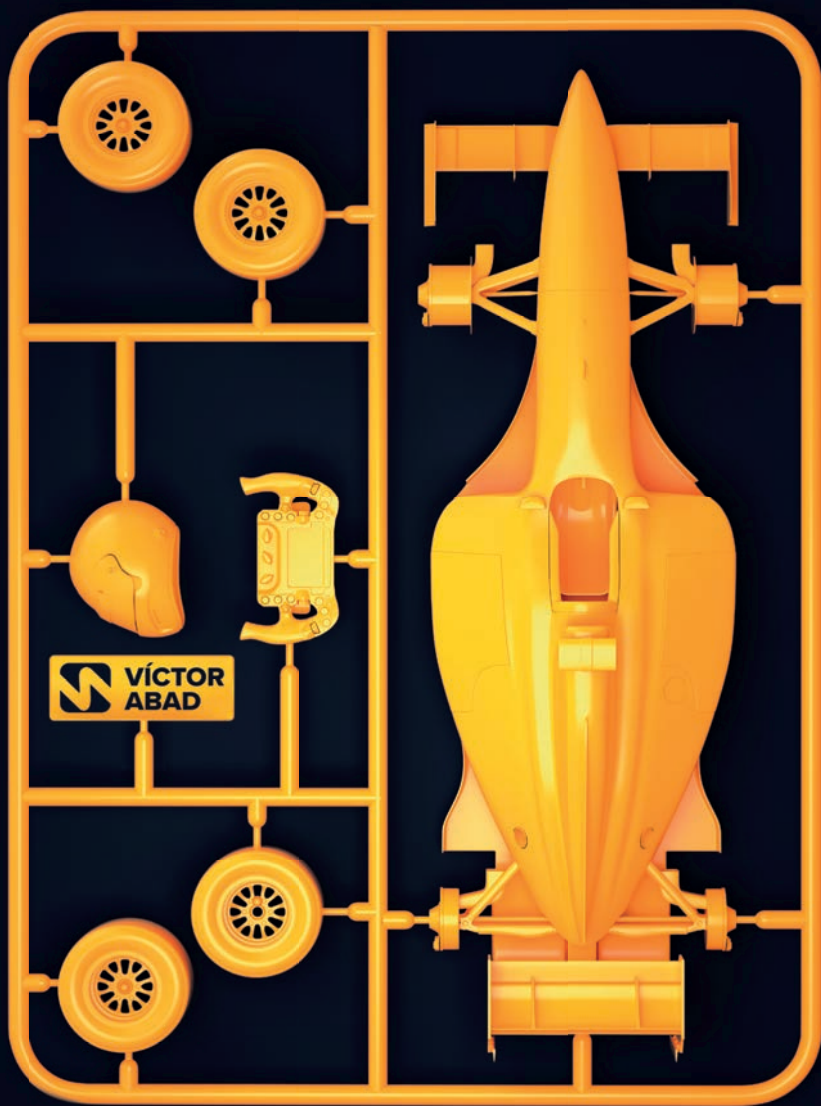


FÓRMULA 1

ANATOMÍA DE UNA PASIÓN



VÍCTOR ABAD

geoPlaneta 

FÓRMULA 1

ANATOMÍA DE UNA PASIÓN

VÍCTOR ABAD

FÓRMULA 1 – Anatomía de una pasión

1.ª edición

geoPlaneta

Diagonal 662-664. 08034 Barcelona

info@geoplaneta.es – www.geoplaneta.com

© Editorial Planeta, S.A., 2024

© Textos: Víctor Abad, 2024

© Imágenes de interior: p. 127: © Tolga Bozoglu - Pool/Getty Images; p. 128: NurPhoto SRL/Alamy Stock Photo; p. 129: © Red Bull Content Pool; p. 134: © DPPI Media/Alamy/ACI; p. 135: Action Plus Sports Images/Alamy Stock Photo; p. 136: © MARWAN NAAMANI/AFP/Getty Images; p. 142: Aleksandr Kondratov/Shutterstock; p. 143: © DPPI Media/Alamy/AC; p. 173: Daniel Cardenas/Anadolu/Getty Images; p. 177: © Manuel Goría/Motosport/Getty Images; p. 178: © Paul Gilham/Getty Images; p. 179: © XPB Images Ltd/Alamy/ACI; p. 186: © Red Bull Content Pool

Diseño de cubierta: Sophie Guët

ISBN: 978-84-08-28150-4

Depósito legal: B. 17.143-2023

Impresión y encuadernación: Black Print

Printed in Spain – Impreso en España

La lectura abre horizontes, iguala oportunidades y construye una sociedad mejor.

La propiedad intelectual es clave en la creación de contenidos culturales porque sostiene el ecosistema de quienes escriben y de nuestras librerías. Al comprar este libro estarás contribuyendo a mantener dicho ecosistema vivo y en crecimiento.

En **Grupo Planeta** agradecemos que nos ayudes a apoyar así la autonomía creativa de autoras y autores para que puedan seguir desempeñando su labor.

Dirígete a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos) si necesitas fotocopiar o escanear algún fragmento de esta obra. Puedes contactar con CEDRO a través de la web www.conlicencia.com o por teléfono en el 91 702 19 70 / 93 272 04 47.



SUMARIO

Capítulo 1. ¿Por qué la Fórmula 1?	7
Capítulo 2. Conceptos básicos	17
Capítulo 3. Los pilotos	29
Capítulo 4. Los equipos	83
Capítulo 5. El coche	121
Capítulo 6. La unidad de potencia	159
Capítulo 7. Los neumáticos	171
Capítulo 8. Los circuitos	183
Capítulo 9. Los Grandes Premios	201
Capítulo 10. La pasión	237

CAPÍTULO 1

¿POR QUÉ LA FÓRMULA 1?

En un mundo donde el fútbol y el baloncesto reinan por encima de cualquier otra disciplina, decir que tu deporte favorito es la Fórmula 1 siempre causa, cuando menos, curiosidad. Todos la conocen, todos saben lo que es y todos la han visto alguna vez, pero hasta hace un par de años admitir que tu obsesión era mirar coches de colores dando vueltas a un circuito provocaba que la gente te catalogase como «el friki de la F1». Era tan inusual que la etiqueta se ponía con facilidad. Quizá algunos de los lectores de este libro hayan sido los «frikis de la F1» de su pueblo. Sin duda, yo fui el del mío.

Antes, lo de la Fórmula 1 era en España poco más que un fenómeno viral. Todos recuerdan las temporadas en las que Fernando Alonso alcanzó la gloria con sus Renault R25 y R26 coronándose bicampeón del mundo en el 2005-2006. Lo que sucedió en nuestro país fue algo casi sin precedentes: la ascensión meteórica de un deporte que, pese a tener una larga historia, jamás había contado con una gran masa de aficionados.

De la noche a la mañana, todo el mundo hablaba de los Grandes Premios en sus lugares de trabajo. En las escuelas, muchos niños jugábamos a ser Fernando Alonso. Los fines de semana no había bar o restaurante que a mediodía se atreviese a sintonizar otra cadena que la que retransmitía los Grandes Premios. La gente debatía en la barra sobre

los duelos del asturiano. Las portadas de los periódicos publicados el lunes tras una carrera estaban prácticamente reservadas a la Fórmula 1, y las audiencias se acercaban o incluso superaban con solvencia las de algunos de los partidos de fútbol que todavía se emitían en abierto. Y como si del Mundial o la Eurocopa se tratara, los españoles salían a la calle para celebrar el triunfo de Fernando en Interlagos.

Muchos de esos aficionados ni siquiera entendían muy bien lo que sucedía en pista, pero no podían despegarse del televisor. Era el deporte de moda. La Marea Azul, o Alonsomanía, se hacía más y más grande, y en un par de años la Fórmula 1 se convirtió en uno de los grandes deportes del país. La fiebre por el automovilismo era tal que los circuitos incluso se llenaban para ver las carreras de la GP2,¹ teleronera por aquel entonces de la categoría reina. Las mismas tribunas rebosaban de aficionados cuando la Fórmula 1 venía al Circuit de Barcelona-Catalunya, al Circuit Ricardo Tormo de Valencia y al Circuito de Jerez para celebrar los test de pretemporada. Daba igual que fuesen jornadas de prueba: la gente se plantaba en el circuito a primera hora de la mañana, incluso en días laborables, solamente para ver a Alonso.

No obstante, tras unas grandes temporadas, el número de aficionados se redujo mucho tanto a nivel nacional como internacional. Esa masa de espectadores fue menguando de millón en millón cada dos o tres temporadas conforme Fernando Alonso perdía opciones de luchar por la victoria y se imponía el dominio de Red Bull y, posteriormente, del equipo Mercedes.

1. La GP2 Series (2005-2016) pasó a llamarse FIA Fórmula 2 en el 2017. Sucedió lo mismo con la GP3 Series (2010-2017), que desde el 2018 se conoce como FIA Fórmula 3.

La Fórmula 1 se ha visto tradicionalmente marcada por el dominio de un solo equipo que lo gana todo. El público general se enganchó en unos años algo «irreales», en los que había bastante inestabilidad y muchas escuderías eran candidatas al título. Por eso vino el comprensible bajón con el regreso de los «dominios». Entre el 2005 y el 2009 ganaron el Mundial cuatro pilotos de cuatro equipos distintos. Entre el 2010 y el 2013, Sebastian Vettel y Red Bull se lo llevaron todo.

Aun así, el ánimo no decayó por completo, porque las temporadas 2010 y 2012 tuvieron una gran acogida gracias a sus agónicos finales. Pero en el 2014 la FIA cambió el reglamento técnico y desencantó a muchos fans dando la bienvenida a la actual «era híbrida»: motores que no sueñan, coches que van más lentos, gran diferencia estética con respecto a otros años y un dominio aplastante de Mercedes desde el primer día.

A todo esto se sumaban los problemas para seguir retransmitiendo las carreras. Claro, si no hay espectadores difícilmente se pueden pagar los derechos de retransmisión, por mucho que hinchas la carrera con diez cortes publicitarios. El coste de las retransmisiones era cada vez mayor y, en general, las cuotas de audiencia en la televisión en abierto andaban de capa caída. La única solución era (y sigue siendo, para cualquier evento deportivo internacional) la televisión de pago.

Y tal y como vino, se fue. Con la misma rapidez con la que creció la popularidad de este deporte en nuestro país, la Fórmula 1 desapareció de las parrillas televisivas. Ya no había sitio para ella en las portadas de la prensa. Seguir un Gran Premio desde un bar o restaurante pasó a ser una quimera. Las gradas del Circuit de Barcelona-Catalunya empezaron a mostrar huecos demasiado grandes. De golpe y porrazo, el interés general por la Fórmula 1 se redujo

a la pregunta que de vez en cuando te hacía todo el mundo: «Qué, *el* Alonso sigue igual, ¿no?».

Pero en la temporada 2017 la Fórmula 1 despertó de su letargo. Las carreras y las temporadas volvieron a ser emocionantes y recuperaron su atractivo. Los nuevos dueños del Gran Circo se abrieron a las plataformas digitales, y la audiencia creció a nivel internacional por primera vez en años. Esta lenta recuperación culminó en el 2021, con el vibrante y apoteósico duelo entre Lewis Hamilton y Max Verstappen, que mantuvo en vilo al mundo entero hasta la última vuelta del Gran Premio de Abu Dabi.

Desde entonces, todos los circuitos cuelgan el cartel de «entradas agotadas» en cada Gran Premio, la gente vuelve a madrugar para ver las carreras y las calles están otra vez inundadas de camisetas del Nano. Este auge repentino de algo que pensabas que ya se había esfumado quizá sea la razón por la que habéis comprado este libro (o alguien ha decidido regalároslo). ¿Qué estará sucediendo que todo el mundo vuelve a hablar de ello?

Para mí, la Fórmula 1 ha sido apasionante desde el primer minuto del Gran Premio de Australia del 2005, cuando empecé a seguir carrera tras carrera el Campeonato del Mundo. Lo que siento antes de cada salida es indescriptible. Cuando se apagan las luces del semáforo, se detiene mi mundo durante una hora y media o lo que la carrera pueda llegar a durar; soy incapaz de hablar con otras personas o de prestar atención siquiera a lo que tengan que decirme mientras haya coches en pista. No puedo hacer planes, no puedo irme de viaje o moverme de casa, si no sé que allá donde vaya habrá una televisión en la que seguir la carrera.

Han pasado los años y no he encontrado ninguna otra cosa que me haga sentir tanto. Cuando presencio una batalla trepidante por la victoria, me agarro al sofá o a la silla con el pulso a mil, como verifican los pulsómetros. En el

momento en que cae la bandera a cuadros, si la carrera ha sido muy emocionante, se me escapa a veces una lágrima con los ojos enrojecidos y se me hace un nudo en la garganta. Me dice la gente que, cuando cuento algo de lo que ha sucedido en un Gran Premio, me brilla la mirada. Quizá más que una afición sea una obsesión, y la verdad es que hay sobrados motivos para pensarlo.

Si por lo que sea me pierdo una clasificación o una carrera en directo, puedo llegar a ser una persona absolutamente insoportable. Si estoy con alguien, meto mucha presión para poder irme. Si la cosa va para largo, cierro mis redes sociales en el móvil, desactivo todas las notificaciones y entro en WhatsApp tapando con una mano el nombre de los chats y dejando solo a la vista las fotos de perfil, para evitar leer los grupos donde se habla de la Fórmula 1 durante las carreras. Y si por casualidad me entero del resultado, estoy hundido para el resto del domingo y durante la semana siguiente.

La única carrera que no he visto en mi vida desde que empecé a seguir la categoría es el Gran Premio de Australia del 2010. Había que madrugar, yo era muy pequeño y mi padre prometió despertarme para ver la carrera. Por algún motivo que desconozco, decidió no hacerlo. Cuando me desperté y me di cuenta de que ya era tarde, bajé al comedor para ver la carrera en diferido, porque siempre tenía el DVD programado como método de emergencia. Abrí la puerta y me encontré a mi señor padre en el sofá viendo la tele. Vuelvo la cabeza y me percaté de que la retransmisión todavía no ha terminado. Era el podio. Había ganado Jenson Button. Jamás vi esa carrera, y muchos años después sigo sin haberla visto. Para qué, si sé quién ha ganado.

Y, sí, hoy en día sigo teniendo en una pequeña lista negra a todos aquellos que osaron contarme el resultado de un Gran Premio. Mi tía Mari Ángeles todavía me recuerda

el cabreo que pillé con ella cuando tendría seis o siete años. Con toda la buena intención del mundo, al darse cuenta de que yo estaba de bajón por no haber podido ver una carrera en directo, vino a decirme el resultado. Al parecer, no le dirigí la palabra en lo que quedaba de día. Y ya que estoy, aprovecho: si está leyendo esto el señor que se acercó en un festejo en La Gruta para decirme que había ganado Räikkönen, que sepa que le sigo odiando. Ni olvido ni perdono.

He vivido la Fórmula 1 con esa misma intensidad toda mi vida, ya tuviese cinco o veinticuatro años. Por eso mucha gente me ha recomendado que escriba esta guía, porque dicen que irradio pasión por este deporte. Yo no sé si es así o no; lo que sí es verdad es que me encanta hablar de la Fórmula y tratar de enganchar a la gente contando las historias de mis carreras favoritas. Porque no concibo que lo que en mi cabeza es el mayor espectáculo del mundo sea para otros uno de los deportes más aburridos.

Y he de decir que comprendo a la gente que piensa así. No es que la Fórmula 1 sea complicada de entender, ya que bastan unos pocos años siguiéndola cada fin de semana para captarla a la perfección; el problema es la primera impresión. Los humanos prejuzgamos a la ligera, por eso la primera impresión es vital. Y no ocurre solo con las personas, sino con absolutamente todo. Si alguien no te llama la atención de primeras, no te darán ganas de hablar con él. Si una comida no te entra por los ojos, no te apetecerá comérsela, ni siquiera probarla, y, como buenos cabezones que somos, siempre te negarás, porque «te da cosa». Si una película ya te aburre a los diez minutos o una canción no te dice nada en sus primeros treinta segundos, seguro que la quitas. Y, por supuesto, si sintonizas una retransmisión deportiva y no entiendes nada, no vas a estar una hora y media delante de la tele, ni mucho menos pagarás por ello en un futuro.

La Fórmula 1, de primeras, es una competición muy complicada de seguir. Enciendes el televisor y la realización se centra en una batalla entre dos pilotos que no conoces, con dos equipos que no conoces y en una pista de la que tampoco conoces sus características. Los grafismos de abajo te indican la distancia entre estos dos rivales en milésimas de segundo; el de la derecha, el estado de los neumáticos del líder medido en porcentajes; y el de la izquierda, los intervalos de tiempo entre los veinte clasificados. De repente se oye la radio de un piloto que se decanta por el plan C de la estrategia, mientras que otro se queja de *blistering* (véase p. 177) en las gomas. Los comentaristas hablan de la posibilidad de un *undercut* (p. 232) y de pronto ondean banderas amarillas, porque el líder se detiene a causa de problemas con el MGU-H (p. 161).

Es normal volverte loco si es la primera vez que ves este espectáculo. Esa sobredosis de información cuando pretendes arrancar de cero puede bloquearte por completo y hacer que pienses que es demasiado complicado para ti. Y es ahí donde radica el error, porque si omites todo el contexto y la información vital para seguir y entender la carrera, y decides centrarte en las imágenes del circuito, ¿qué ves? Pues «coches dando vueltas». Ni más ni menos.

Por supuesto, si el fútbol no son unos «tíos o tías dando patadas a un balón», ni el baloncesto unos «tíos o tías lanzando balones», el automovilismo tampoco son unos «coches dando vueltas». Y con la Fórmula 1 pasa lo mismo que con otros deportes: si no se conoce el contexto, se disfruta muchísimo menos. Sin contexto, la final del Mundial de fútbol masculino del 2010 entre España y los Países Bajos no se diferencia en nada de un Mirandés-Deportivo de La Coruña. Saber que está en juego la final del Mundial es lo que convierte a ese partido en algo único, capaz de hacerte sentir que cada balón es vital y de provocarte una taquicar-

dia cuando Robben lanza un contraataque contra La Roja. Si, por el contrario, se trata de un partido de la cuarta jornada de Segunda División, un contraataque del rival te puede pillar comiendo pipas y quejándote del árbitro sin excesiva efusividad, porque en realidad te da bastante igual.

Pues pasa exactamente lo mismo con la Fórmula 1. Hay que entender el contexto. Ante un adelantamiento, por ejemplo, hay que ser consciente de que hay diez equipos en la parrilla con objetivos muy distintos, unos con mayores limitaciones que otros. Si un Ferrari o un Red Bull, las mejores escuderías de la parrilla actual, superan a un Williams, uno de los peores monoplazas del Mundial de Constructores, ese adelantamiento es lo normal y no tiene mucho mérito debido a la enorme diferencia de prestaciones. En cambio, si un Williams adelanta a un Ferrari o a un Red Bull en igualdad de condiciones, entenderás que todo el mundo pierda la cabeza. Es ahí donde se empieza a comprender el mérito de un adelantamiento, que también dependerá de la diferencia de neumáticos, del estado de la pista (seco o mojado), del punto del circuito en el que se realice la maniobra y de un largo etcétera. También del piloto, ya que es más esperable una buena pasada de Fernando Alonso que de Lance Stroll, de ahí que si el canadiense es el protagonista te lleves una gran sorpresa.

Hay mil y un aspectos necesarios para entender, saber leer y, sobre todo, disfrutar un Gran Premio. Estoy seguro de que una vez que lo entendáis no podréis despegaros de este deporte. Conozco tantos casos cercanos de gente que siempre había renegado de la Fórmula 1 y ahora es incapaz de salir de casa los domingos de carrera que estoy convencido de ello. Siempre he pensado que, cuando la locura se apodera de esta competición —algo que sucede con frecuencia—, no hay deporte que se le acerque ni lo más mínimo.

Así que con este libro quiero que os encaprichéis tanto como yo de una disciplina que me tiene robado el corazón

desde la infancia. He de confesar que, desafortunadamente para vosotros, ni soy un redactor consagrado ni me puedo considerar un experto de la categoría. No obstante, lo que vais a leer en las siguientes páginas es una guía de iniciación escrita con todo el cariño del mundo. Además, toda la información y todas las explicaciones del reglamento deportivo, técnico y financiero, así como todos los tecnicismos de la categoría, los han verificado reputados ingenieros y periodistas del mundo de la Fórmula 1.

Pero está escrito de mi puño y letra, porque sé lo que es aficionarse a este deporte desde niño. En su tiempo me habría encantado encontrar las explicaciones necesarias para entender lo que sucede en el «mundillo» con un lenguaje más llano, contado «con peritas y manzanitas», como decía uno de mis profesores de la universidad. Es por ello por lo que dedico este libro a los jóvenes, aunque esté abierto a todo aquel que quiera engancharse a la categoría reina del automovilismo. Su autor es también un joven que cuando era niño y terminaban las carreras veía otras en DVD, jugaba al *Fórmula 1* de la PlayStation o dibujaba monoplasas y circuitos como método (no) alternativo de diversión. Un joven que los domingos se ríe, se indigna, llora y se emociona con cada Gran Premio desde hace casi veinte años. Un joven que no concibe una buena vida sin este deporte de locos y ricachones. Esta ha sido mi experiencia y en las próximas páginas quiero que empiece a ser la vuestra.