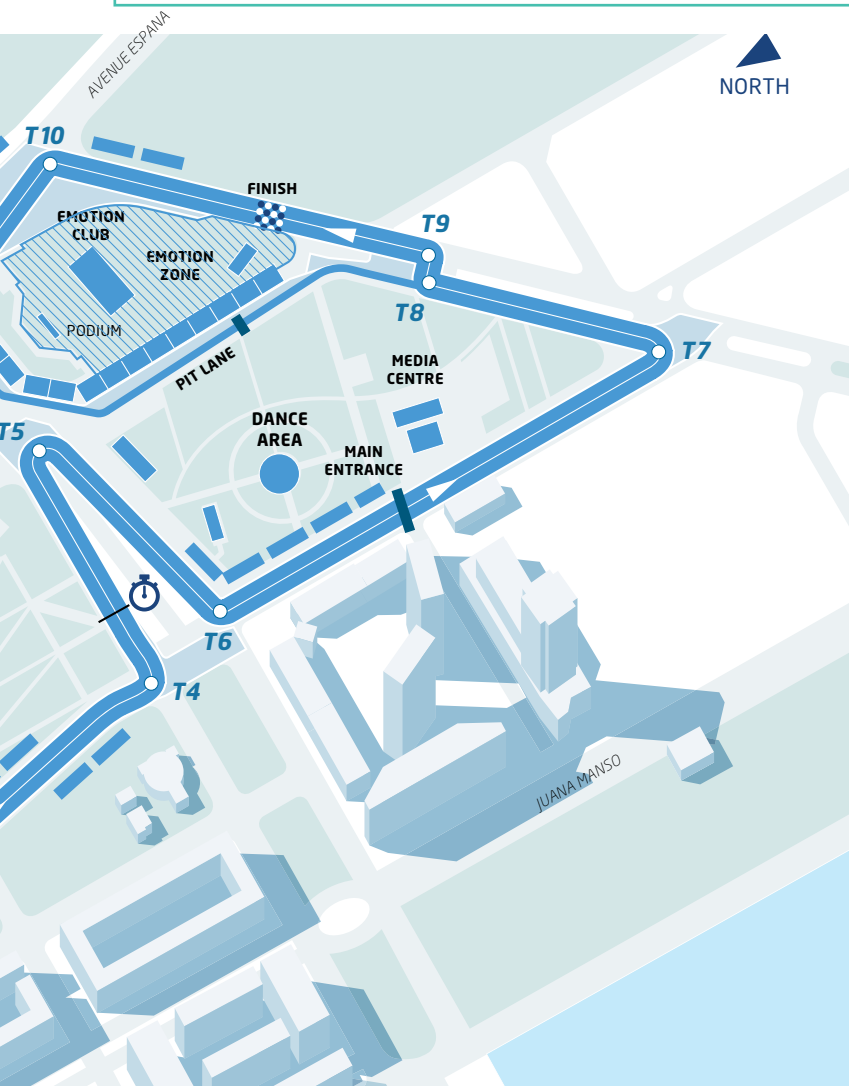
PAST WINNER: Antonio Felix da Costa, Aguri (2015)

QUALIFYING RECORD:
1:09.134s, Sebastien Buemi (2015)

LAP RECORD:
1:11.540s, Sam Bird (2015)










TRACK LENGTH:
2.479km

NUMBER OF TURNS: **12**



KNOW YOUR FLAGS

CONOZCA SUS BANDERAS

-  Start of race / end of danger, drivers now free to overtake
Comienzo de la carrera/fin del peligro, los pilotos quedan libres para adelantar
-  Danger, overtaking prohibited
Peligro, adelantamiento prohibido
-  Slippery surface
Superficie resbaladiza
-  Slow-moving vehicle on track
Vehículo de movimiento lento en pista
-  Lapped driver, faster car approaching – give way
Piloto con más de 1 vuelta, el auto más rápido se acerca - hay que cederle el paso
-  Session stopped
Sesión detenida
-  Disqualification
Descalificación
-  Mechanical problem
Problema mecánico
-  Unsportsmanlike behaviour
Comportamiento antideportivo
-  Session finished
Sesión terminada

carrera, los aficionados y la mejor gastronomía local que se ofrece, ¡estoy con muchas ganas de volver!

CALIENTE, HÚMEDA Y AGITADA

Malasia y Buenos Aires son ejemplos de carreras que pueden tener condiciones de mucho calor, y hacemos algún tipo de entrenamiento especial dedicado al tema. Nunca es un gran problema para nosotros los pilotos, pero creo que es un gran problema para los autos. Creo que ningún auto en Putrajaya se detuvo por un problema de temperatura, pero definitivamente desaceleró a todo

el mundo, alteró las estrategias de cada uno y cuanto estaba usando la regeneración cada uno. Es sin duda muy difícil y lo cambia todo para los equipos y los pilotos, y es muy fácil cometer un error. Pero para los aficionados que observan la carrera, va a tener más interés y van a estar todos muy juntos.

RESPECTO POR LOS RIVALES

Si usted se puede alinear con alguien, hay un buen lugar para adelantar en la curva cuatro, obviamente, en la primera vuelta y luego en la vuelta siete, y creo que antes de la última chicane

es también una buena oportunidad. Todo el mundo es muy sensible en la Fórmula E, y eso es una buena cosa. Cada piloto tiene un gran respeto por los demás. Hasta ahora no hemos visto en la segunda temporada los accidentes estúpidos de las carreras y esa es la belleza de la Fórmula E, cuando se juntan los pilotos profesionales, se hace para tener una buena carrera. Creo que aquí es donde realmente tenemos una ventaja sobre otras categorías.



Celebrate with your favourite drivers
in the

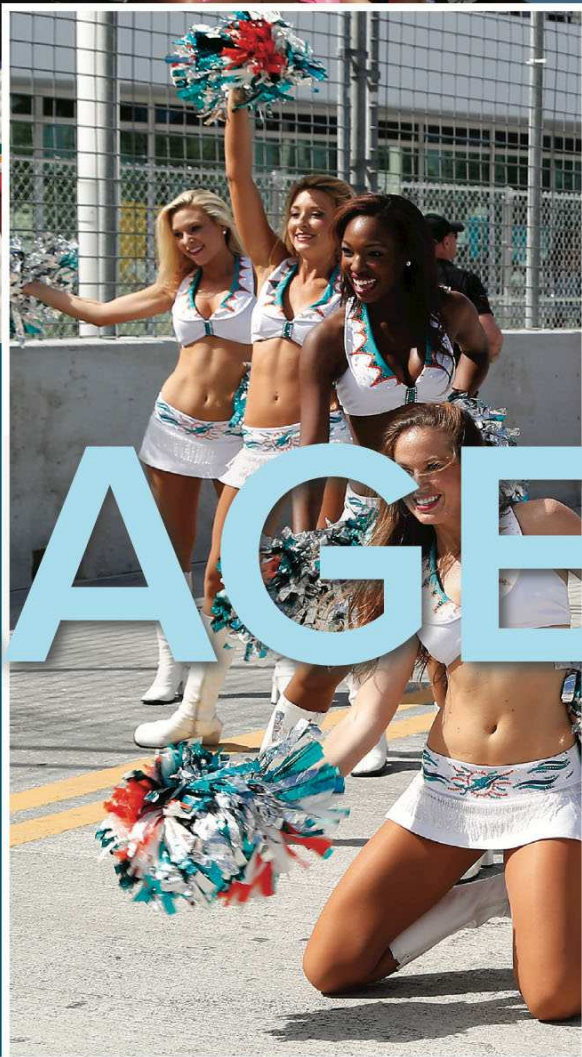
eVILLAGE

Formula E doesn't stop when the cars return to the garage, there's always something for the fans to see and do. Make sure to be trackside when the stunning parade takes place at 2:40pm, where an amazing array of participants will keep you enthralled.

Away from the track, be sure to head to the eVillage where you can meet the drivers in person, learn more about our partners through amazing interactive games and be a part of the champagne spraying race-winning celebrations. You can also keep refreshed at Warsteiner beer garden and the Mumm champagne bar, both of which are located in the eVillage.

La Fórmula E no se detiene cuando los autos vuelven al garaje, siempre hay algo para que los aficionados vean y hagan. Asegúrese de estar cerca de la pista cuando se lleve a cabo el impresionante desfile a las 2:40pm, donde una increíble variedad de participantes lo mantendrá cautivado.

Lejos de la pista, no deje de ir al eVillage donde puede conocer a los pilotos en persona, aprender más acerca de nuestros socios a través de increíbles juegos interactivos y ser parte de las celebraciones con champaña de los ganadores de la carrera. También puede refrescarse en la cervecería Warsteiner al aire libre y el bar de champán Mumm, los cuales se encuentran ambos en el eVillage.



10:00

Qualifying group lottery, eVillage
Sorteo de clasificación de grupos

14:00-14:30

Driver autograph session,
eVillage
Sesión de autógrafos de pilotos

14:40

Buenos Aires ePrix track
parade, Track
Desfile en pista

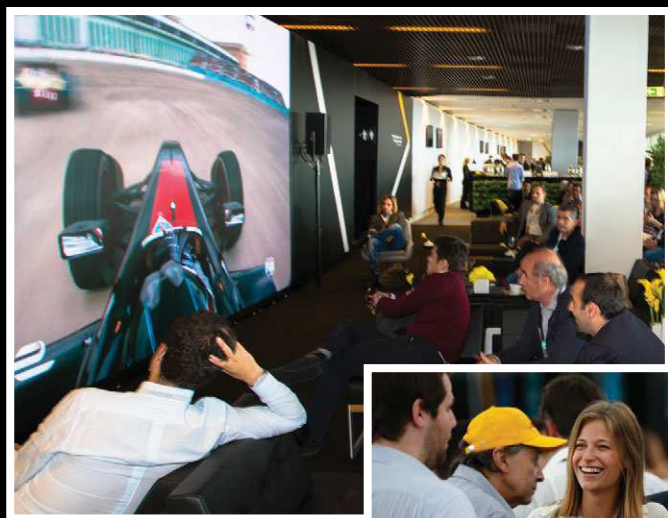
17:05

Podium ceremony – make
sure you are there to celebrate
together with our winners.
Ceremonia del Podio –
asegúrese de estar allí para
celebrar junto a nuestros
ganadores.

The eVillage is located by the main
entrance at Bridge 1 on Lola Mora Road.

EMOTION

FORMULA E CLUB



EMOTION
FORMULA E CLUB

The ultimate way to experience Formula E

For more information

fiaformulae.com/en/emotion

hospitality@fiaformulae.com



PREVIOUSLY ON EJ ADVENTURES...

GOOD TO MEET UP WITH NICKI SHIELDS ON THE GRID IN PUNTA

THE BEACH PARTY AFTER THE RACE WAS PRETTY SPECIAL!



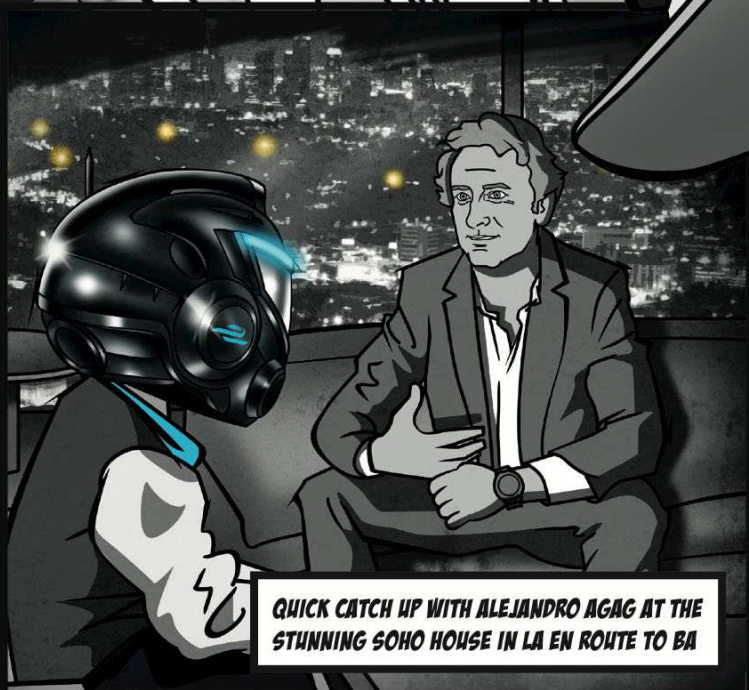
FORMULA E CHRISTMAS PARTY WITH THE GIRLS. IM THE ONE IN THE MIDDLE ;)



...BUT NOT LONG AFTER WE WERE BACK IN PARTY MODE IN RIO FOR NYE!



FROM SUN TO SNOW, SOME FUN ON THE SLOPES IN COLORADO!



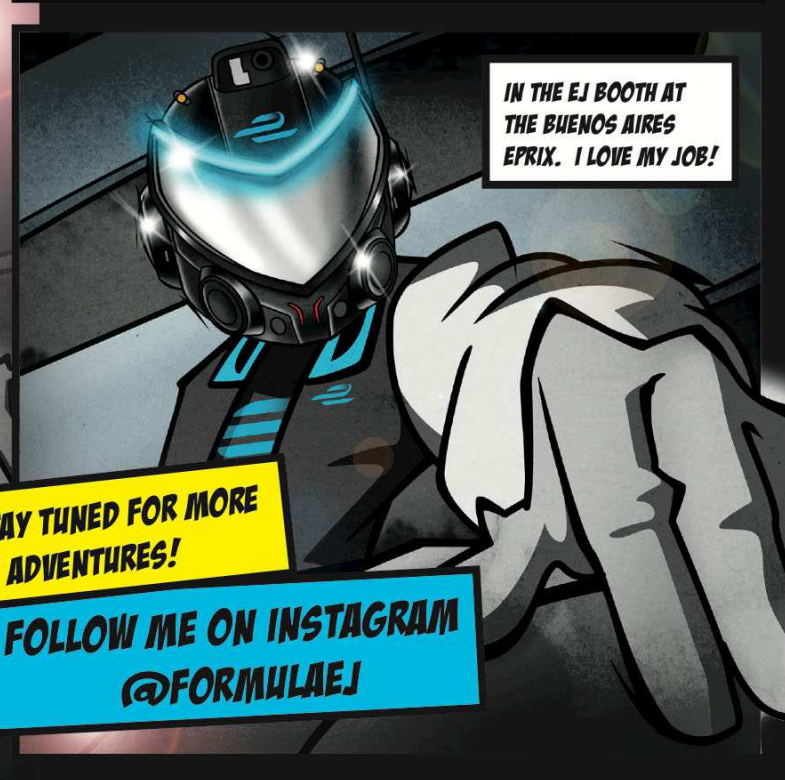
QUICK CATCH UP WITH ALEJANDRO AGAG AT THE STUNNING SOHO HOUSE IN LA EN ROUTE TO BA



NEXT UP BUENOS AIRES...



WHEN IN ROME!



IN THE EJ BOOTH AT THE BUENOS AIRES EPRIX. I LOVE MY JOB!

STAY TUNED FOR MORE EJ ADVENTURES!

FOLLOW ME ON INSTAGRAM @FORMULAEJ

MR VERSATILE

During the post-war years, as motorsport developed across Europe, fans could expect to see the stars of the day in everything from Formula 1 to sportscars, touring cars, rallying and even hill climbs.

For drivers like Sir Stirling Moss and Jim Clark, jumping from one type of motor racing to another was not just a fact of life, it was the best way of paying the bills, as start and prize money back then was much more lucrative than their standard 'retainer'.

The introduction of commercial sponsorship, especially from tobacco and oil companies, in the late 1960s changed all of this and brought along the advent of a more 'professional' era in the sport. These days it's rare to see superstar drivers in anything other than the F1 car they race 20-odd times a year.

Current world champion Lewis Hamilton, for example, has only ever raced a Tatuus Formula Renault car, Dallara F3 and GP2 cars and the F1 racers that McLaren and Mercedes have prepared for him. Moss would often race a more varied selection of cars in a month!

Things are slightly different in Formula E. As a winter championship, the calendar schedule gives drivers the opportunity to race in other forms of motorsport. And there is one driver who takes this to the extreme. Step forward Stephane Sarrazin.

As well as being a key member of Venturi's Formula E team, Sarrazin is also part of Toyota's World Endurance Championship line-up. On top of this, when he has time he also competes in his own S2000-spec rally car, in which he's equally adept.

"Rallying is completely different," he says. "You go for 30 or 40 kilometres on a stage... All the time, you are never sure about the pacenotes. With the co-driver, it's two people with the same target, it's really interesting, really challenging. Racing for me is perfection: we are always looking for the last tenths every lap. In endurance with Toyota the level with the six drivers is amazing, and I like these types of situations. And in Formula E, the newest area, it's 100 per cent electric with the management of energy you have to do, it's really interesting."

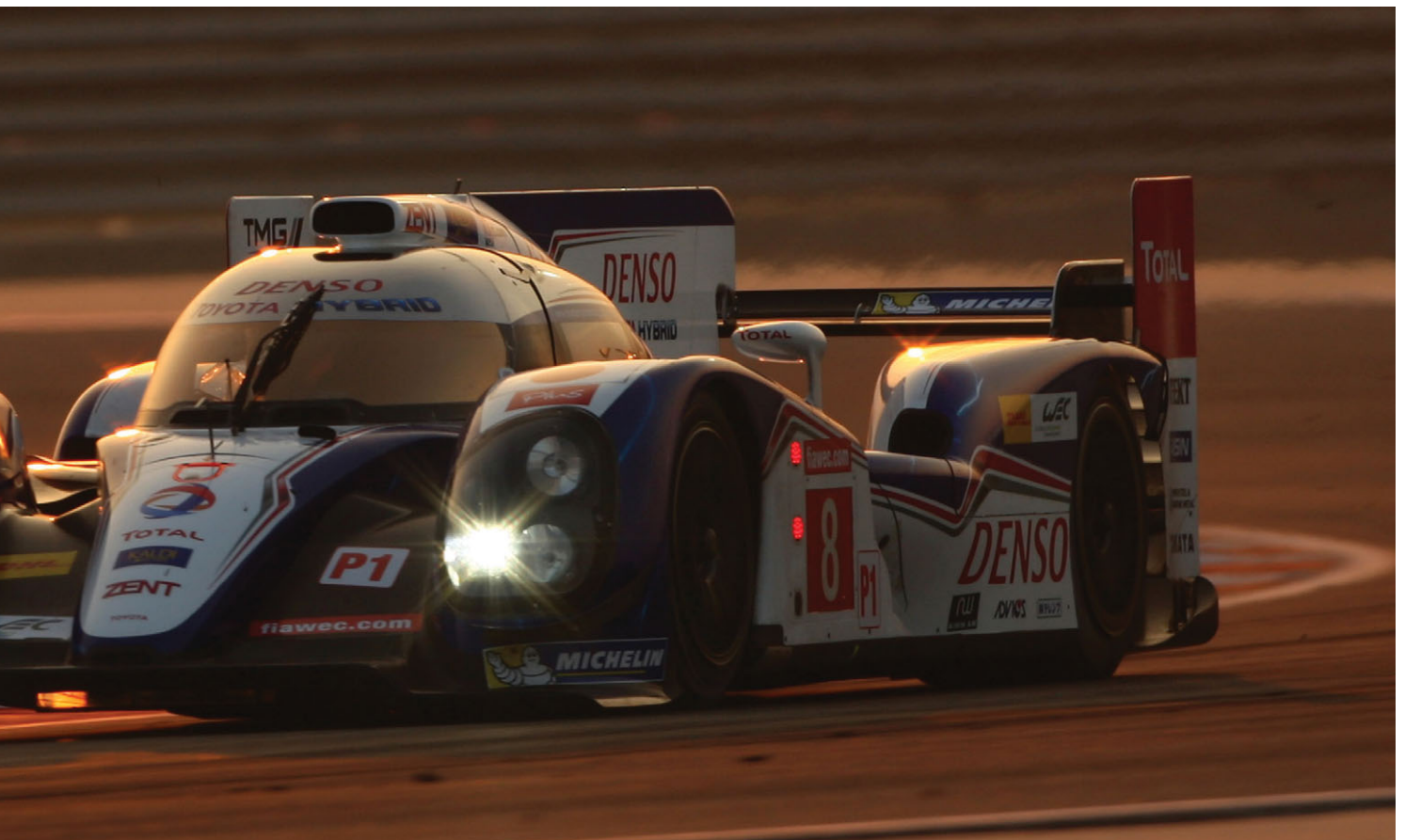
So far Sarrazin's results haven't matched his performance. He was on pole position for the season one finale in Battersea and crossed the line first only to be penalised for exceeding energy use. In Putrajaya this season he qualified on the front row but a technical fault prevented him from



taking his place at the start. A charging drive from the pitlane to fourth showed what might have been.

“If you take every single race of last year it’s amazing. We could’ve finished fifth in the championship,” he says. “But in every race I had an issue.”

The law of averages suggests that sooner or later Sarrazin will have a trouble-free weekend, and when that happens, don’t be surprised to see him deliver the kind of performance that took him to F1 with Minardi, and to success in everything from F3000 to sportscars to the world famous Tour de Corse rally.



OUR PARTNERS

The FIA Formula E Championship is delighted to have been able to join forces with some world-leading companies in their field. Their input has been vital in the establishment and continued development of the championship.

La Fórmula E está encantada de haber sido capaz de unir fuerzas con algunas empresas líderes a nivel mundial en su campo. Su aporte ha sido vital para el establecimiento y desarrollo continuo del campeonato.

Julius Bär

SWISS PRIVATE BANKING

Global Partner

Julius Baer is the leading Swiss private banking group with origins dating back to 1890, focusing on the demands of private clients, family offices and external asset managers around the world.

Socio Global

Julius Baer es el grupo suizo líder en banca privada cuyos orígenes se remontan al 1980, centrándose en las demandas de clientes privados, empresas familiares y gestores de activos externos alrededor del mundo.



Official Partner & Tyre Supplier

Michelin, the leading tyre company, is dedicated to sustainably improving the mobility of goods and people by manufacturing tyres for every type of vehicle. With a long and impressive motorsport pedigree, Michelin is proud to be Formula E's Tyre Supplier.

Socio oficial y proveedor de neumáticos

Michelin, la empresa líder de neumáticos, se dedica a mejorar de forma sostenible la movilidad de bienes y personas mediante la fabricación de neumáticos para cada tipo de vehículo. Con un largo e impresionante pedigrí en automovilismo, Michelin se enorgullece de ser el proveedor de llantas de la Fórmula E.



Official Timekeeping Partner

The Swiss Avant-Garde watchmaker since 1860; Official timekeeper of the FIA Formula E Championship since the origins. #DontCrackUnderPressure.

Socio cronometrador oficial

El fabricante suizo de relojes Avant-Garde desde 1860; Cronometrador Oficial del Campeonato de Fórmula E de la FIA desde sus inicios. #DontCrackUnderPressure.



Official Founding & Technology Partner

The world leader in 3G, 4G and next-generation wireless technologies, Qualcomm provides the technology featured in the official course cars for the FIA Formula E Championship.

Socio fundador oficial y tecnológico

Qualcomm, líder mundial en tecnologías 3G, 4G e inalámbricas de próxima generación, provee la tecnología incorporada en los autos oficiales de carrera para el Campeonato de Fórmula E de la FIA.



Official Founding & Logistics Partner

The world's leading logistics company boasts solid green credentials and has over 30 years' experience in international motorsports logistics.

Socio fundador oficial y de logística

La empresa de logística líder mundial cuenta con credenciales ecológicas sólidas y tiene más de 30 años de experiencia en logística para el automovilismo internacional.



Official Founding & Vehicle Partner

German premium car manufacturer BMW supplies the all-electric i3, the hybrid i8 and the X5 eDrive as the official course cars at every Formula E event.

Socio fundador oficial y de vehículos

BMW, fabricante de automóviles premium alemán suministra el auto i3 totalmente eléctrico, el i8 híbrido y el X5 eDrive como autos oficiales en cada evento de Fórmula E.



Official Champagne Partner

Mumm is part of Martell Mumm Perrier-Jouët, the prestigious cognac and champagne business of Pernod Ricard, world's co-leader in Spirits & Wines.

Socio oficial de Champagne

Mumm forma parte de Martell Mumm Perrier-Jouët, la prestigiosa marca de coñacs y champán de Pernod Ricard, el co-líder mundial en el mercado de bebidas espirituosas.



FAN SITE DIARY: PUNTA DEL ESTE

Hi there! My name is Andrea Perilli and I'm one of the editors of the Uruguayan Formula E Fan Site, along with Federico Gregori. Last December, we both had the opportunity to attend the Punta del Este ePrix, where we had what was probably the most fantastic time of our year!

On December 17th, I went by myself to the circuit with my accreditation and a lot of hopes. The pouring rain at the circuit was awful but I managed to take a lot of photos. In the afternoon, when rain stopped, I could finally meet the Formula E stars and to my surprise some of them even recognised me from the Fan Site! Jack Nicholls, Nicki Shields, Lucas di Grassi and Nico Prost were just some of the people that I was able to meet in the afternoon.

The following day, Federico arrived and we arrived at the circuit very early to get interviews and take photos. Friday was probably the best day for us, since we had access to the pitlane which meant we could get up close to cars.

I believe that one of the best features of Formula E is the interaction it provides for the fans. We were invited by the DS Virgin Racing team to take part in an exclusive garage tour alongside four

lucky winners. We had a fantastic time and it provided us with great insight.

RACE DAY

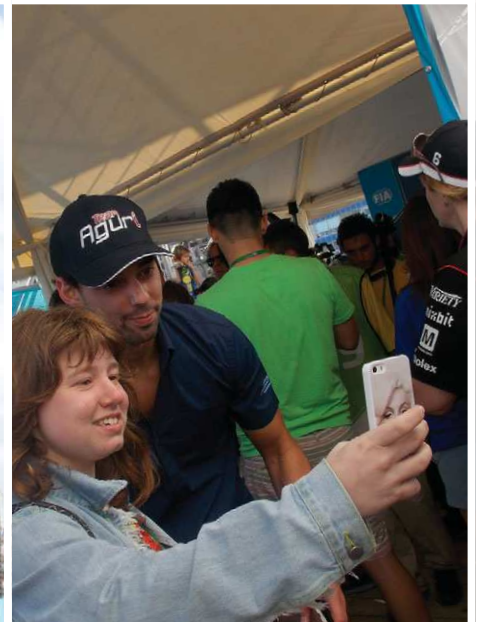
A lot of fans began to arrive at the circuit in the early afternoon and the eVillage looked very busy. The autograph session was also a huge success! Bruno Senna and Jacques Villeneuve were the fans' favourites, and there wasn't a fan who left the place without a smile on their face.

Celebrities such as Alessandra Ambrosio or Naomie Harris were the biggest stars on the grid. Everybody was waiting for a photo with them, and it added even more glamour to the event!

The podium was one of the best moments of the day, since you could see just how happy and enthusiastic the crowd were. The atmosphere got even better when the French national anthem was played and everybody sang along.

To anyone who asks, I totally recommend attending an ePrix. It is an unforgettable experience, where you can meet and show support to your idols. I cannot wait for the next ePrix held here, and wish the Argentinian Fan Site editors the best of luck for the next round!





DIARIO DEL SITIO PARA LOS AFICIONADOS: PUNTA DEL ESTE

¡Hola todos! Mi nombre es Andrea Perilli y soy uno de los editores del sitio para los aficionados a la Fórmula E Uruguay, junto con Federico Gregori. En diciembre pasado, ambos tuvimos la oportunidad de asistir al ePrix de Punta del Este, donde pasamos lo que probablemente fue el momento ¡más fantástico de nuestro año!

El 17 de diciembre, fui por mi cuenta al circuito con mi acreditación y un montón de esperanzas. La lluvia en el circuito era horrible, pero me las arreglé para tomar un montón de fotos. Por la tarde, cuando la lluvia se detuvo, pude finalmente conocer a las estrellas de la Fórmula E y para mi sorpresa, ¡algunos de ellos incluso me reconocieron por el sitio para los aficionados! Jack Nicholls, Nicki Shields, Lucas di Grassi y Nico Prost fueron sólo algunas de las personas con las que tuve la oportunidad de reunirme en la tarde.

Al día siguiente, llegó Federico y fuimos al circuito muy temprano para conseguir entrevistas y tomar fotos. El viernes fue probablemente el mejor día para nosotros, ya que tuvimos acceso a los boxes con lo que pudimos ver de cerca los autos.

Creo que una de las mejores características de la Fórmula E es la interacción que ofrece a los aficionados. Fuimos invitados por el equipo DS Virgin Racing a participar en una gira exclusiva por los garajes junto a cuatro

afortunados ganadores. Pasamos un momento fantástico y nos proporcionó una visión más profunda.

DÍA DE LA CARRERA

Muchos aficionados comenzaron a llegar al circuito en la tarde y la eVillage se veía muy ocupada. ¡La sesión de autógrafos fue también un gran éxito! Bruno Senna y Jacques Villeneuve eran los favoritos de los aficionados, y no hubo un sólo aficionado que abandonara el lugar sin una sonrisa en su cara.

Celebridades como Alessandra Ambrosio o Naomie Harries eran las estrellas mayores de la grilla. Todo el mundo estaba esperando para tomarse una foto con ellas, y esto le añadió ¡aún más glamour al evento!

El podio fue uno de los mejores momentos del día, ya que se podía ver lo feliz y entusiasta que estaba la multitud. El ambiente se puso aún mejor cuando sonó el himno nacional francés y todo el mundo lo cantó.

Para cualquiera que pregunte, recomiendo totalmente asistir a un ePrix. Es una experiencia inolvidable, donde puede conocer y dar apoyo a sus ídolos. No puedo esperar al próximo ePrix que se celebrará aquí, y le deseo a los editores argentinos del sitio para los aficionados ¡la mejor de las suertes para la siguiente ronda!



THANK YOU

ORGANISER Fenix Entertainment Group

SUPPORTING Argentine Ministry of Tourism
Argentine Sports Secretary
Autonomus City Government of Buenos Aires
Ministry of Environment and Public Spaces
Sports Undersecretary
Traffic Undersecretary
General Transport Administration
General Administration of Civil Protection
Emergency Medical Attention System (SAME)
General Cleaning Administration
General Recycling Administration
Councils (Comuna 1)
Naval Argentine Prefecture
Argentine Federal Police
Argentine Metropolitan Police
Automóvil Club Argentino (National Sport Authority)
Sporting Motorsport Commission (CDA)
Natural Reserve
Puerto Madero Corporation
Fangio Museum
Madero Harbour
Neighbours of the City of Buenos Aires

GRACIAS

ORGANIZADOR Fenix Entertainment Group

APOYAN Ministerio de Turismo de la Nación
Secretaría de Deportes de la Nación
Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires
Ministerio de Ambiente y Espacio Público
Subsecretaría de Deportes
Subsecretaría de Tránsito
Dirección General de Transporte
Dirección General de Defensa Civil
SAME
Dirección General de Limpieza
Dirección General de Reciclado
Comuna 1
Prefectura Naval Argentina
Policía Federal
Policía Metropolitana
Automóvil Club Argentino (ACA)
Comisión Deportiva de Automovilismo (CDA)
Reserva Ecológica
Corporación Puerto Madero
Museo Fangio
Madero Harbour
A los vecinos de la Ciudad de Buenos Aires

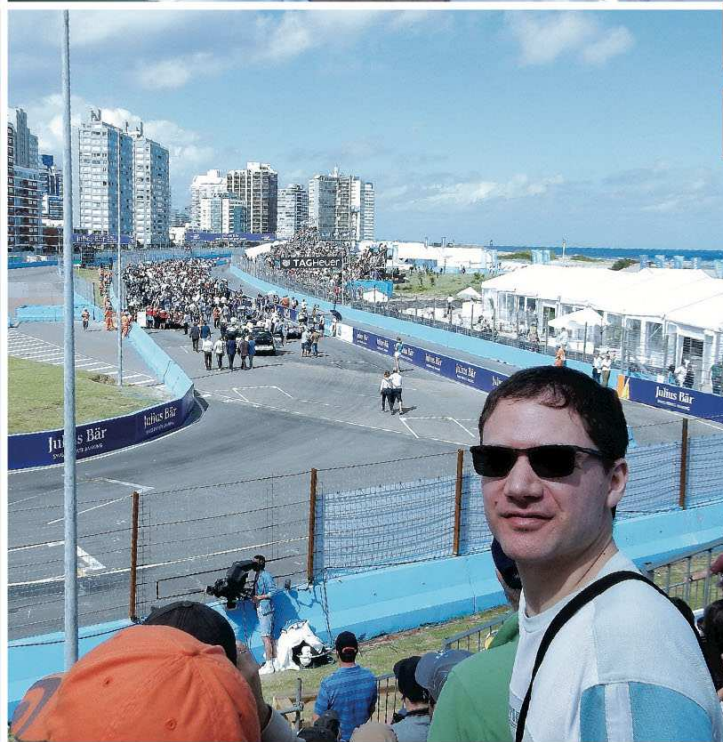
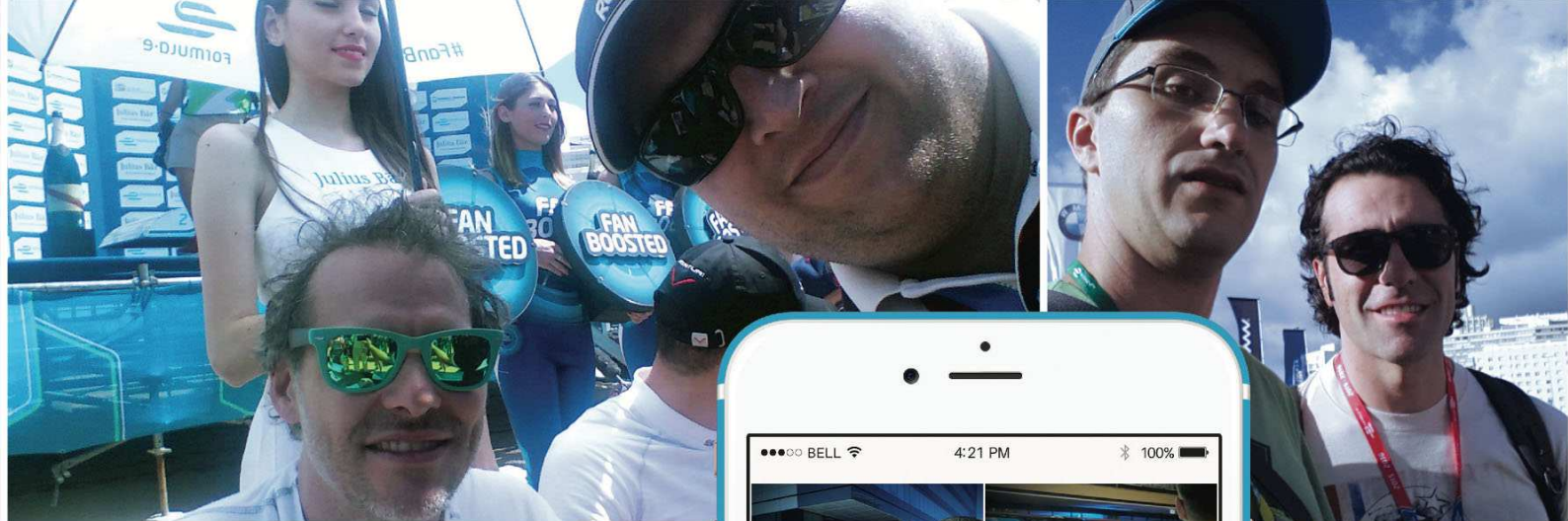


A signed copy of the official Formula E yearbook

Formula E takes fan accessibility to the next level – not only can you get to meet your heroes, you can get a selfie with them too! But it's not just about the drivers, the stunning location for the races creates many fantastic photo opportunities and we want you to send us your best ones. All you have to do is take a picture of yourself with a member of the Formula E family or utilise the dramatic backdrop created by the race track and send it to us at competition@fiaformulae.com

The best images will be used to create a gallery and will feature in the programme for the next race. While one lucky winner, selected by a panel of Formula E experts, will receive a signed copy of the Formula E Yearbook, which looks back at the sensational first season and is a superb piece of memorabilia, which has never been made available to the general public before.

REQUIREMENTS AND CONDITIONS 1. Closing date for submissions is February 9, 2016 2. Pictures should be submitted by via e-mail to competition@fiaformulae.com 3. Photos should be labelled with the entrant's full name. 4. It is the responsibility of each entrant to ensure that any images they submit have been taken with the permission of the photo's subject and do not infringe any third party rights, including but not limited to copyright, or any applicable laws. 5. License. By entering the contest, all entrants grant Formula E a royalty-free, irrevocable, perpetual, worldwide non-exclusive license, to reproduce, distribute, display and create derivative works of the entries (along with a name credit) in any media now existing or subsequently developed. 6. Selection. The pictures will be judged by a panel of Formula E staff based on the following criteria: 1. Creativity 2. Photographic quality 3. Genuineness/authenticity of the content. 7. The winner will be notified within 10 days of the closing date.



Gánese! Una copia firmada del anuario oficial de la Fórmula E

La Fórmula E lleva la accesibilidad de los aficionados al siguiente nivel – no sólo puede llegar a conocer a sus héroes ¡sino que también puede tomarse una selfie con ellos! Pero no se trata sólo de los pilotos, la impresionante ubicación de las carreras crea muchas oportunidades para fotos fantásticas y queremos que nos envíe las mejores. Todo lo que tiene que hacer es tomar una foto suya con un miembro de la familia de Fórmula E o utilizar el dramático telón de fondo creado por la pista de carreras y enviárnoslo a competition@fiaformulae.com

Las mejores imágenes se utilizarán para crear una galería y aparecerán en el programa de la próxima carrera. Mientras que un afortunado ganador, seleccionado por un panel de expertos de Fórmula E, recibirá una copia firmada del Anuario de la Fórmula E, que repasa la sensacional primera temporada y es un magnífico recuerdo, que nunca antes se ha puesto a disposición del público general.

The rules

The photo must be taken in Buenos Aires

Your face must be clear in the picture

The Formula E car, logo or branding or an iconic city landmark relating to the Formula E race must be in the picture

The winner will be notified by email. The winner will be announced on February 17 via the official Formula E Facebook channel. The best pictures will be published online in a gallery.

Las reglas

La foto debe ser tomada en Buenos Aires

Su cara debe quedar clara en la imagen

En la imagen debe verse bien sea el auto, el logotipo o la imagen de la marca de la Fórmula E, o un símbolo emblemático de la ciudad relativo a la carrera de la Fórmula E

REQUISITOS Y CONDICIONES 1. La fecha límite de presentación es el 9 de febrero de 2016. 2. Las fotos deben enviarse por correo electrónico a competition@fiaformulae.com 3. Las fotos deben estar marcadas con el nombre completo del participante 4. Es responsabilidad de cada participante asegurarse de que las imágenes que envíe se hayan tomado con el permiso de las personas presentes en la foto y no infrinjan derechos de terceros, incluyendo sin limitación los derechos de autor, o cualquier otra ley aplicable. 5. Licencia. Al participar en el concurso, los participantes otorgan a la Fórmula E una licencia no exclusiva, irrevocable, perpetua en todo el mundo y libre de regalías, para reproducir, distribuir, exhibir y crear trabajos derivados de las mismas (junto con un crédito de nombre) en cualquier medio existente o posteriormente desarrollado 6. Selección. Las imágenes serán juzgadas por un comité formado por personal de la Fórmula E basándose en los siguientes criterios: 1. Creatividad 2. Calidad fotográfica 3. Autenticidad del contenido 7. El ganador será notificado dentro de los 10 días siguientes a la fecha límite.

NEXT STOP MEXICO CITY – MEXICO

SATURDAY MARCH 12 2016

For ticket information visit

fiaformulae.com



13th September 2014
Beijing, China
Inaugural FIA Formula E Championship ePrix
10 teams
20 drivers
Race length 86km
2 drivers neck and neck on final bend
1 almighty crash
1 driver in the right place at the right time (Lucas di Grassi)
1 electrifying finish
1 vision becoming reality
These are the details that make up one
great moment of thousands

As Official Logistics Partner we know:
Great is in the detail

13 de septiembre del 2014
Beijing, China
Campeonato FIA Inaugural de la Fórmula E
10 escuderías
20 pilotos
Longitud de carrera de 86 kilómetros
2 pilotos a la par en la última curva
1 tremendo accidente
1 piloto en el lugar correcto en el momento
correcto (Lucas di Grassi)
1 final electrizante
1 visión convirtiéndose en realidad
Estos son los miles de detalles que conforman
un gran momento

Como Socio Oficial de Logística sabemos que:
La grandeza está en los detalles

dhl.com/InMotion



Official Founding & Logistics Partner



FIA GOLDEN RULES I WANT TO BE SAFE I PROMISE TO:

BELT UP

all passengers are my responsibility

RESPECT THE HIGHWAY CODE

rules are there to protect us all

OBEY THE SPEED LIMIT

my car is made of metal, pedestrians and children are not

CHECK MY TYRES

both for wear and for correct inflation, including the spare

DRIVE SOBER

when I am drunk or on drugs, I am a danger on the road

PROTECT MY CHILDREN

keep them safe in car seats

PAY ATTENTION

calling and texting make me dangerous

STOP WHEN I'M TIRED

getting there late is better than not at all

WEAR A HELMET

motorbikes and bicycles don't protect my head

BE COURTEOUS AND CONSIDERATE

respect other drivers

The FIA supports the UN Decade of Action for Road Safety



facebook.com/fiaactionforroadsafety
www.fia.com/campaigns