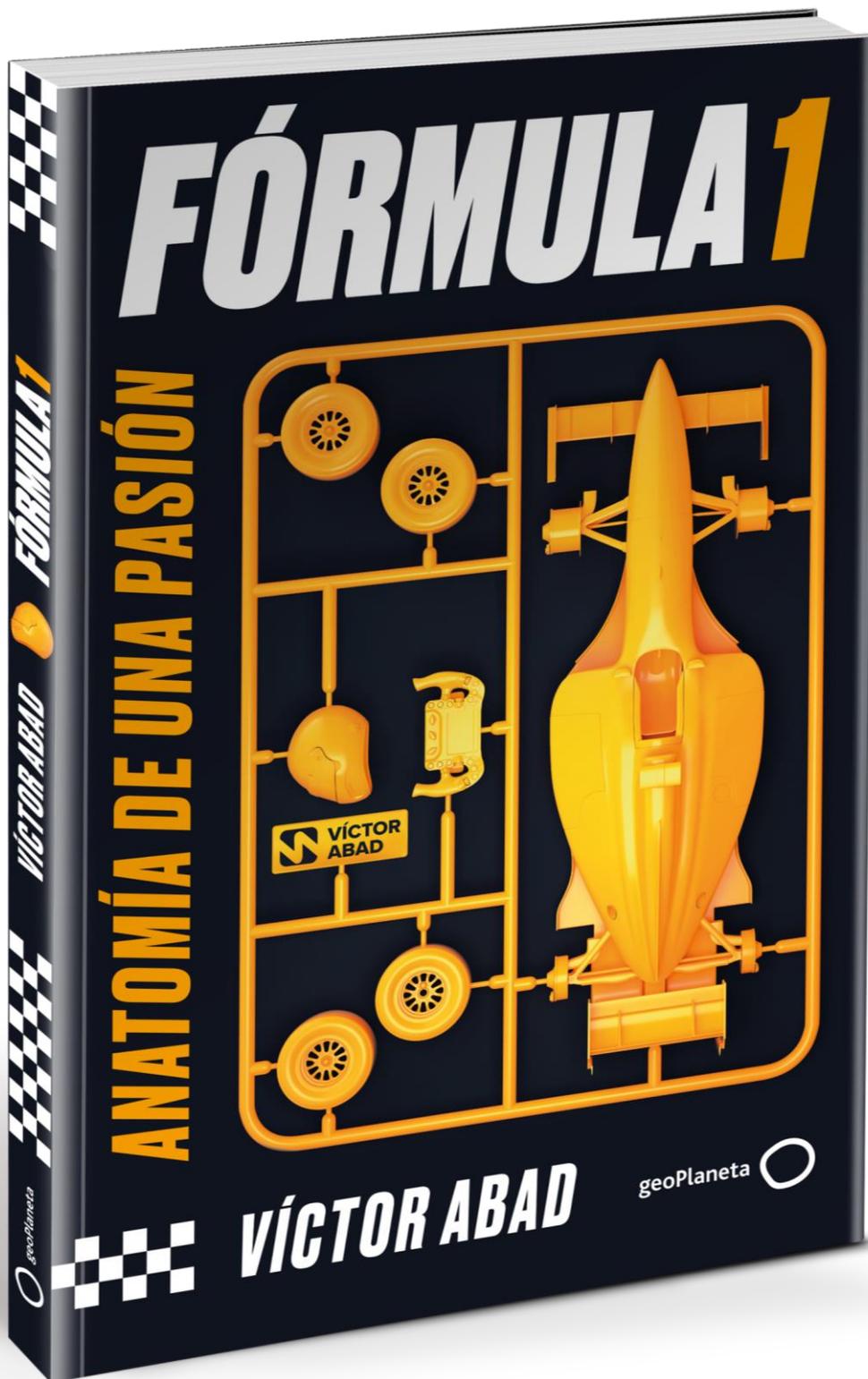




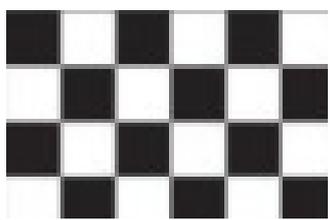
geoPlaneta



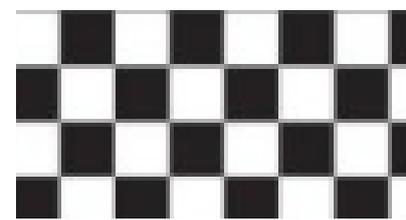
A la venta el 27 de marzo de 2023



geoPlaneta



# FÓRMULA 1



## ANATOMÍA DE UNA PASIÓN

VÍCTOR ABAD

**El streamer de Fórmula 1 de referencia en España explica las claves de su pasión por un deporte que congrega a miles de aficionados.**

Apasionado de la Fórmula 1 desde pequeño, **Víctor Abad** creó con solo quince años un canal de YouTube para ofrecer **vídeos de humor, opinión, análisis sobre pilotos y resúmenes de Grandes Premios**. Con los años se ha convertido en **uno de los canales de F1 más seguidos y Víctor, en uno de los analistas más reconocibles y respetados del medio**.

En este libro **reflexiona sobre los motivos de una pasión que ha marcado su trayectoria vital y profesional**, y lo hace explicando, capítulo a capítulo, **las claves no siempre evidentes que definen la Fórmula 1: los pilotos, los equipos, el coche, la unidad de potencia, los neumáticos, los circuitos, los Grandes Premios, la pasión...**

Gracias al **lenguaje didáctico** de Víctor Abad, es posible entender mejor **el papel de los diferentes actores de la Fórmula 1, interpretar los avatares de una carrera y las decisiones de los equipos, y aprender a amar un espectáculo grandioso**. Porque **este libro, en definitiva, no es otra cosa que una carta de amor a 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»

## AUGE EN ESPAÑA

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**.

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.

**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.**

## DECLIVE



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 suenan, 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.**

## RENACER

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.



**¿Qué estará sucediendo que todo el mundo vuelve a hablar de ello?**

«Con este libro quiero que os encaprichéis tanto como yo de una disciplina que me tiene robado el corazón desde la infancia».

### ¿QUÉ ESPERAR DE ESTE LIBRO?

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.

### ¿QUÉ ES ESTO DE LA FÓRMULA 1?

La Fórmula 1 es la **categoría reina del automovilismo**, un **Campeonato del Mundo** en el que —actualmente— **veinte pilotos** repartidos en **diez equipos** compiten por **dos títulos**: el **Campeonato Mundial de Pilotos** y el **Campeonato Mundial de Constructores**.

A lo largo de la temporada se disputan **más de veinte Grandes Premios**, y el que consigue más puntos es el que se lleva los títulos. Como en cualquier otra competición deportiva que involucre una carrera, **el objetivo es ser el más rápido**. Los veinte pilotos de la parrilla salen a la vez cuando se apagan las luces del semáforo, y a partir de ahí deben atacar e intentar adelantar a sus rivales para sacar la mayor cantidad posible de puntos. Hoy en día, solamente puntúan los diez primeros.

**El hecho de que en cualquier momento pueda cambiar absolutamente todo es lo que hace de la Fórmula 1 un deporte impredecible**



Recuerdo el Gran Premio de Hungría del 2021. La parrilla de salida estaba formada por los dos Mercedes al frente con Lewis Hamilton en la pole, los dos Red Bull detrás y, a partir de ahí, una melé de McLaren, Ferrari y Alpine, con el AlphaTauri de Pierre Gasly de por medio. Lo de siempre: los grandes delante y los no tan grandes detrás. Pues bien, la carrera terminó con el francés Esteban Ocon llevándose su primera victoria en la Fórmula 1. Lewis Hamilton acabó segundo y Carlos Sainz, con Ferrari, tercero.

Y hay que destacar que originalmente fue el Aston Martin de Sebastian Vettel el que ocupó el segundo lugar, pero fue desbancado del podio por una descalificación técnica. Dos de los cuatro Mercedes y Red Bull abandonaron, también un Ferrari; el por aquel entonces líder del Mundial, Max Verstappen, casi quedó fuera de combate; ninguno de los dos McLaren alcanzó la zona de puntos, y los dos pilotos de Williams entraron en el Top 10 por primera vez desde el 2018. Previsible, ¿no? Ajá. Pues predice eso, chato.

La Fórmula 1 es una categoría deportiva única. El riesgo, la intensidad, la impredecibilidad, la adrenalina...



## LOS PILOTOS

Los pilotos son los que se llevan la gloria, los que ocupan los titulares de la prensa, los que se juegan la vida manejando sus máquinas por los mejores circuitos del mundo, pero a fin de cuentas no dejan de ser uno más en el equipo.

La Fórmula 1 ni es ni debe ser una categoría en la que todos los participantes tengan las mismas oportunidades de ganar. Esa es,

quizá, su mayor diferencia con otros deportes: en muchas ocasiones, ganar o perder no dependerá del piloto, sino de la máquina que conduzca.

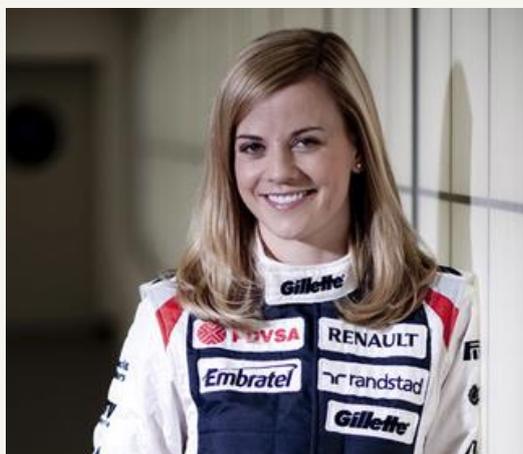
## ¿CÓMO SE LLEGA A LA F1?

Llegar a la Fórmula 1 como piloto es tremendamente complicado. En la actualidad solo hay veinte asientos disponibles, y tras cada temporada no se suelen liberar más que dos o tres plazas para pilotos debutantes. Oportunidades hay pocas, la competencia es muy grande y la exigencia una vez que aterrizas en el paddock es inmensa. Habitualmente, los pilotos de la Fórmula 1 empiezan en el karting desde muy pequeños, algunos en edad de benjamines.

Una vez que han completado varios campeonatos a nivel nacional e internacional y han alcanzado la **edad mínima para correr en monoplaza**, que varía en cada país (catorce años en Dinamarca, dieciséis en España, etc.), dan el **salto a las categorías júnior**. En estos campeonatos de formación se instruye a los pilotos y se les pone a prueba en situaciones complejas. Para valorar quién tiene más talento sobre la pista, todos los equipos de estas categorías compiten con el mismo monoplaza. Esto no quiere decir, sin embargo, que todas las escuderías sean iguales, porque las hay que disponen de mejores instalaciones, más patrocinadores y, por ende, más presupuesto, de modo que terminan imponiéndose pese a llevar el mismo monoplaza que el resto. PREMA Racing, por ejemplo, suele dominar el cotarro y sacar mucha ventaja a otros como Trident o el equipo español Campos Racing.

En estas categorías, al igual que en la Fórmula 1, los pilotos disputan sesiones de entrenamientos libres, una clasificación para exprimir su velocidad pura a una vuelta y la carrera propiamente dicha, en la que tienen que gestionar las gomas y, según las circunstancias, atacar o defenderse. Pero en estas categorías lo habitual es participar en dos o más carreras cada fin de semana para probar distintos escenarios.

## AUTOMOVILISMO FEMENINO: ¿HAY MUJERES EN LA FÓRMULA 1?



El automovilismo es uno de los pocos deportes mixtos que existen. Es decir, siempre ha permitido que las mujeres compitan con los hombres en la misma categoría. A lo largo de la historia del mundo del motor, algunas mujeres han logrado brillar. En WRC encontramos a la gran **Michèle Mouton**, ganadora de cuatro rallyes, subcampeona del mundo en 1982 y vencedora de otras prestigiosas carreras como las 24 Horas de Le Mans de 1975 en la categoría de prototipos de menos de dos litros. En IndyCar tenemos el caso de **Danica Patrick**, ganadora de la Japan 300 en el 2008. Obtuvo grandes resultados en las 500 Millas de Indianápolis, como su cuarta posición

en el 2005 (el año de su debut) y su tercer puesto en el 2009, una temporada en la que además terminó quinta en la clasificación general. En las categorías de resistencia hay varios ejemplos, como el de **Sabine Schmitz**, dos veces ganadora de las 24 Horas de Nürburgring, y el equipo de Iron Dames, exclusivamente femenino, que se ha apuntado muy buenos resultados. Y, sí, en la Fórmula 1 también han pilotado mujeres..., pero muy pocas. Tan solo seis han tomado parte en un Gran Premio en toda la historia de la disciplina. Y, de esas seis, solo dos pudieron clasificarse y participar en una carrera: **Maria Teresa de Filippis** y **Lella Lombardi**, ambas italianas.

La última presencia femenina en la parrilla llegó en las temporadas 2014 y 2015, con la escocesa **Susie Wolff**.

**Faltan mujeres compitiendo en monoplazas.** Falta más interés del público femenino por el automovilismo. Si hubiese más mujeres compitiendo, habría más competencia. Si hubiese más competencia, el nivel aumentaría año tras año. Y con más nivel todo sería más fácil, o al menos no pasaría tanto tiempo entre un talento generacional y otro. No hay más. La Fórmula 1 es un sitio en el que es muy pero que muy difícil entrar. Seas hombre o mujer. Solo dispone de veinte asientos por año, y la mayoría se mantienen ocupados de una temporada a otra.

**Gráfica:** Hombres o mujeres, que participaron en una carrera como mínimo en las siguientes categorías de monoplazas durante la temporada 2023.

Categoría	Todos los pilotos	N.º de mujeres
Fórmula 2	25	0
Fórmula 3	35	1
F. R. Europea	51	1
F. R. Japonesa	25	1
F. R. de Oriente Medio	37	0
EuroCup 3	28	0
F4 Española	49	0
F4 Británica	27	0
F4 Francesa	27	0
F4 Italiana	50	3
F4 de Estados Unidos	44	3
TOTAL	398*	9
	Porcentaje	2,26 %

## UN DEPORTE DE EQUIPO

El automovilismo es un deporte de equipo, igual que casi todos los deportes mayoritarios. **El piloto es siempre el que marca la diferencia, pero este solo brillará si el equipo se lo permite.**



En la actualidad, muchos equipos tienen **convenios y acuerdos con otros equipos de la parrilla**. Más allá de la evidente relación entre **Red Bull** y **AlphaTauri** (antigua Toro Rosso), dos escuderías dirigidas por una misma entidad, hay otras asociaciones menos evidentes, como la que mantienen **Mercedes** y **Williams**.

## LOS COCHES

Los Fórmula 1 son **una obra maestra de la ingeniería**. Coches **bestialmente rápidos en línea recta**, con una **excepcional capacidad de frenada** y un **extraordinario agarre en curva**. **Un reto técnico absolutamente apasionante** y, además, **persistente**, ya que **los monoplazas cambian cada cuatro o cinco años** de acuerdo con las modificaciones que se introducen en el reglamento técnico. La FIA sufre mucho para redactar estos cambios en el reglamento, porque cada vez que tocan o limitan algo, los mejores ingenieros del mundo se las ingenian, nunca mejor dicho, para **sortear las nuevas normas**.



En las fábricas encuentras a toda una jauría de pillos que, en busca de los **vacíos legales** de la escritura y con toda clase de triquiñuelas, **intentan fabricar algo que ningún otro equipo haya interpretado de la misma manera**. Por este motivo, **todos los cambios en el reglamento se reciben con gran entusiasmo**.

Entre el **2017 y el 2021**, los monoplazas **eran bestiales**, especialmente los del 2020. Verlos dar una vuelta era una barbaridad. Pero **tenían un problema: no se podían seguir de cerca debido al aire sucio**.

Si esto ocurre, los coches tienen **más dificultades para adelantarse**; si no se adelantan, las carreras son bastante aburridas, y si las carreras son aburridas, el interés por la Fórmula 1 decae, tanto para los aficionados como para las marcas. Es por ello por lo que **los coches de estos últimos años son, a propósito, un pelín más lentos que los de la generación anterior**. Su aerodinámica es más simple y su aire sucio molesta menos a los perseguidores, y, por tanto, los adelantamientos van en aumento.

## LOS CIRCUITOS

La Fórmula 1 viaja por todo el mundo prácticamente sin descanso. Cada vez son más los circuitos que visitamos: la temporada 2024 superará el récord de carreras con veinticuatro Grandes Premios. Y lo bonito de todo esto es que cada circuito es de su padre y de su madre. En cada país, los veinte pilotos de la parrilla afrontan un reto radicalmente distinto.



## LOS GRANDES PREMIOS



Formar parte del calendario de la Fórmula 1 requiere una inversión millonaria, y, si incluimos el coste de la construcción del circuito, incluso multimillonaria. Ser la sede de uno de los Grandes Premios se considera algo muy exclusivo: pone tu ciudad y tu país en el foco mediático de cientos de millones de espectadores y deja un impacto económico inmenso. Esa semana, hoteles, restaurantes y mil y un negocios se llenan hasta la bandera, lo que significa que se crean un montón de empleos temporales y se ingresa una cantidad ingente de dinero. Solo veinticuatro ciudades tienen ese honor año tras año. Albergar una carrera de Fórmula 1 te da caché. Por eso la FOM, más allá del gasto que implica mantener y gestionar el circuito, te pide aún más dinero. Para crear tu Gran Premio y formar parte del campeonato, debes pagarle una auténtica millonada a la organización. A esto se le llama canon. No es un precio fijo o algo así, ya que cada país alcanza un acuerdo distinto. Abu Dabi, por ejemplo, negocia también su condición de último Gran Premio del año. Esto, por supuesto, se paga aparte.

**Cada Gran Premio de Fórmula 1 dura un fin de semana entero:** no es que lleguen los equipos, disputen la carrera y se vayan. Para nada. Los pilotos han de probar el monoplaza, buscar la configuración perfecta junto con su equipo, preparar la estrategia y, entonces sí, intentar clasificarse antes de que el domingo se celebre la carrera. Los equipos llegan al circuito varios días antes de que arranque la acción en pista. Durante esos días, entre semana, reciben material procedente de otros circuitos, montan los boxes, el coche y los *hospitalities*. Estos últimos son los edificios desmontables que los equipos instalan en el paddock, donde «habitan» los pilotos mientras están en el recinto y donde comen los empleados; también es el lugar en el que se recibe a los invitados. El jueves, con todo ya listo en el trazado, llega el día de los periodistas, que tienen la oportunidad de entrevistar a los pilotos y a sus jefes de equipo en grupo o individualmente, para la prensa o para las televisiones. Los equipos, mientras tanto, se reúnen y preparan la estrategia, inspeccionan las instalaciones y el circuito a pie en el famoso track walk, y mucho más. Y el viernes ya arranca el mambo.





geoPlaneta

## ÍNDICE DE CONTENIDOS

**Capítulo 1.** ¿Por qué la Fórmula 1?

**Capítulo 2.** Conceptos básicos

**Capítulo 3.** Los pilotos

**Capítulo 4.** Los equipos

**Capítulo 5.** El coche

**Capítulo 6.** La unidad de potencia

**Capítulo 7.** Los neumáticos

**Capítulo 8.** Los circuitos

**Capítulo 9.** Los Grandes Premios

**Capítulo 10.** La pasión



### VÍCTOR ABAD

VÍCTOR ABAD GARCÉS nació en 1999 en Madrid, aunque de corazón valenciano y criado desde los cuatro años en La Vall d'Uixó (Castellón). Un día, con tan solo cinco años, su vida se cruzó con la Fórmula 1 y desde entonces no despegó la mirada del televisor. En el 2014, mientras cursaba secundaria, creó Efeuno, su canal de YouTube.

Empezó a trabajar con medios digitales y, tras solo tres temporadas y 18 años de edad, pisó sus primeros paddocks como periodista acreditado. En el 2021 se incorporó al departamento digital de la Fórmula 1 en

Gran Bretaña y un año después pasó a formar parte del equipo de DAZN F1 en Madrid, donde dirigió el programa Código F1 y fue comentarista en los tests de pretemporada de Fórmula 1, así como en carreras de Fórmula 2 y Fórmula 3. **Hoy, Víctor Abad es uno de los grandes especialistas en F1 de España**, con más de 290.000 suscriptores en su [canal de YouTube](#), en el que ofrece resúmenes de las carreras, vídeos históricos, análisis, trayectorias de pilotos y todo tipo de curiosidades.

«La pasión es, sin duda, lo más necesario para seguir este deporte. La Fórmula 1 es una categoría que, como comentaba al principio, puede espantar de primeras. Es normal. Hay disciplinas deportivas que necesitan algunas explicaciones para entender el juego, pero creo que esta se lleva la palma. Es muy complicado, además, ser un aficionado medio y pillar conceptos técnicos que ni siquiera algunos ingenieros comprenden. Sin embargo, por encima del desconocimiento está la pasión. La pasión lo mueve todo».

## **FÓRMULA1**

**Víctor Abad**

Geoplaneta, 2024

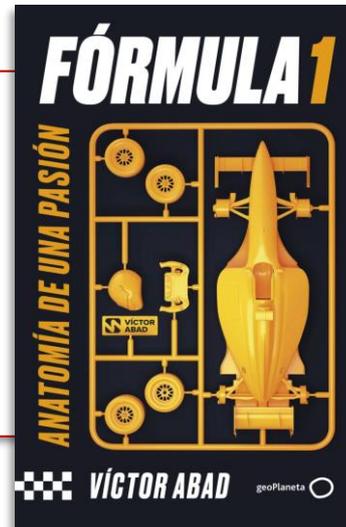
15 x 23 cm.

240 páginas

Rústica c/ solapas

PVP c/IVA: 19,95 €

A la venta desde el 27 de marzo de 2024



### **Para más información a prensa y entrevistas:**

**Lola Escudero. Directora de Comunicación Geoplaneta**

Tel: 619 212 722

[lescudero@planeta.es](mailto:lescudero@planeta.es)

