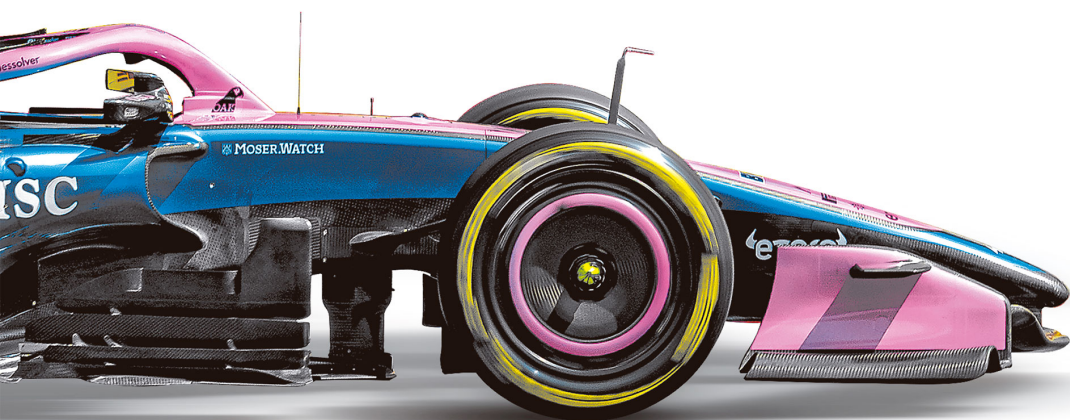


ADRIÁN PUENTE

TELEMÉTRICO



F1

UNA PASIÓN ARGENTINA

ADRIÁN PUENTE
TELEMÉTRICO

F1
UNA PASIÓN ARGENTINA

ÍNDICE

DÍA D. HORA H	15
ROUND 1. ¿QUÉ ES LA F1?	17
El oficio de entender una carrera	20
La batalla contra el viento	21
La evolución física de los autos	23
El árbol genealógico de las escuderías	24
Los equipos campeones	28
Campeonatos eran los de antes	29
Historia de los cambios reglamentarios recientes	31
Sistemas de puntuación	35
Neumáticos: un factor decisivo	36
La paradoja de la efectividad	39
Odiamos la F1	40
ROUND 2. CIRCUITOS	43
Cada circuito es un mundo	46
¿Cómo se arma el calendario?	50

Millones en pista	52
Spa Francorchamps, mi circuito favorito	56
Interlagos, santuario de velocidad	58
Imola y Ayrton...	59
México, nuestro segundo hogar	60
Montjuic y la impronta catalana	61
El autódromo de Buenos Aires	63
Mi vínculo con el autódromo de Buenos Aires	66
¿Argentina puede volver al calendario de la Fórmula 1?	68
Mi top 10 de circuitos	70

ROUND 3. LOS AUTOS LOCOS **75**

La flexibilidad como frontera	78
Lotus 79: el auto que cambió la forma de correr	79
Williams FW14B: la máquina total	80
Tyrrell P34: el auto de las seis ruedas	82
Los proyectos de Ferrari, March y Williams	84
Brabham BT46B, un auto increíble	85
El periscopio de Ligier, el resorte de Renault y el difusor doble de Brawn GP	88
La evolución de McLaren	90
El Benetton B192: la última victoria de una era mecánica	91
Ferrari 156, la Sharknose	92
Túnel de viento, el laboratorio donde nace la velocidad	94

ROUND 4. PILOTOS **97**

Los campeones	100
Escuelas, formación y nuevos paradigmas	102
Lo que pasa en el cuerpo	103
Cómo se entrena un piloto	105
Dos pesos pesados (I): Hunt vs. Lauda	106

Dos pesos pesados (II): Prost vs. Senna	109
Dos pesos pesados (III): Hamilton vs. Verstappen	112
Es un niño, le dicen Checo	115
Temporada 2025: Norris campeón del mundo por primera vez	116
La primera mujer en la historia de la F1	118
Los diez mejores pilotos de la historia	120

ROUND 5. AMOR, GLAMOUR, TRAGEDIA, TALENTO Y OTRAS HISTORIAS **127**

El drama de la primera victoria del Lole	129
Máxima traición y un final inesperado	131
El piloto que ganó en Mónaco y no se enteró	132
El campeón <i>post mortem</i>	133
Las novias de hoy	135
¿El show por encima de todo?	136
Un alerón colgado en el taller	137
Otra victoria (muy especial) bajo un diluvio	138
<i>Masterclass</i> de Schumacher en Hungría	140
Jo Ramírez, el hombre que domó a las fieras	141
Briatore, el despiadado	143
El título que reclama Felipe Massa	145
¿Y si el campeón fue Reutemann?	147
Otro choque para ganar un título	148
La carrera de los seis autos	149
Las enseñanzas del <i>pit stop</i>	151
Una de espías	153
Hamilton lo anticipó	155
Cuando las <i>Papaya Rules</i> hacen daño	156
La muerte de Senna	157

ROUND 6. LEYENDAS DETRÁS DE LOS BOXES 161

Ferrari vs. Chapman: némesis complementarias	164
Mauro Forghieri, el brazo armado de Ferrari	166
John Barnard, el inicio de la Fórmula 1 moderna	167
Ken Tyrrell, romanticismo artesanal	168
Derek Gardner, el de las seis ruedas	168
Ron Dennis, la profesionalización total	169
Gordon Murray, el límite del reglamento	170
Bernie Ecclestone, el negocio como salvación	171
Mike Costin y Keith Duckworth, el motor universal	173
Adrian Newey, campeón con todos	173
Ross Brawn, genio contemporáneo	175
Toto Wolff, gestión y estrategia moderna	176
Hannah Schmitz, las mujeres al poder	177

ROUND 7. EL CHUECO, PEPE, EL LOLE Y OTRAS YERBAS 179

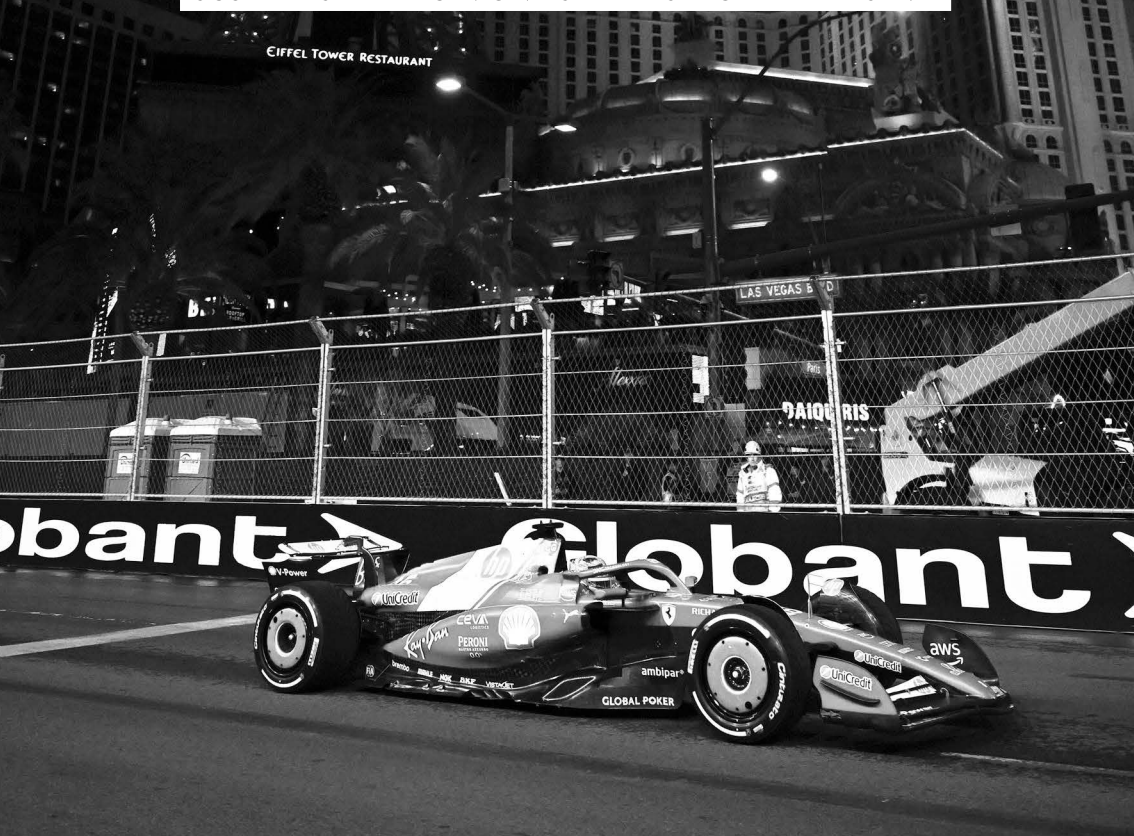
Ayer y hoy	181
Fangio, la piedra angular	182
Juan, me va a tener que acompañar	183
El día que Froilán cambió la historia	184
A sesenta años	185
Un dandi renacentista	187
La primera victoria del Lole	187
El justo medio	189
Reutemann, según los demás	189
¿Dónde corrieron los argentinos?	191
Lázaro Bainotti, un proyecto serio	192
Los cordobeses que quieren abrir una puerta	193
Argentinidad	194

ROUND 8. LA ERA DE COLAPINTO	197
Vamos, nene	200
Volver...	202
Las castas sociales de la F1	202
El camino para trascender	203
La ingeniería económica	204
El día que Colapinto renovó	205
El mejor Colapinto	205
¡Rebelate, nene!	206
El día que Franco estuvo hospitalizado	207
2026, piloto titular de Alpine	208
El día que la F1 flotó en el Mediterráneo	209
En el centro de la escena	210
ROUND 9. F1 DEL FUTURO	213
Sustentabilidad: la dirección inevitable	216
Autos más chicos, autos que exigen otra lectura	217
El aire cambia, cambian los duelos y los sobrepasos	219
Aerodinámica activa	221
El adelantamiento ahora pasa por la batería	223
Impulso, recarga y el arte de administrar una vuelta	225
Un motor híbrido que redefine el equilibrio	226
Lo que cambia y lo que permanece	228
F1 2026. EL NUEVO GLOSARIO	231
EPÍLOGO	233
AGRADECIMIENTOS	235

ROUND 1

¿QUÉ ES LA F1?

UNA CARRERA DE MANIÁTICOS, UNA BATALLA CONTRA EL VIENTO • ¿CÓMO FUE EVOLUCIONANDO LA CATEGORÍA, CÓMO MUTARON LOS AUTOS? • HISTORIA DE LAS ESCUDERÍAS • HEGEMONÍAS DEL PASADO Y DEL PRESENTE



Era mi primera vez en boxes, trabajando, anotando. Lápiz, papel y una primera cámara digital. Llevaba poco más de un lustro trabajando con la F1, pero ahora con todas las de la ley. En el lugar, acreditación al cuello. Mirando, tocando, hablando. Todo era una novedad. Por eso, tal vez con esa devoción propia de la primera vez, uno transita lugares no frecuentes en ciertos horarios. Fue un gran aprendizaje. Esta experiencia quedó como modalidad para el resto de mis coberturas. Siempre después de hora, por lugares no tradicionales: de allí salen las mejores cosas. Había terminado la clasificación del Gran Premio de Brasil de 2004. Como siempre en San Pablo, la lluvia había dejado su recuerdo. Pero también, como es frecuente, el atardecer después de una tanda vertiginosa era con un sol que bañaba el circuito. El silencio era parte de la escenografía: los boxes estaban parcialmente cerrados. En 2004 el reglamento era otro. Los alcances del parque cerrado eran distintos. Se venían cambios para el año siguiente. Empezaban, entre otras cosas, las limitaciones en el uso de los motores, las modificaciones en el formato de clasificación y, lo más contundente, la prohibición de los cambios de neumáticos.

La pole había sido lograda por el ídolo local, Rubens Barrichello, con Ferrari. Michael Schumacher ya era campeón y había optado por un cambio de motor, una decisión que le hizo perder diez lugares. Pero lo importante era otra cosa.

Aquellos boxes silenciosos y cerrados, apenas condicionados por la caída del sol, comenzaron a rugir. Una de las barreras metálicas se empezó a elevar: emerge una Ferrari. Detrás, la enorme figura de Ross Brawn con un cronómetro inquisidor. A su lado, por lo menos una docena de mecánicos. El objetivo: trabajar en el auto de Schumacher, con una batería de simulaciones bajo los parámetros del reglamento del año siguiente.

Brawn, el director de Ferrari, y todo su equipo, no descansaron hasta alcanzar el ideal de perfección de aquel sábado. Incluyó al Káiser, que intercambió impresiones con todos ellos. El resto: samba, tribunas y espeto corrido. Nada semejante había en el ideal del siete veces campeón. Allí entendí la diferencia entre los buenos y los mejores. Entre los grandes pilotos y los profesionales de leyenda.

La secuencia me dejó expuesto a lo que en realidad es la Fórmula 1: la búsqueda de la perfección. Una carrera de maniáticos.

El oficio de entender una carrera

Durante años miré la Fórmula 1 como casi todos: esperando que se apagara el semáforo. El ritual era la carrera, el domingo, el resultado. Con el tiempo y con el oficio empecé a entender que la categoría se juega mucho antes y mucho después. En los boxes vacíos, en las pruebas, en los entrenamientos, en la cabeza de los constructores, los ingenieros y los mecánicos pensando en cómo llevar los autos al límite de los reglamentos —e incluso más allá—, en las obsesiones que no se ven por televisión.

Empecé a cubrir la categoría cuando ya no era solo un espectáculo, sino un sistema complejo, una industria, una competencia contra el tiempo, el viento y las propias limitaciones. Vi pasar pilotos, autos, eras reglamentarias. Vi genios, tramposos y obsesivos. Y entendí que, para contar la Fórmula 1, no alcanza con contar carreras.

La escena de San Pablo en 2004 fue un aprendizaje que moldeó mi percepción sobre las cosas, sobre aquello que ocurre cuando los demás ya se fueron, cuando no hay público, cuando el ruido ensordecedor de los motores se vuelve una melodía suave que marca el pulso del cuerpo.

La batalla contra el viento

También se puede entender a la F1 como una batalla contra el viento. El desafío de lidiar con el principal obstáculo de un bólido de 800 kilos y a más de 300 kilómetros por hora. Se puede tener el mejor motor, pero si el aire ofrece resistencia, no sirve.

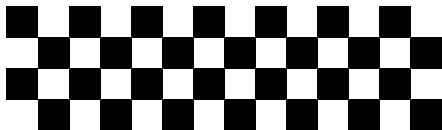
Un auto de F1 es un empaquetado de una unidad propulsora, capaz de desarrollar niveles descomunales de potencia. Ese empaquetado tiene que ser armónico con el paso del viento. Cada ala, cada ángulo de esa ala, cada diseño, el carenado de las suspensiones, el piso, la cobertura superior, los retrovisores: todo debe ser una invitación a que el aire fluya, se escurra con eficiencia, pase sin dejar huellas, y que cada giro por la pista permita explorar un margen de mejora.

Hay una frase que inmortalizó don Enzo Ferrari y dice así: “Cuando usted compra un Ferrari, está pagando por el motor. El resto se lo regalo”. Pintura de una época. Reflejo de dónde estaban anclados los valores de la competencia. El rugido del motor lo era casi todo. Su potencia, un gran capital. Hasta que apareció un invitado inesperado: la aerodinámica.

BENDITA TABLITA

CÓMO LEER GRÁFICOS EN PANTALLA

Ver una carrera de Fórmula 1 por TV es tener 1/5 de la pantalla, del lado izquierdo, ocupado por una tabla, cambiante no solo de acuerdo a las posiciones de los autos en la carrera, sino por una serie enorme de variables, que revisaremos aquí.



LAS FUNDAMENTALES

F1	
LAP 54/63	
1	VER LEADER
2	PIA +0.555 H
3	NOR +0.994 H
4	LEC +1.168 H
5	W ALB +1.881 H
6	RUS +2.129 H
7	HAM +2.307 H
8	W SAI +2.922 H
9	HAD +3.291 H
10	HUL +3.556 H
11	TSU +4.290 H
12	GAS IN PIT
13	LAW +4.885 H
14	ALO +5.149 H
15	STR +5.539 H
16	COL +6.047 H
17	BOR +6.490 H
18	BEA +6.890 H
19	ANT OUT
20	OCO OUT

Número de vueltas sobre el total de vueltas de la carrera

Récord de vuelta

Diferencia de tiempos de cada piloto respecto al líder de la carrera

Intervalo de tiempo entre pilotos

Tipo de neumático

En boxes

Abandono

SAFETY CAR

F1	
LAP 29/63	
FIA VIRTUAL SAFETY CAR	
1	VER INTERVAL M
2	W ALB +26.456 M
3	PIA +6.275 H
4	HAD +2.271 M
5	ANT +1.223 H
6	HAM +0.650 H
7	NOR +1.001 H
8	LEC +2.864 H
9	HUL +3.640 H
10	BEA +1.441 H
11	RUS +0.583 H
12	TSU +4.496 H
13	W SAI +0.511 H
14	ALO +3.382 H
15	STR +3.705 H
16	GAS +3.170 H
17	LAW +2.360 H

PARADAS EN BOXES

F1	
LAP 14/63	
PIT STOPS	
1	VER 0
2	NOR 0
3	W ALB 0
4	PIA IN PIT
5	STR 0
6	HAD 0
7	ANT 0
8	HAM 0
9	HUL 0
10	COL 0
11	BEA 0
12	TSU 0
13	LEC 1
14	RUS 1
15	ALO 1
16	W SAI 1
17	OCO 1

DURACIÓN DE LA DETENCIÓN EN BOXES

9	LECLERC
IN PIT	29.5
13	TSUNODA
STOP TIME	2.2
7	HAMILTON
IN PIT	29.949

COMPARACIÓN DE TIEMPOS

LAST LAP	SECTOR 1	SECTOR 2	SECTOR 3	LAP 10		
2	PIASTRI	-0.214	-0.683	-0.343	-1.240	M
4	NORRIS	26.292	29.040	27.650	1:22.982	M

RADIO DEL PILOTO

LECLERC RADIO
16

NOTICIAS SOBRE INCIDENTES INVESTIGADOS

FIA STEWARDS: LECLERC, ALBON INCIDENT
TURN 2 - FORCING ANOTHER DRIVER OFF THE TRACK - UNDER INVESTIGATION

La antítesis de Enzo fue un tal Colin. Un inglés que vio la posibilidad de ganar rendimiento en algunos suplementos fijados a la carrocería. Colin Chapman, en 1968, adhirió aletas invertidas a los costados de la nariz del modelo 49B de Lotus. Era la tercera carrera de una temporada que por entonces tenía doce en total. Lotus y su piloto, Graham Hill, fueron campeones del mundo. Nacía una nueva era. Alguien, por primera vez, ganaba la batalla del viento.

Era la primera gran revolución de la F1. El todopoderoso motor delantero dejaba lugar a algo más sutil. Motor atrás y alas que lo acompañen para volar. Mediados de los sesenta, principios de los setenta. Tranquilos, los motores gozarán de una revancha con la llegada de los turbo. Allí los franceses y Renault tendrán mucho para contar en el límite con el inicio de la década del ochenta.



Mítico. El Lotus 49 de Colin Chapman.

La evolución física de los autos

La silueta clásica de los primeros años, baja, angosta y liviana, poco tiene que ver con los vehículos actuales, que duplican su peso y ocupan mucho más espacio en pista. La pregunta que atraviesa esta transformación es sencilla: ¿por qué cada generación de autos fue más grande que la anterior?

La respuesta la podemos encontrar en todo lo que la categoría fue incorporando con el paso del tiempo. A medida que avanzaron la electrónica, los sistemas híbridos, los dispositivos aerodinámicos y —sobre todo— las medidas de seguridad para preservar la vida de los pilotos, el auto debió crecer para poder empaquetar todos los elementos. Esa acumulación explica el contraste entre épocas. Un monoplace de 1950 medía apenas tres metros y medio y pesaba poco más de 400 kilos. En los años noventa ya superaba los cuatro metros y medio y los 500 kilos. Con la llegada de los 2000, los autos empezaron a acercarse a los 600 kilos. Hoy la escala es otra: 798 kilos y alrededor de cinco metros y medio de longitud, de un alerón al otro.

Los ingenieros llevan años intentando revertir esta tendencia, pero cada reducción de peso llega a cuentagotas. Seguridad, eficiencia, electrónica, refrigeración: cada componente exige espacio, protección y materiales específicos. En ese equilibrio se encuentra uno de los dilemas actuales de la Fórmula 1; los autos son más seguros y complejos que nunca, pero también más pesados.

La cuestión del peso es uno de los grandes desafíos que están presentes en los cambios reglamentarios implementados a partir de 2026. Pero ya llegaremos a ese capítulo: recién estamos arrancando.

El árbol genealógico de las escuderías

Solo tres escuderías mantuvieron su nombre desde que aparecieron en el campeonato: Ferrari, presente desde 1950; McLaren, desde 1966; y Williams, desde 1975. Son las únicas que atravesaron décadas sin cambiar su identidad, con distintos motores pero con la misma bandera, la misma estructura de fondo y una cultura interna que sobrevivió más allá de los resultados. En todo lo demás, la categoría es un mapa de mutaciones.



Ayer y hoy. Del Mercedes W196 de mediados de los cincuenta al McLaren del 2025.

Para entenderlo, basta mirar el camino que va de Minardi a Alpha-Tauri. Minardi fue una escudería italiana de presupuestos bajos, pero con el enorme mérito de abrirle la puerta a grandes talentos. De ahí salió Fernando Alonso, por ejemplo. Cuando Red Bull desembarcó

en la categoría, compró la estructura y la convirtió en Toro Rosso, su equipo B. Ese proyecto se mantuvo hasta 2020, cuando la marca decidió renombrarlo AlphaTauri, con un traslado progresivo hacia Racing Bulls, la escudería italiana propiedad de la empresa Red Bull.

La historia de la escudería Red Bull también arranca más lejos de lo que vemos hoy. Empieza con Stewart Grand Prix, el equipo del tricampeón Jackie Stewart. Ford compra ese proyecto y lo renombra Jaguar, intentando instalar una marca histórica en la F1 moderna. No funcionó. Cuando Jaguar se retira, aparece el grupo austríaco de la bebida energizante y nace Red Bull Racing. De ese linaje surge un equipo que después dominaría la categoría con Sebastian Vettel y Max Verstappen.

El caso de Aston Martin es de los más cambiantes. Todo empezó con Jordan, el equipo amarillo de Eddie Jordan en los años noventa. Lo compró un grupo ruso y pasó a llamarse Midland. Un año después, un consorcio holandés lo transformó en Spyker. Luego apareció Vijay Mallya y nació Force India, que duró hasta que los problemas legales del dueño obligaron a una reestructuración completa. Llegó entonces Racing Point, sostenido por Lawrence Stroll, hasta que el proyecto tomó su forma actual: Aston Martin, primero con motores Mercedes y con motores Honda a partir de 2026.

En el otro extremo está Haas, uno de los pocos equipos nuevos sin demasiadas mutaciones, más allá de un antecedente muy lateral entre 1985 y 1986. Desde su ingreso en 2016, Haas F1 Team se llama igual. Una estabilidad que no es casual: durante los diez años que pasaron entre aquel momento y 2025, fue el único equipo estadounidense de la categoría, lo que le garantiza un lugar estratégico en el mercado más deseado por la Fórmula 1. A partir de 2026, le surgió un rival para disputarle esa exclusividad: se incorporó la escudería Cadillac de la mano de General Motors.

La genealogía de Sauber también es un ejemplo claro de vaivenes. Alfa Romeo fue campeón en los años cincuenta y volvió a la

categoría en los setenta y los ochenta. Después de su salida, Sauber entra en 1993, se asocia con BMW y pelea campeonatos. Cuando BMW se retira, Sauber vuelve a ser Sauber, motorizado por Ferrari. Años más tarde, Alfa Romeo regresa como marca comercial sobre la estructura suiza, hasta 2023. Sauber sigue ahí, con otros nombres, pero con la misma raíz.

La línea histórica de Mercedes también es sorprendente. Las Flechas de Plata fueron gigantes en los años cincuenta, pero se retiraron tras un accidente en 1955. Décadas más tarde, en 2010, reaparecieron a través de una sucesión de compras y traspasos de marcas que conviene repasar. En 1970, el constructor privado Ken Tyrrell desarrolló una escudería con su propio nombre que compitió hasta 1998. Luego esa estructura pasó a manos de British American Racing, que a su vez fue comprada por Honda. Cuando Honda se retiró por la crisis financiera de 2008, Ross Brawn compró la estructura por 1 dólar, creó Brawn GP y ganó el campeonato de 2009. Sobre esa base reapareció Mercedes de manera oficial y construyó la era híbrida que dominó entre 2014 y 2020.

El linaje de Renault también requiere varias conexiones. Entra con equipo propio en 1977 y desarrolla los motores turbo que cambiarían la categoría. En paralelo aparece Toleman, que descubre a Ayrton Senna en 1984. Benetton compra Toleman y gana dos títulos con Michael Schumacher en 1994 y 1995. Más tarde Renault compra Benetton, regresa como constructor y celebra los campeonatos de 2005 y 2006 con Fernando Alonso. Después de nuevas idas y vueltas, la marca adopta la denominación Alpine, la escudería que confirmó a Franco Colapinto como uno de sus pilotos titulares para la temporada 2026.

A este árbol genealógico conviene sumarle ramas que ya no están, pero que definieron épocas completas: Lotus, la obra maestra de Colin Chapman, que elevó la aerodinámica a otro nivel; Brabham, fundada por Jack Brabham y Ron Tauranac, sinónimo de audacia

técnica, desde los autos campeones de los 60 hasta el famoso *fan car* de 1978; y Maserati, protagonista absoluta de los primeros años de la categoría, campeona con Juan Manuel Fangio en 1957, y pilar de la Fórmula 1 en su etapa fundacional.

Los equipos campeones

Títulos de pilotos, títulos de constructores, hegemonías largas, ciclos breves, equipos que dominaron una época y otros que apenas dejaron un destello pero cambiaron la categoría para siempre. El campeonato de constructores existe desde 1958 y, desde entonces, Ferrari es la referencia absoluta. Es la única escudería presente desde 1950, acumuló más títulos que nadie y construyó una identidad que supera a cualquier piloto puntual. Ferrari ganó en los sesenta, ganó en los setenta, volvió a ganar en los 2000 con Michael Schumacher. Es el hilo rojo que atraviesa toda la historia de la F1.

McLaren y Williams aparecen enseguida en esa línea. McLaren ganó en los setenta, en los ochenta, en los noventa; mezcló eras de Niki Lauda, Alain Prost, Ayrton Senna y Mika Häkkinen. Williams marcó los ochenta y los noventa con autos que definieron estándares: motores Honda, Renault, electrónica pionera, y títulos de pilotos como Nelson Piquet, Nigel Mansell, Alain Prost y Damon Hill. Fueron, durante un largo tramo, las dos potencias británicas de la categoría.

Después llega la irrupción moderna de Mercedes y Red Bull. Mercedes dominó la era híbrida de 2014 a 2020 con una superioridad que solo se había visto en los años dorados de Ferrari. Lewis Hamilton, Nico Rosberg, siete títulos consecutivos de constructores, una hegemonía total. Red Bull, en cambio, construyó dos ciclos distintos: primero con Sebastian Vettel entre 2010 y 2013, y más tarde con Max Verstappen a partir de 2021. Son los ejemplos

más claros de cómo una buena interpretación del reglamento puede cambiarlo todo.

Entre esas grandes fuerzas aparecen las historias intermedias, las que completan el cuadro general y le dan textura al deporte. Lotus ganó títulos en los sesenta y los setenta de la mano de Colin Chapman; Brabham lo hizo con su propio fundador al volante, algo irrepetible; Benetton irrumpió con Michael Schumacher en 1994 y 1995; Renault volvió para consagrarse con Fernando Alonso en 2005 y 2006. Equipos que quizás no sostuvieron décadas de dominio, pero sí dejaron épocas completas marcadas a fuego.

Un párrafo final para las escuderías que nunca ganaron un título, pero que fueron imprescindibles: Minardi como formadora de talentos, Tyrrell como símbolo artesanal de los setenta, Sauber como puente entre generaciones, Jordan como fábrica de sorpresas en los noventa.

Campeonatos eran los de antes

Cambiaron las escuderías, los autos, los motores, los circuitos, las reglas. La Fórmula 1 nunca se mantuvo igual durante demasiado tiempo. Hubo épocas dominadas por el talento de los pilotos, otras marcadas por el poder omnímodo de la tecnología, y ciclos en los que el reglamento terminó potenciando a algunos por encima del resto.

Mirar el pasado con los ojos del presente suele ser un ejercicio injusto. Durante décadas, los campeonatos tuvieron pocos participantes, calendarios breves y márgenes de desarrollo mucho más amplios. Ganar seis o siete carreras podía significar arrasar. Hoy, con más de veinte grandes premios por temporada, la repetición de un dominio genera una sensación distinta, amplificada por la exposición mediática permanente y por las redes sociales.

Comprender cómo y por qué se dieron esos ciclos es clave para analizar una creencia que vuelve una y otra vez: que los campeonatos de antes eran mejores, más competitivos. Si bien siempre hubo años con fuertes predominios, es cierto que la era moderna fue testigo de momentos abrumadores y hasta preocupantes, sobre todo en el intento por sostener la expectativa hasta el final de un ciclo. Verstappen ganó el campeonato 2023 con un 86% de victorias. Fueron 22 grandes premios y 19 primeros puestos. Aplastante. Un porcentaje comparable al de Alberto Ascari en 1952 y Jim Clark en 1963, cuando ambos estuvieron por arriba del 70%, aunque en temporadas con menos de diez carreras. En la era moderna, Michael Schumacher en 2004, con el 72%, Sebastian Vettel en 2013, con el 68%, y Lewis Hamilton en 2020, con el 64%, son las expresiones estadísticas más cercanas al fenómeno neerlandés.

Al revisar el Campeonato de Constructores, quedan aún más en evidencia ciclos modernos con porcentajes sorprendentes: Red Bull en 2023, con el 95% de las victorias; Mercedes en 2016, con el 90%; McLaren en 1988, con el 93%; y Ferrari en 2004, con el 88%. Entre las décadas del cincuenta y del ochenta no es frecuente, aunque sí posible, encontrar escuderías que superen el 60% de las carreras ganadas en una misma temporada.

Observando más en detalle, algunas campañas tuvieron definiciones exageradamente prematuras. Michael Schumacher se consagró en 2002 cuando todavía restaba disputar el 36% del campeonato. Mansell lo hizo en 1992 con el 68% del calendario completado. Verstappen en 2023, con el 77%. Vettel en 2011, con el 84%. Son algunos de los casos más notables. Nada semejante aparece con tanta frecuencia en el pasado.

Los factores de estas tendencias son múltiples, palpables, evidentes. El retorno del efecto suelo fue para Verstappen la piedra angular de su despegue. Los motores híbridos, el sustento del ciclo de Mercedes con Lewis Hamilton. Las ayudas electrónicas, la mina

de oro de los récords de Schumacher. El desarrollo aerodinámico, la razón de ser de Sebastian Vettel. Períodos reglamentarios que consolidaron a estos pilotos, quienes solo menguaron su aplastante vigencia cuando ese mismo reglamento mutó hacia plataformas diferentes.

Historia de los cambios reglamentarios recientes

La Fórmula 1 cambia porque la tecnología evoluciona, cambia por razones de seguridad, cambia para corregir desequilibrios, cambia porque un equipo domina demasiado, cambia porque el espectáculo se resiente. Y, aun así, en la mayoría de los casos ocurre lo mismo: las escuderías encuentran el modo de adaptarse, alcanzan un nuevo punto de convergencia y todo vuelve a parecerse bastante a lo anterior.

Entre las modificaciones recientes hubo varias pensadas como incentivos puntuales. El punto por vuelta rápida reapareció a fines de la década de 2010, buscando premiar a quien se animara a ir al límite en carrera, pero pronto se transformó en una herramienta estratégica milimétrica. Bastaba una parada sobre el final y un compuesto blando nuevo para quitarle un punto clave a un rival directo. Lo que en el papel era un estímulo deportivo terminó usado como bisturí de campeonato, hasta que se decidió volver a eliminarlo en 2025.

Algo similar ocurrió con la ampliación del número permitido de motores por temporada. Cuando se pasó de tres a cuatro unidades, la lógica era clara: evitar que los propulsores alcanzaran niveles extremos de desgaste y, al mismo tiempo, darle un poco de aire a las escuderías medianas. Pero la temporada que inauguró ese cambio fue dominada sin matices por el mismo equipo que ya dominaba antes, lo cual hizo evidente que, aun con motores menos castigados,

la relación de fuerzas seguía intacta. El ajuste del reglamento no alteró las jerarquías deportivas.

Hasta la implementación de un reglamento nuevo en 2026, el gran paquete aerodinámico de 2022 fue quizás la reforma más ambiciosa de los últimos años. Con el retorno del efecto suelo, el objetivo era que todos partieran de una base relativamente común y que el auto pudiera seguir más de cerca al que va adelante, reduciendo la turbulencia y recuperando esa sensación de persecución real que había desaparecido. En los papeles era impecable; en la pista, mucho más complejo. El rebote vertical —el famoso *porpoising*— obligó a rediseñar soluciones y, a medida que avanzó la temporada, quedó claro que el aire sucio, lejos de desaparecer, seguía condicionando la posibilidad de pelear rueda a rueda. Una reforma enorme, sí, pero con un impacto menor al esperado en el modo de competir.

En esa lista de cambios no entran los dispositivos de seguridad —como el halo— porque pertenecen a un universo distinto: el de proteger la vida de quienes manejan autos que viajan a más de 300 kilómetros por hora. Aquí el foco está puesto en todas las modificaciones pensadas directamente para mejorar el espectáculo o equilibrar la competencia. Y, en esa categoría, uno de los cambios más visibles fue la incorporación de las carreras *sprint*.

El formato *sprint*, implementado en la década de 2020, buscó agregar acción al fin de semana, diversificar estrategias y sumar puntos adicionales. Para algunos fue una novedad bienvenida; para otros, un elemento que fragmentaba la preparación habitual. En ciertos circuitos ofreció grandes carreras; en otros se volvió incómodo, especialmente para las escuderías con menos recursos, que debían repartir sus esfuerzos entre dos formatos distintos.

Un cambio realmente profundo se dio en 2014 con la introducción de los motores híbridos. La intención estaba ligada a las automotrices: usar la F1 como laboratorio de tecnologías aplicables

al auto de calle. El resultado deportivo fue una hegemonía casi total de Mercedes durante siete años consecutivos. Solo a partir de 2021 Red Bull estuvo en condiciones de disputarle el título hasta la última carrera. Hubo temporadas en que Ferrari insinuó una recuperación, y hasta un buen impulso de Williams en el inicio de la era híbrida, pero la estructura general fue de una clara dominación. Paradójicamente, un cambio pensado para modernizar y diversificar terminó generando uno de los ciclos más cerrados de la historia reciente.

Pocos años antes, en 2011, había llegado el DRS: un alerón trasero móvil que reducía la resistencia al aire y permitía que el auto persiguiera al de adelante con un plus de velocidad. En su momento fue celebrado como una herramienta para favorecer adelantamientos; con los años se volvió un recurso previsible, casi mecánico. Funciona, sí, pero también genera la sensación de que algunos sobrepasos están prefabricados.

A la misma lógica pertenece el cambio de sistema de puntos de 2010, que más adelante veremos en detalle. Por ahora, solo diremos que el nuevo formato posibilitó campeonatos muy competitivos, como aquel en el que Red Bull obtuvo su primer título, disputado mano a mano con Ferrari y McLaren. Aun así, la reforma no logró, por sí sola, evitar ciclos de dominio.

En 2006 se implementó uno de los cambios más celebrados: el sistema de clasificación dividido en Q1, Q2 y Q3, con eliminación progresiva. Ese formato transformó el sábado en un espectáculo propio y ha perdurado hasta el presente con modificaciones menores. Es uno de los raros casos en que la categoría encontró una solución sólida y la mantuvo sin grandes discusiones.

El período anterior, entre 2004 y 2005, había estado marcado por un ida y vuelta en materia de neumáticos. Las velocidades alcanzadas en 2004 llevaron a limitar la superficie de apoyo mediante compuestos acanalados, a prohibir los cambios de neumáticos y a

endurecer las reglas sobre la duración de los motores: un propulsor debía durar dos grandes premios completos. Para un calendario de dieciocho fechas era una disponibilidad muy amplia comparada con la actualidad. Antes, incluso, se usaba un motor por carrera. Y en la era previa —la de Schumacher en Ferrari—, los motores eran prácticamente ilimitados: uno para clasificar, otro para correr, otro para test privados. Los ensayos también eran ilimitados; Ferrari podía girar en Fiorano el equivalente a varios grandes premios en pocos días. Esa disponibilidad explica buena parte del desequilibrio competitivo de esa etapa.

Revisar todos estos cambios deja una sensación clara: casi ninguno fue una solución definitiva. Muchos tuvieron buenas intenciones, algunos lograron mejoras puntuales y otros corrigieron síntomas sin resolver causas estructurales. La posibilidad de ver cuatro o cinco autos con chances reales de ganar cada domingo sigue siendo la excepción, no la norma.

Casi todos estos cambios tuvieron éxito a medias. Funcionaron un tiempo, generaron expectativas y después terminaron en lo mismo: las escuderías se acostumbraron, encontraron la vuelta y la ventaja volvió a concentrarse en los mismos. Una y otra vez.

Entonces, aparecen las preguntas de fondo, las que sobrevuelan cada reforma desde hace décadas: ¿no habrá un problema mucho más profundo, más ligado al desarrollo aerodinámico, que vuelve a los autos perfectos para correr a velocidades astronómicas —incluso en curva— pero, al mismo tiempo, hace casi imposible que existan sobrepasos? ¿No serán esas cuestiones estructurales —las que definen cómo se comporta el aire sobre la carrocería, cuánto pierde un auto cuando persigue a otro, cuánto castiga al rendimiento el solo hecho de correr en tránsito— las que la Fórmula 1 todavía no está en condiciones de resolver del todo?