**QUE ES LA FORMULA 1**

La Fórmula 1, también conocida como F1, es la categoría de automovilismo de mayor nivel y prestigio en el mundo. Su origen se remonta a la década de 1950, cuando se estableció el primer Campeonato Mundial de Pilotos en 1950 y el Campeonato Mundial de Constructores en 1958.

El impulso inicial para la creación de la Fórmula 1 provino de la Asociación Internacional de Automóviles Deportivos (AIACR), que más tarde se convirtió en la Federación Internacional del Automóvil (FIA). La AIACR buscaba establecer un campeonato mundial que reuniera a los mejores pilotos y fabricantes de automóviles de carreras.

El primer Campeonato Mundial de Pilotos de Fórmula 1 se llevó a cabo en 1950, con una serie de siete carreras que se disputaron en Europa. La primera carrera se celebró el 13 de mayo de 1950 en el circuito de Silverstone, en el Reino Unido. Giuseppe Farina, de Italia, se coronó como el primer campeón mundial de Fórmula 1 al finalizar la temporada.

En los primeros años, la Fórmula 1 se basaba en un conjunto de regulaciones técnicas conocidas como "fórmula" que establecían los límites de peso, tamaño del motor y otras especificaciones técnicas de los automóviles de carreras. Estas regulaciones evolucionaron a lo largo de los años, adaptándose a los avances tecnológicos y a los cambios en el deporte.

La Fórmula 1 ha crecido enormemente desde su inicio. Se han incorporado nuevos circuitos en todo el mundo y se ha convertido en un evento global que atrae a millones de fanáticos y genera grandes sumas de dinero. Los equipos, fabricantes de automóviles y pilotos de renombre compiten en cada temporada por el título de campeón mundial, y la FIA supervisa y regula el deporte para garantizar la equidad y la seguridad.

Hoy en día, la Fórmula 1 es una de las competiciones deportivas más populares y seguidas en todo el mundo, con un calendario anual de carreras en diferentes países y una base de seguidores apasionados. La tecnología, la velocidad y el talento de los pilotos continúan siendo los elementos clave que hacen de la Fórmula 1 un deporte emocionante y de alto rendimiento.

**FORMATO DE CLASIFICACION Y CARRERA**

El formato de clasificación y carrera en la Fórmula 1 ha experimentado algunos cambios a lo largo de los años, pero en la actualidad sigue un formato estándar que consta de tres partes principales: las sesiones de práctica, la clasificación y la carrera.

1. Sesiones de práctica: Durante los eventos de la Fórmula 1, se programan tres sesiones de práctica. Estas sesiones se llevan a cabo en los días previos a la carrera y permiten a los equipos y pilotos familiarizarse con el circuito, ajustar la configuración de los coches y probar diferentes estrategias. Las sesiones de práctica son una oportunidad para recopilar datos y obtener información sobre el rendimiento de los coches y neumáticos.

2. Clasificación: La clasificación determina la parrilla de salida para la carrera. Actualmente, la sesión de clasificación se divide en tres partes:

a. Q1: En esta primera parte de la clasificación, todos los coches compiten durante un período de tiempo determinado (generalmente 18 minutos). Los pilotos intentan marcar tiempos rápidos para avanzar a la siguiente fase. Al final de esta parte, los cinco pilotos con los tiempos más lentos son eliminados y ocuparán las últimas posiciones de la parrilla.

b. Q2: Los pilotos restantes compiten en esta segunda parte, que también tiene una duración específica (generalmente 15 minutos). Al finalizar esta fase, nuevamente los cinco pilotos con los tiempos más lentos son eliminados, y ocuparán las posiciones intermedias de la parrilla.

c. Q3: La tercera y última parte de la clasificación es la Q3, donde los diez pilotos restantes luchan por la pole position y las demás posiciones de privilegio en la parrilla de salida. Esta fase tiene una duración más corta (generalmente 12 minutos). Al finalizar, los pilotos clasificados ocuparán las primeras posiciones de la parrilla.

3. Carrera: La carrera se lleva a cabo en el día principal del evento. Los pilotos compiten en un número predeterminado de vueltas al circuito, que varía dependiendo del diseño de la pista y el acuerdo alcanzado por los organizadores. El ganador de la carrera es el piloto que cruza la línea de meta primero después de completar todas las vueltas. Además, los pilotos también pueden acumular puntos para el campeonato dependiendo de su posición final en la carrera y existen diferentes reglas que definen el puntaje.

Cabe mencionar que, a lo largo de la temporada, pueden haber variaciones en el formato debido a cambios en las regulaciones o decisiones específicas de los organizadores. Sin embargo, el formato básico de prácticas, clasificación y carrera se mantiene como la estructura central de un fin de semana de Grand Prix de Fórmula 1.

**COMO SE DISTRIBUYEN LOS PUNTOS**

En la Fórmula 1, los puntos se distribuyen entre los diez primeros pilotos que finalizan la carrera de la siguiente manera:

1er lugar: 25 puntos

2do lugar: 18 puntos

3er lugar: 15 puntos

4to lugar: 12 puntos

5to lugar: 10 puntos

6to lugar: 8 puntos

7mo lugar: 6 puntos

8vo lugar: 4 puntos

9no lugar: 2 puntos

10mo lugar: 1 punto

Además de los puntos otorgados a los pilotos, también se otorgan puntos a los tres primeros pilotos que obtengan la vuelta más rápida en la carrera, siempre y cuando finalicen dentro de los diez primeros lugares. Estos puntos se distribuyen de la siguiente manera:

Vuelta más rápida: 1 punto

Es importante tener en cuenta que, en caso de empate en puntos al final de la temporada, se toman en consideración los criterios de desempate establecidos por la FIA para determinar la clasificación final del campeonato.

GLOSARIO DE LA F1

Aerodinámica

“La aerodinámica es para fracasados, que no saben hacer motores...”, dijo un señor llamado Enzo Ferrari. Pero en la F1 moderna, la interacción entre el aire y los cuerpos sólidos es la piedra filosofal de la disciplina, lo que define el comportamiento de un coche, su agarre, su velocidad y equilibrio.

Así, la evocada carga aerodinámica es una fuerza en dirección vertical descendente (el downforce) que se logra con los alerones y aletas para mantener la adherencia del coche contra el asfalto. A más carga aerodinámica en la configuración (según el modo de inclinar los alerones), más agarre (ideal para curvas) pero menos velocidad (perjudicial en rectas). La aerodinámica de un bólido se diseña en un simulador llamado túnel de viento en el que se somete la maqueta del coche a escala a los flujos de aire.

Aquaplanning

Fenónemo en el que, a causa de la acumulación de agua en la pista, el neumático pierde agarre y tracción, y el vehículo no responde al volante, de modo que suele deslizar.

Banderas

Los operarios a pie de pista (comisarios de pista) que ondean banderas de colores no lo hacen para animar, sino para advertir de incidencias.

La bandera amarilla previene al piloto que para tome precaución por un peligro en la pista y le prohíbe adelantar (hasta que aparezca una bandera verde); si el piloto ve una bandera azul deberá facilitar ser adelantado por un rival que llega más rápido; la bandera roja indica cancelación temporal de la carrera por accidente grave o causa meteorológica; la bandera negra a un piloto concreto le comunica descalificación por infracción grave; y la bandera de cuadros (negros y blancos), la finalización de la prueba.

'Blistering'

Formación de ampollas (blister) en la superficie del neumático por sobrecalentamiento.

'Cockpit'

El habitáculo del coche donde se sitúa el piloto. Es una especie de sarcófago o célula de supervivencia hecha de fibra de carbono. El piloto debe poder salir de él en menos de 5 segundos. Dentro se encuentra el asiento y los cinturones con seis puntos de anclaje, reposacabezas, un acolchado para proteger las piernas y extintores.

Chicane

Curvas pronunciadas (habitualmente añadidas al trazado original) para reducir la velocidad en una recta o curva larga.

DRS

Dispositivo móvil introducido en el 2011 para facilitar los adelantamientos. Consiste en la apertura de una lámina del alerón trasero para dejar pasar el aire y reducir la resistencia al aire (el drag). Se acciona solo cuando un bólido está a menos de 1 segundo del coche precedente, en zonas permitidas (zona de DRS), normalmente rectas.

'Drive-through'

Penalización consistente en pasar sin detenerse por el pit-lane (la calle de garajes), a la velocidad limitada (a 80 km/h; en Mónaco, a 60 km/h).

Degradación

Término muy en boga referido a la pérdida de agarre del neumático a medida que se calienta o que se desgasta por el uso.

Director de carrera

Gestor y árbitro principal de una carrera, designado por la FIA (la Federación Internacional), y que decide las medidas de seguridad, cambios o sanciones que aplicar.

Efecto suelo

El fenómeno aerodinámico que sustenta el agarre de los coches al asfalto a través del fondo del bólido: se envía el aire por debajo del coche creando un vacío y un efecto de succión contra el asfalto. Este agarre provoca menos aire sucio (turbulencias) que la aerodinámica, por lo que los coches pueden acercarse más y haber más adelantamientos.

Escapatoria

Extensión de la pista para facilitar la incorporación de un coche que se ha salido (escapatoria de asfalto) o para frenar un bólido descontrolado (escapatoria de grava).

Fuerza centrífuga y fuerza g

Es la medida de la aceleración producida por la gravedad terrestre en un objeto. En la F-1 expresa la fuerza centrífuga que sufre el piloto al trazar una curva, en un impacto o una frenada brusca. Una g (en minúscula) equivale a 9,8 m/s2; sufrir una frenada de 10 g equivale a aguantar el propio peso 10 veces.

Graining

Un desgaste del neumático temporal (se corrige) por la aparición de pequeñas tiras de caucho (granos) que se desprenden de la banda de rodadura y reduciendo el agarre (el grip inglés).

Halo

Sistema de seguridad consistente en una barra de titanio que protege la cabina del piloto de golpes de objetos contundentes (ruedas, piezas) o del aplastamiento por otro bólido (soporta cargas de hasta 12 toneladas). Se introdujo en el 2018.

HANS

Siglas de Head And Neck Support, es un sistema de seguridad parecido a un collarín que se coloca sobre los hombros para evitar lesiones cervicales. Se introdujo en el 2003.

Kerb'

Término anglosajón que sirve para referirse a los bordillos o a los pianos que delimitan la pista de asfalto. Los pianos (pintados de dos colores, habitualmente) son placas de cemento, en forma escalonada, que sirven para ralentizar al bólido, con el fin de evitar que el piloto trace más allá de los límites del asfalto.

Los kerbs tipo salchicha son auténticos muretes de contención de hierro fundido, de 5 cm de alto y 40 cm de ancho, para que los bólidos no se pasen una chicane.

Mejor vuelta

Es la vuelta más rápida que se da en carrera (fastest lap); quien la logra gana un punto extra.

Motores

Los bólidos de F1 son híbridos, montan unidades de potencia con varias partes térmicas y eléctricas: el motor de combustión (de gasolina), los dos motores eléctricos, el MGU-H (H de heat, calor) que aprovecha los gases del motor para generar energía eléctrica, y el MGU-K (K de Kinetic, cinética) recupera la energía de las frenadas, alimenta el motor o almacena energía en las baterías; un turbocompresor y una ECU (unidad de control electrónico).

Neumáticos: slicks, blandos, duros, de agua, planos...

Suministrados por Pirelli, hay seis tipos de compuestos de seco (lisos o slick –sin dibujo en la banda de rodadura–) según su dureza, que van del muy duro y duro (C0 y C1, blancos), al medio (C2 y C3, amarillos) y el blando (C4) y superblando (C5, rojos). A más dureza, más resistencia, pero menos agarre; cuanto más blando, más adherencia y más velocidad, pero menos aguanta. Los neumáticos de lluvia (rayados) pueden ser intermedios (verdes) o full wet (azules).

Hacer un plano (flat) es estropear el neumático por una frenada, provocando que una parte de la circunferencia se deforme y pierda agarre.

'Pit-stop'

Parada en boxes (en la puerta del garaje, no dentro) para cambiar los neumáticos o sustituir alguna pieza. Ya no se reposta gasolina.

'Porpoising'

Es el efecto rebote que sufre un bólido por una pérdida repentina de carga aerodinámica en las rectas a elevada velocidad.

Rebufo

Estela o flujo de aire con menor fuerza que desprende un coche y que aprovecha el que lo sigue para adelantar al tener menos resistencia al aire.

Sprint

Carreras cortas de los sábados (un tercio de la duración y longitud habitual) cuya clasificación determina las posiciones de la parrilla de salida del domingo. Solo se celebra en seis grandes premios.

'Safety-car'

Coche de seguridad que aparece para neutralizar la carrera mientras hay un incidente en pista o malas condiciones por lluvia. El Virtual Safety-Car (VSC) –desde el 2015– se activa por un incidente menor en pista (sin que salga el coche de seguridad) e implica también la restricción de velocidad y de adelantamientos.

'Stop and go'

Penalización consistente en pasar por el pit-lane y parar delante del box durante 5 o 10 segundos sin que los mecánicos puedan tocar el vehículo con ningún ajuste.

'Undercut'

Adelantar la parada del pit-stop para intentar ganar la posición al rival precedente. Al calzar gomas nuevas, se puede rodar más deprisa, y ganar la posición del perseguido cuando se pare a cambiar los neumáticos.

La estrategia contraria consistente en entrar a boxes más tarde de lo normal para adelantar al rival se denomina overcut. Para ello, el coche que se queda más en pista debe exprimir al máximo las vueltas para rodar más rápido que el rival e incorporarse por delante.

**Mercedes-AMG PETRONAS F1 Team**

|  |  |
| --- | --- |
| **Chasis:** W14 | **Sede:** Brackley, Gran Bretaña |
| **Motor:** Mercedes | **Debut:** Gran Premio de Francia 1954 |
| **Staff** | |
| **Director:** Toto Wolff | **Jefe de equipo:** Toto Wolff |
| **Director técnico:**Mike Elliott | **Director de motores:**Hywel Thomas |
| **Diseñador jefe:** |  |

|  |  |
| --- | --- |
| **Palmarés** | |
| **GPs:** 271 | **Títulos:** 8 |
| **Puntos:** 6813,5 | **Victorias:** 125 |
| **Poles:** 136 | **V. Rápidas:** 100 |
| **Podios:** 281 |  |

**Palmares**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Año** | **Chasis** | **Motor** | **Neumáticos** | **Pos.** | **Vic.** | **Poles** | **V.R.** | **Ptos.** | **GPs** |
| 2022 | W13 | Mercedes | Pirelli | 3 | 1 | 1 | 6 | 515 | 22 |
| 2021 | W12 | Mercedes | Pirelli | 1 | 9 | 9 | 10 | 613,5 | 22 |
| 2020 | W11 | Mercedes | Pirelli | 1 | 13 | 15 | 9 | 573 | 17 |
| 2019 | W10 | Mercedes | Pirelli | 1 | 15 | 10 | 9 | 739 | 21 |
| 2018 | W09 | Mercedes | Pirelli | 1 | 11 | 13 | 10 | 655 | 21 |
| 2017 | W08 | Mercedes | Pirelli | 1 | 12 | 15 | 9 | 668 | 20 |
| 2016 | W07 | Mercedes | Pirelli | 1 | 19 | 20 | 9 | 765 | 21 |
| 2015 | W06 | Mercedes | Pirelli | 1 | 16 | 18 | 13 | 703 | 19 |
| 2014 | W05 | Mercedes | Pirelli | 1 | 15 | 18 | 12 | 701 | 19 |
| 2013 | W04 | Mercedes | Pirelli | 2 | 2 | 8 | 1 | 360 | 19 |
| 2012 | W03 | Mercedes | Pirelli | 5 | 1 | 1 | 3 | 142 | 20 |
| 2011 | MGP W02 | Mercedes | Pirelli | 4 | - | - | - | 165 | 19 |
| 2010 | MGP W01 | Mercedes | Bridgestone | 4 | - | - | - | 214 | 19 |
| 1955 | W196 | Mercedes | Continental | - | 5 | 4 | 5 | - | 6 |
| 1954 | W196 | Mercedes | Continental | - | 4 | 4 | 4 | - | 6 |

**BREVE HISTORIA**

Mercedes-Benz es uno de los fabricantes de vehículos más antiguos que existen. La compañía alemana mantuvo siempre gran interés en el Motorsport y la Fórmula 1, incluso antes de la existencia de un campeonato del mundo.

El interés de Mercedes en la competición decayó tras la catástrofe ocurrida en las 24 horas de Le Mans de 1955, cuando uno de los Mercedes 300 SLR se vio envuelto en un accidente junto a otros participantes cobrándose la vida de 83 espectadores.

Poco a poco Mercedes fue recuperando el interés, primero con colaboraciones con Sauber para el mundo de la resistencia, y finalmente con la creación del Mercedes CLR. Mercedes trató de conquistar las 24 horas de Le Mans, pero pasaría a la historia no por lograr la victoria sino por el despegue de sus vehículos a máxima velocidad. Tras este suceso, en 1999, Mercedes volvería a desparecer de la competición, al menos como fabricante en solitario.

Y es que en Fórmula 1, Mercedes había realizado múltiples colaboraciones como motorista. Se unió a McLaren en 1995 y logró el título junto a Hakkinen en el 98 y en el 99. Tras el varapalo de Le Mans, la cúpula directiva de Mercedes tenía posturas enfrentadas sobre qué camino seguir, adoptando quizás un perfil bajo que se limitaba a presumir de ser grandes motoristas.

Según avanzaban los años, Mercedes quería aumentar su participación dentro de McLaren, haciendo cada vez más, algo a lo que Ron Dennis no estaba dispuesto. Tras años de tira y afloja, Mercedes finalmente da el paso y entra en la categoría como equipo, tras adquirir en 2010 el equipo Brawn GP, reciente campeón, y que a su vez venía de la estructura Honda, adquirida en 2009 por el módico precio de 1€.

El equipo Mercedes regresaba así a la Fórmula 1 de la que se había ausentado tras participar en 1954 y 1955, iniciando una nueva etapa que llegaría a una nueva dimensión con la llegada de los motores híbridos.

**TEMPORADAS RECIENTES**

**2022 (3º, 515 puntos)**

La peor temporada de la escudería de la estrella en la era híbrida: 1 victoria, 1 pole y sin posibilidades de luchar por el Mundial. El cambio reglamentario de 2022 supuso un cambio de paradigma en la Fórmula 1. Se acabó la hegemonía de Mercedes, ocho años dominados por los bólidos alemanes que encontraron su interrupción casi una década después.

El W13, el monoplaza de los quebraderos de cabeza. Toto Wolff estuvo muy cerca de desechar el proyecto de 2022 y comenzar desde cero en múltiples ocasiones. Las simulaciones de Brackley les permitieron ver que serían más eficientes si prescindían de los pontones y mantuvieron su idea hasta el final, no sin jaquecas incluidas.

La resistencia aerodinámica también fue un problema al comienzo, al igual que la búsqueda de temperatura óptima de los neumáticos, sobre todo en clasificación. No podemos olvidar la desconexión de Lewis Hamilton en Arabia Saudí cayendo en la Q1 mientras que George Russell, su nuevo compañero y futura promesa de Mercedes, se ganó con creces el apodo de "Mr. Consistencia".

Pese a todos los problemas, Mercedes remontó. Transcurridas las primeras carreras, el objetivo ya no era ser el líder de la zona media por delante de Alpine o McLaren, sino intimidar a Red Bull y Ferrari. El Gran Premio de España fue el primer aviso de los germanos. Más tarde llegaría Silverstone. Por lo general, el W13 funcionaba a las mil maravillas en trazados de alta carga aerodinámica y alto desgaste de las gomas. De esto sí podía presumir la marca germana, aunque al mismo tiempo era notoria la insatisfacción por haber aceptado por primera vez en casi una década la inferioridad frente a la competencia.

Red Bull y Ferrari trabajaron mejor durante el génesis de la nueva era, aunque Mercedes supo recomponerse en la segunda mitad del año hasta el punto de luchar por poles y victorias. Russell sorprendió a muchos con su primer puesto en la clasificación de Hungría. Más adelante Hamilton se quedó a escasas vueltas de vencer en Estados Unidos. Finalmente, la gran recompensa a un trabajo incombustible llegó en Brasil con la primera victoria de George en la Fórmula 1.

Wolff podía presumir de contar con la alineación más fuerte del año, aprovechando los problemas de Red Bull y Ferrari, y los fallos de sus pilotos para sumar una cantidad increíble de podios (17), teniendo en cuenta las deficiencias prestacionales evidentes de la flecha plateada. La tendencia alcista de Mercedes ofreció esperanza a los de Brackley y Brixworth para la siguiente campaña. Regresar al trono era la única ambición después del impasse de 2022.

**2021 (Campeón, 613,5 puntos)**

Otro año más, Mercedes triunfó. La escudería alemana volvió a alzarse con el Mundial de Constructores para seguir aumentando un hito histórico: el de haber conseguido el título durante ocho temporadas consecutivas, es decir, toda la era híbrida antes de la introducción del nuevo reglamento. Sin embargo, a pesar de que la película acabó como de costumbre, el desarrollo fue completamente distinto en esta ocasión.

Y es que este año Red Bull fue un digno rival, tanto que complicó la vida sobremanera a Mercedes, que no tuvo el campeonato cerrado con ventaja suficiente hasta el Gran Premio de Abu Dhabi, que cerró la temporada. La escudería de las bebidas energéticas dio en la tecla desde la primera carrera del año, donde ya Max Verstappen estuvo en condiciones de vencer a Lewis Hamilton, algo que habría hecho de no ser por la sanción que le impuso Dirección de Carrera.

Por otra parte, Mercedes pareció desde ese inicio no aflojar, pero sí conformarse con tener un coche menos desarrollado de lo que podría ser, teniendo en cuenta que la temporada 2021 era 'de relleno', pues la implantación de la reglamentación de 2022 se retrasó un año. A todo esto hubo que sumarle, además, que en la batalla de segundos pilotos Valtteri Bottas no empezó con el pie derecho, mientras que Sergio Pérez sí pareció por momentos tener más por la mano su nuevo coche.

Así, aunque luego Checo se deshinchó más, la inferioridad de Mercedes en general fue clara y estuvo patente durante la primera mitad de año. Hamilton consiguió aguantar el duelo en carreras como las de Portimao y Montmeló, venciéndolas teniendo que sobreconducir el W11, pero desde Mónaco no estuvo en condiciones de luchar con el neerlandés.

Especialmente dolorosas fueron las derrotas de Bakú, donde por un error en la frenada más decisiva no pudo aprovechar el pinchazo y abandono de Verstappen, y de Francia, cuando sucumbió de nuevo ante él al término de la carrera como también hizo Bottas con Pérez por la tercera posición, todo ello en un feudo de Mercedes como Paul Ricard.

Y tras la doble cita de Austria, llegó la reacción. Mercedes se presentó en Silverstone con un coche visiblemente mejorado, que permitiría a Hamilton luchar de tú a tú con Verstappen... e incluso estar por encima claramente, pues las tornas cambiaron también en cuanto a dominio de escudería. Además, ese fin de semana comenzó una agria polémica por el encontronazo de los dos candidatos al título en carrera, lo que también llevó a Toto Wolff y a Christian Horner a intensificar su duelo personal.

Hamilton pasó a estar más cómodo con el coche, y lo demostró. Aunque Verstappen consiguió dominar en algún fin de semana propicio como el de Holanda, Lewis comenzó a recortar la distancia en el Mundial, algo que también aprovechó Mercedes con un fin de semana tan bueno como el de Hungría, donde el británico y el equipo salieron ya líderes. Después, en Sochi y Estambul, tras la polémica de Italia, Hamilton volvió a demostrar su fortaleza y la del coche, aunque la remontada de Turquía quedara incompleta al final.

Pero quedaba un golpe de teatro más. Red Bull pudo exhalar su último respiro de dominio al comenzar la gira americana, en Austin, donde Hamilton partía con las de ganar y se encontró con un gran Verstappen, y en México, donde Red Bull sí que partía como favorita. Hamilton clamó en el Hermanos Rodríguez por lo superior que era el coche diseñado por Adrian Newey... y no volvió a ser inferior.

Su talento pero también la introducción de un 'motor cohete' en Interlagos le permitió remontar 25 posiciones en dos días para conseguir una victoria que le mantuvo con vida en el Mundial. No tuvo rival en Arabia Saudí y en Qatar, donde ya Mercedes se puso por delante de Red Bull definitivamente frente a las sospechas de los austriacos, que tras la descalificación de Hamilton en la clasificación de Brasil por tener un DRS ilegal alegaron que la flexibilidad del alerón trasero del W11 era particularmente sospechosa.

Pese a ello, los de Brackley consiguieron cerrar con ello el año con un coche superior en el global de todas las carreras, pero que no pudo rematar el título de pilotos junto al de marcas tras la polémica de Yas Marina.

**2020 (Campeón, 573 puntos)**

Sin rival. Mercedes rozó la perfección en la temporada 2020. Con Ferrari penalizado al tener que reconstruir su unidad de potencia, Red Bull era el único que parecía capaz de hacer frente a las fechas de plata, pero no tardó en comprobarse que los de Brackley estaban un paso por encima.

En un año de gran continuidad, Mercedes se las apañó para introducir una gran novedad técnica, el DAS, con mucha polémica a su alrededor. Los pilotos podían mover la caña de dirección y con ello modificar el ángulo de los neumáticos delanteros, lo que traía grandes beneficios a la hora de gestionar la temperatura de los neumáticos. La FIA lo autorizó pese a las quejas de los rivales, siendo el único equipo que lo pudo montar, y siendo prohibido de 2021 en adelante.

Tras verse afectado el calendario por la pandemia a nivel global, pasando de un calendario de 22 carreras a 17, Mercedes logró el triunfo en nada menos que 13, metiendo sus dos coches en el podio al mismo tiempo en 10 ocasiones. Con Hamilton encadenando victoria tras victoria, y con Verstappen como único piloto competitivo en Red Bull, el título de campeón de constructores comenzó a encauzarse muy rápido.

Mercedes solo se ausentó del podio en dos citas; el Gran Premio de Italia en Monza, con un Bottas irreconocible y con Hamilton obligado a remontar tras una sanción por entrar en el pit lane con semáforo en rojo, y en Sakhir, donde Bottas se quedó son competitividad por una mala estrategia de neumáticos y Russell tuvo que lidiar con un pinchazo.

Sí, George Russell, porque Mercedes hizo debutar a su cuarto piloto desde 2013; Hamilton, Rosberg, Bottas y el citado Russell. Aunque en este caso se debió a una sustitución de última hora al tener que guardar Lewis Hamilton cuarentena.

A pesar de haber sumado menos puntos que en cualquier otra temporada de la era híbrida debido al menor número de carreras, con 573 Mercedes casi dobló en puntos al segundo clasificado, Red Bull con 319, y casi triplicando al tercero, McLaren, con 202.

2019 (Campeón, 739 puntos)

Mercedes contra las cuerdas. Es lo que mucho debieron pensar tras una pretemporada en la que el fabricante alemán se mostró más vulnerable que nunca respecto a su máximo rival, Ferrari. ¿Y en qué se tradujo esto? En el mejor comienzo de Mercedes en Fórmula 1, con cinco dobletes en las primeras cinco carreras del año, y atesorando el triunfo en los primeros ocho Grandes Premios.

Con un rendimiento notable, dosis de fortuna y maximizando sus oportunidades, Mercedes se impuso ante una Ferrari a la que llegó a afectar moralmente y sin que Red Bull fuese un rival a la altura en la inmensa mayoría de carreras.

Mercedes se fue al parón veraniego con el convencimiento de que tanto título de pilotos como de constructores, iban a ir para casa. Curiosamente, fue después de verano cuando Ferarri despertó y comenzó a llevarse triunfos, si bien esta racha italiana solo duró tres carreras, antes de que Bottas y Hamilton, con permiso de Verstappen, volviesen a llevarse todos los triunfos de carrera.

La que prometía ser una de las temporadas más complicadas para Mercedes se saldó con la segunda mejor anotación de puntos, solo superado por la temporada 2016, con la lucha frenética de Hamilton y Rosberg, y en cuanto a fiabilidad, solo 2017 fue mejor, pues solo se faltó a la cita de los puntos en dos ocasiones, una de ellas por accidente.

Mercedes volvió a no tener rival, sacando nada menos que 235 puntos a Ferrari y 322 a Red Bull. Sexta corona consecutiva para los alemanes que amenazan con más.

**2018 (Campeón, 655 puntos)**

Después de una temporada con más complicaciones de lo normal para Mercedes pese a conseguir nuevamente el doblete, el equipo alemán encabara 2018 con la misma pareja de pilotos que la temporada anterior, el campeón del mundo Lewis Hamilton repetía compañero de box, Valtteri Bottas se enfrentaba a su segunda temporada con el equipo de la estrella y con el ambicioso objetivo de complicarle más la vida al inglés.

El principio de temporada no fue el soñado por Mercedes, Ferrari confirmaba por segundo año consecutivo su candidatura al título ganando las dos primeras carreras del año. El equipo alemán no conseguiría su primera victoria hasta la cuarta carrera en Azerbaiyán, un gran premio después, en España, llegó el primer doblete de Mercedes y con él su mejor momento de la primera parte de la temporada.

En las siguientes cinco carreras, Mercedes solo sería capaz de ganar una de ellas, la del GP de Francia gracias a Lewis Hamilton, aunque una carrera después, en Austria, el equipo protagonizaría el único doble abandono del año por problemas mecánicos.

Antes de llegar a Alemania, el 11º GP del año, Mercedes estaba por detrás de Ferrari, pero lo acontecido en Hockenheim cambiaría radicalmente el curso de la temporada. Un error de Vettel cuando lideraba la carrera le otorgó en bandeja de oro la victoria a Lewis Hamilton, algo que supuso un golpe de moral muy importante. En las siguientes seis carreras, Mercedes sumaría cinco victorias y dos dobletes, lo que provocó un auténtico vuelco en la clasificación en favor del equipo alemán.

En las últimas tres carreras del año Mercedes cerró lo que dejó encarrilado gracias a la gran segunda parte de temporada. En el GP de Brasil, Lewis Hamilton se coronó campeón del mundo de Fórmula 1 por quinta vez, mientras que un gran premio después, en Brasil, Mercedes confirmó el quinto título consecutivo de constructores.

Mercedes finalizó 2018 con 655 puntos, seguido de Ferrari con 571. Sin ninguna duda el título más disputado desde que comenzó la era híbrida y que de no ser por el bajón de los italianos en el segundo tramo de la temporada habría sido todavía más interesante. De esta forma Mercedes cerró otro año con un nuevo doblete y la sensación de que en esta era híbrida parecen ser imbatibles.

**2017 (Campeón, 650 puntos)**

Tras la inesperada retirada de Nico Rosberg, Mercedes tuvo que recomponerse para 2017, confiando en Valtteri Bottas, piloto del entorno de Toto Wolff, para sustituir al último campeón. Mientras que pronto se evidenció que Mercedes seguía teniendo la unidad de potencia más competitiva, los cambios reglamentarios en la parte técnica habían dejado un vehículo menos equilibrado que en pasadas temporadas.

Estos momentos de flaqueza de Mercedes coincidieron con una aparente mejora de Ferrari, que en Mónaco sumaba la tercera victoria del año, acompañado de tres segundos puestos, mientras que Hamilton se había quedado fuera del podio tanto en Rusia como en Mónaco. Bottas sufrió una rotura del turbo en España, que puso en jaque a Mercedes, que por primera vez en la era híbrida podían empezar a sufrir con la fiabilidad.

Aunque Hamilton volvió a la victoria en Canadá, no conseguía triunfar en Bakú, donde tuvo que hacer una parada extra al desprenderse parcialmente la protección de espuma del cockpit. Mercedes sin embargo logró centrar el tiro con Lewis Hamilton, que conseguía seis triunfos en las siguientes ocho carreras en las que se incluye una gira asiática lamentable por parte de los Ferrari, que dejan el título en bandeja a Lewis Hamilton, confirmándose éste en el Gran Premio de México, con Brasil y Abu Dhabi todavía por disputarse.

Aunque el rendimiento de Valtteri Bottas estuvo por momentos lejos de lo esperado, finalizando el año en tercera posición del mundial de pilotos con tres triunfos y trece podios, Mercedes vuelve a conquistar el mundial de constructores por cuarta vez consecutiva al conseguir 668 puntos por los 522 de Ferrari y los 368 de Red Bull.

Si bien ha sido el año más complicado para los de Mercedes desde la llegada de los motores híbridos, los alemanes han vuelto a conseguir el doblete de títulos, además de forma solvente.

**2016 (Campeón, 668 puntos)**

El tercer año de la era híbrida de la Fórmula 1 dejó a un Mercedes más dominador aun si cabe. Y para sorpresa de muchos, dicho dominio estuvo comandado por Nico Rosberg, quién ganó las cuatro primeras pruebas del año mientras que Hamilton solo pudo ser tercero en Bahréin y séptimo en China.

Esto dejó a Rosberg en una situación privilegiada, lo cual se evidenció en el Gran Premio de España, pues no dudó en ser altamente agresivo con Hamilton, lo que acabó con los dos monoplazas alemanes accidentados en la primera vuelta. Dicho accidente provocó altas tensiones en Mercedes, pues el fabricante estaba dando una imagen bochornosa pese a tener el mejor monoplaza de la parrilla.

Las siguientes siete carreras de la temporada concluyeron con seis victorias para Lewis Hamilton por una de Nico Rosberg, igualándose la clasificación general, momento en el que el alemán resurgió ganando en Spa-Francorchamps, Monza y Marina Bay. No obstante, el punto de inflexión se produjo en la siguiente prueba, en Malasia, con la rotura del motor de Lewis Hamilton cuando lideraba la prueba.

Además, Rosberg conseguía ganar en Japón mientras que Hamilton remontaba hasta la tercera posición. Esto dejaba a Nico con un colchón de puntos por el cual le valía ser segundo en el resto de carreras del año, algo que finalmente logró, llevándose el título de campeón de pilotos, lo que a posteriori propició su retirada de la Fórmula 1.

El momento más delicado del final de temporada fue sin duda el muy mojado Gran Premio de Brasil, pues un peleón Max Verstappen unido a varios sustos de Nico estuvieron muy cerca de dar un vuelco al campeonato. Rosberg lograba el título con cinco puntos más que Lewis Hamilton y Mercedes cerraba una temporada de ensueño en la que solo se le escaparon dos de 21 triunfos posibles, precisamente, las dos únicas carreras donde sus vehículos sumaron abandonos. Mercedes sumó 765 puntos en el mundial de constructores por los 468 de Red Bull o los 398 de Ferrari.

**2015 (Campeón, 765 puntos)**

Mercedes arranca 2015 con el objetivo de repetir los éxitos del año anterior. La pretemporada fue una prueba más de que el equipo alemán continúa siendo el conjunto a batir. En Australia consiguen el primer doblete del año, sin otorgar ningún tipo de oportunidad a sus rivales. Sin embargo, más pronto de lo esperado llega la primera sorpresa de la campaña.

En Malasia, Sebastian Vettel aprovecha un error estratégico de los alemanes para así poder hacerse con la victoria. De todos modos, fue un pequeño oasis en medio de un dominio absoluto de los de Brackley. Las siguientes siete carreras terminan con victorias de las 'balas de plata' y ponen completamente a su favor el devenir del Mundial.

La peor prueba del año es Hungría. Los contratiempos convierten a la prueba húngara en la más loca del año y los dos pilotos de Mercedes acaban en octava y sexta plaza, mientras Vettel suma su segunda victoria del año. De nuevo un espejismo. En Bélgica e Italia, Hamilton gana sin contemplaciones, aunque el último traspiés serio del año llega con la noche de Singapur. El británico tiene que abandonar, en su única retirada de todo el año, mientras que Rosberg finaliza en cuarta posición.

Desde entonces, Mercedes gana todas las carreras restantes. En Rusia, como sucede el año pasado, se vuelven a proclamar campeones del mundo de constructores y Lewis hace lo propio con el de pilotos semanas después en Austin.

El balance final del equipo es de 703 puntos frente a los 428 de Ferrari, segundo clasificado de la tabla. El número de victorias también es abrumador: 16 en total. En sólo tres pruebas unos de los hombres de Mercedes se queda sin subirse a lo más alto del podio.

Así, Mercedes se postula como claro favorito para la próxima temporada, después de que el W06 no mostrara ningún síntoma serio de debilidad a lo largo de todo el año. Nico y Lewis vuelven a repetir a los mandos del Mercedes y, seguro, ambos pugnarán un año más en la consecución de la corona.

2014 (Campeón, 703 puntos)

Albert Park demostró lo que en los test de pretemporada en Jerez era sólo una teoría: que los Mercedes tendrían un ritmo inalcanzable en 2014. La gran inversión, económica y de tiempo en los últimos años provocó una de las temporadas con más dominio por parte de una escudería de la historia de la Fórmula 1.

Aunque todo gran poder conlleva gran responsabilidad y después de haber estado repartiéndose victorias y podios entre Lewis Hamilton y Nico Rosberg durante las carreras iniciales, la burbuja acabó por explotar y romper la relación entre ambos pilotos, que habían sido amigos desde sus inicios en el karting.

Mientras se trataba de una guerra psicológica, sólo con palabras, los dirigentes de Mercedes y en especial el jefe del equipo, Toto Wolff, no se mostraban demasiado preocupados. Primero fue Mónaco, cuando se acusó al piloto alemán de impedir mejorar el tiempo de su compañero en la calificación de Montecarlo a raíz de su accidente en la curva 5. Pero el verdadero problema llegó en el ecuador de la temporada, en el Gran Premio de Bélgica. Al llegar a la segunda vuelta de Spa, Rosberg impactó contra el neumático trasero izquierdo de Hamilton, lo que hizo abandonar al británico y afianzó el liderato del alemán en el Mundial entre los abucheos de la ceremonia del podio.

Este incidente dio un giro a la situación interna cuando los mandamases se reunieron para decretar que no habría órdenes de equipo siempre que respetaran la norma de no colisionar entre ellos. Después de eso, Nico cometió varios errores en Monza, concediendo así la victoria en Italia a su compañero de equipo.

En la semana del Gran Premio de Alemania, tras ganar en Hockenheim, Rosberg firmaba un contrato multi-anual con Mercedes. En Rusia los de Brackley se coronaron Campeones de Constructores matemáticamente pero no fue hasta la emocionante carrera de doble puntuación, en Abu Dhabi, cuando Lewis se alzó con el título de ganador de este año, una prueba en la que su máximo rival sufrió un abandono.

Para acabar un mes que pone fin a una temporada de infarto para ellos y para honrar la exitosa historia de las Flechas Plateadas con las que ganaron el mundial, este conjunto celebró el gran evento Stars&Cars en Stuttgart. De cara a 2015, Nico promete volver con más fuerza y Lewis va a intentar conseguir su tercer Campeonato.

**2013 (Campeón, 701 puntos)**

El 2013 comenzaba para Mercedes con la incorporación de Lewis Hamilton como compañero de Nico Rosberg y las de Niki Lauda y Toto Wolff a la cúpula del equipo. Las "flechas plateadas" mostraron buena velocidad en pretemporada y en Australia dejaron claro que los sábados iban a ser el rival a batir, aunque no así en carrera.

El conjunto germano logró los primeros puntos de la temporada de la mano de Lewis Hamilton al obtener un 5º puesto en el GP de Australia. El británico tuvo que esperar a la siguiente carrera, en Malasia, para conseguir su primer podio con la marca de la estrella terminando 3º, justo por delante de Nico Rosberg. Lewis repetiría cajón en China, después de lograr la pole position.

En Bahréin, Nico Rosberg marcó la segunda pole consecutiva para la escudería de Brackley; y aunque en carrera tuvieron muchas dificultades con los neumáticos, ambos pilotos obtuvieron puntos. En Montmeló, los Mercedes coparon la primera línea de la parrilla con la tercera pole consecutiva pero nuevamente perdieron muchas posiciones en carrera por el excesivo desgaste de sus neumáticos para finalizar con Rosberg sexto y Hamilton fuera de los puntos, duodécimo.

Sin embargo, tras esta prueba el equipo de Stuttgart realizó un test de neumáticos privado con Pirelli que acabó en el Tribunal Internacional de la FIA después de que el máximo organismo de la Fórmula 1 negase haber dado el visto a tal prueba, de la cual el equipo dirigido por Ross Brawn obtuvo ventaja pese a actuar de buena fe para ayudar a Pirelli.

El veredicto fue el de no dejar participar a Mercedes en los test de jóvenes pilotos de Silverstone, algo que no gustó en el paddock, donde se llegó a 'bromear' con el hecho de realizar test similares con Pirelli sabedores de lo suave de la posible sanción.

Curiosamente en la siguiente carrera, la de Mónaco, Mercedes pareció haber superado los problemas de degradación con sus neumáticos, lo que ayudó a Rosberg a conseguir su segunda victoria en la F1 y también la segunda para la marca alemana en esta segunda era dentro del Gran Circo. Lewis Hamilton regresó al podio en Canadá, resultado que sumado al 5º lugar de Nico Rosberg permitió a Mercedes superar a Lotus en la lucha por el 3º puesto del campeonato de constructores.

Un nuevo triunfo de Rosberg en Silverstone combinado con la 4ª plaza de Hamilton aupó a Mercedes a la segunda posición del mundial en detrimento de Ferrari y, en Hungría, fue Hamilton quien consiguió su primera victoria con las "flechas plateadas", acercándose al líder del campeonato.

En Spa, tras las vacaciones, no pudieron repetir triunfo pero Hamilton acabó tercero y Rosberg cuarto. Después de unas carreras algo discretas, con errores tanto por parte del equipo como de los pilotos en Italia, Singapur, Corea y Japón, Rosberg volvió a conseguir un podio para el equipo en India y Mercedes recuperó el segundo puesto del mundial de constructores para no abandonarlo hasta final de temporada. Otro podio del piloto alemán en Abu Dhabi ayudó a mantener esa posición de privilegio en el campeonato por delante de Ferrari dejando el listón alto de cara a 2014 tras haber superado con creces sus objetivos para 2013.

**2012 (2º, 360 puntos)**

La temporada 2012 era el año que Mercedes se marcó en el momento de su regreso a la Fórmula 1 como escudería para empezar a ganar carreras y mostrar el potencial del monoplaza. La Pole Position y la victoria de Nico Rosberg en el Gran Premio de China recompensaron los esfuerzos titánicos de las flechas plateadas por marcar su territorio en la parrilla y luchar junto a los equipos punteros del momento. Pero la gloria es efímera y los de Brackley sufrieron un importante revés en sus aspiraciones por estar constantemente arriba aunque los podios en Mónaco y Valencia devolvieron la brillantez y sonrisa al equipo de la estrella de tres puntas.

Tras una pretemporada positiva, el inicio de campaña no pudo ser más decepcionante para Mercedes: un solo punto en las dos primeras carreras. Demasiado poco para una escudería que aspiraba a mucho en 2012. La implantación del S-Duct marcó el desarrollo inicial de las flechas plateadas y fue centro de atención de las escuderías rivales, e incluso Red Bull y Lotus se posicionaron en contra de tal evolución y cuestionaron su legalidad.

Justo después del triunfante fin de semana en Shanghái, la competitividad del W03 pareció mejorar y volvieron a subir al podio en dos ocasiones más, una de ellas gracias al primero de Michael Schumacher desde su regreso a la competición que le vio proclamarse siete veces campeón del mundo. Momentos brillantes que dieron paso a una etapa oscura especialmente después del parón veraniego. En la segunda mitad de temporada, la formación de Brackley solo pudo sumar 30 puntos en nueve Grandes Premios y, peor aún, no puntuaron en cinco de ellos, de Singapur a Estados Unidos.

Para salir de la sequía de buenos resultados y como hicieron los equipos rivales, las flechas plateadas montaron los escapes Coanda y el DDRS. Aunque el primero les aportó una mejora en el ritmo del monoplaza, el Doble DRS no causó los beneficios esperados y, en palabras de Ross Brawn, el centrado desarrollo del equipo en él retrasó la evolución del W03.

Al término del tercer año en la F1 en el que se habían marcado las victorias e incluso luchar por el Título Mundial, cierto es insistir en que los propósitos de la escuadra de Brackley no se ajustaron al rendimiento de sus monoplazas de 2010 a 2012. Incluso tal ‘fracaso’ propició la renuncia de Norbert Haug al frente de la vicepresidencia de Mercedes-Benz y como responsable de motor de la compañía. No obstante, la llegada de Lewis Hamilton para 2013 y el nuevo cargo de Niki Lauda como presidente no ejecutivo del Consejo directivo del equipo dibujan nuevas esperanzas en el horizonte de las flechas plateadas.

**2011 (5º, 142 puntos)**

Si el W01 se quedó a un paso de ganar, el W02 se quedó a un largo de algo también... pero del podio. La transición a los neumáticos Pirelli fue especialmente complicada para la escudería alemana, y su monoplaza se llevó el triste honor de ser el que más degradaba las gomas de toda la parrilla. Esta circunstancia condicionaba sobremanera el desarrollo de las carreras de Michael Schumacher y Nico Rosberg, que se convirtieron en abonados a la cola de equipos punteros en la clasificación de cada GP.

Sin podios que celebrar, Ross Brawn optó por fruncir el ceño y empezar a pensar en 2013. Lo hizo reorganizando profundamente el staff técnico del equipo, que firmó la entrada de Geoff Willis, procedente de HRT, y la contratación del ferrarista Aldo Costa.

**2010 (4º, 165 puntos)**

Significó el retorno de las flechas de plata al mayor escalafón en el automovilismo como constructor tras la compra del equipo Brawn. Formaron un equipo completamente alemán ya que al chasis y al motor hay que sumar los tres pilotos del equipo: Nico Rosberg, Michael Schumacher y Nick Heidfeld. El equipo alemán esperaba poder luchar por conservar el título de campeón de constructores que ganó la temporada anterior bajo la denominación Brawn, pero no pudo ser. El coche estaba a un nivel muy inferior al de sus más directos competidores y se vio relegado a una segunda fila compitiendo en muchas ocasiones con equipos de menor nivel como Renault o Williams. El mejor resultado del equipo fue el tercer puesto conseguidos por Nico Rosberg que hizo una gran temporada superando en la mayoría de ocasiones a su experimentado compañero, al que aventajó en 70 puntos al final de la temporada.

**2009 (4º, 202 puntos)**

Cuando su nombre todavía respondía al de su director, fueron auténticos misiles inalcanzables durante las primeras carreras. Por parte del equipo llegó la gran sorpresa de la temporada, que dejó a todo el mundo con la boca abierta: el ex-ingeniero de Honda, Ross Brawn, se quedó sólo después de que la firma japonesa anunció su retirada de la Fórmula 1 debida a la crisis económica mundial.

La situación resultó muy complicada durante el invierno, pues no se sabía si realmente podrían llegar a estar en la parrilla de salida. Pero Brawn, que bautizó al proyecto con su propio nombre, no cejó en su empeño y entabló amistad y contacto profesional con el multimillonario Richard Branson.

El creador del emporio Virgin (que comenzó siendo una cadena de tiendas, luego una discográfica e incluso una aerolínea y una marca de refrescos) se entusiasmó desde un principio con la posibilidad de que su marca 'virginal' estuviese también en la Fórmula 1. 2009 fue la oportunidad idónea.

¿Sería un fracaso este equipo? Nadie sabía cómo responderían los coches hasta que comenzaron a dominar, de forma casi aplastante, los entrenamientos invernales. Los curiosos coches blancos impondrían su ley durante el Campeonato, coleccionando puntos y victorias que en la mayoría de los casos se contaban por dobletes.

El motor Mercedes funcionó de maravilla, pero al ser un equipo nuevo, el presupuesto estaba ajustado. Sin embargo, gracias al amplio desarrollo que el coche había acumulado durante la temporada anterior, el equipo de Ross no sólo debutó con éxito sino que además ganó el Campeonato de Constructores.

Esta inyección de recursos ha posibilitado que en el regreso de Mercedes a la F1, la escudería haya comprado la escudería.

Con el nombre de MercedesGP, el MGPW01 como montura y con Michael Schumacher como fichaje bomba, los antiguos Brawn quieren convertirse en las nuevas flechas plateadas alemanas.

**RED BULL RACING**

|  |  |
| --- | --- |
| **Chasis:** RB19 | **Sede:** Milton Keynes, Gran Bretaña |
| **Motor:** Honda | **Debut:** Gran Premio de Australia 2005 |
| **Staff** | |
| **Director:** - | **Jefe de equipo:** Christian Horner |
| **Director técnico:** Adrian Newey | **Aerodinámica:** Adrian Newey |
| **Diseñador jefe:** |  |

|  |  |
| --- | --- |
| **Palmarés** | |
| **GPs:** 347 | **Títulos:** 5 |
| **Puntos:** 6.388 | **Victorias:** 92 |
| **Poles:** 81 | **V. Rápidas:** 84 |
| **Podios:** 234 |  |

**Palmarés de Red Bull en Fórmula 1**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Año** | **Chasis** | **Motor** | **Neumáticos** | **Pos.** | **Vic.** | **Poles** | **V.R.** | **Ptos.** | **GPs** |
| 2022 | RB18 | Honda | Pirelli | 1 | 17 | 8 | 8 | 759 | 22 |
| 2021 | RB16B | Honda | Pirelli | 2 | 11 | 10 | 8 | 528,5 | 22 |
| 2020 | RB16 | Honda | Pirelli | 2 | 2 | 1 | 3 | 319 | 17 |
| 2019 | RB15 | Honda | Pirelli | 3 | 3 | 2 | 5 | 417 | 21 |
| 2018 | RB14 | Tag Heuer | Pirelli | 3 | 4 | 2 | 6 | 419 | 21 |
| 2017 | RB13 | Tag Heuer | Pirelli | 3 | 3 | 0 | 2 | 368 | 20 |
| 2016 | RB12 | Tag Heuer | Pirelli | 2 | 2 | 1 | 5 | 468 | 21 |
| 2015 | RB11 | Renault | Pirelli | 4 | - | - | 3 | 187 | 19 |
| 2014 | RB10 | Renault Energy F1 2014 | Pirelli | 2 | 3 | - | 3 | 405 | 19 |
| 2013 | RB9 | Renault RS28 V8 | Pirelli | 1 | 13 | 11 | 12 | 596 | 19 |
| 2012 | RB8 | Renault RS28 V8 | Pirelli | 1 | 7 | 8 | 7 | 460 | 20 |
| 2011 | RB7 | Renault RS28 V8 | Pirelli | 1 | 12 | 18 | 10 | 650 | 19 |
| 2010 | RB6 | Renault RS28 V8 | Bridgestone | 1 | 9 | 15 | 6 | 498 | 19 |
| 2009 | RB5 | Renault RS27 V8 | Bridgestone | 2 | 6 | 5 | 6 | 153.5 | 17 |
| 2008 | RB4 | Renault RS27 V8 | Bridgestone | 7 | - | - | - | 29 | 18 |
| 2007 | RB3 | Renault RS27 V8 | Bridgestone | 5 | - | - | - | 24 | 17 |
| 2006 | RB2 | Ferrari 056 V8 | Michelin | 7 | - | - | - | 16 | 18 |
| 2005 | RB1 | Cosworth TJ2005 V10 | Michelin | 7 | - | - | - | 34 | 19 |

**BREVE HISTORIA**

Red Bull, la marca de bebidas energéticas se caracterizó siempre por un Marketing agresivo, ligado a la juventud, a los deportes extremos especialmente relacionados con la velocidad. A medida que la bebida se fue popularizando, su presencia fue aumentando en distintas disciplinas del motor.

Red Bull pintó con sus colores el Sauber de Karl Wendlinger, piloto austriaco, en 1995, y su asociación con Sauber se volvió más notable en 1997. Pero no era suficiente para el fundador de la compañía, Dietrich Mateschitz, que quería más. ¿Podría una marca de bebidas energéticas construir un Fórmula 1 ganador? Querían demostrar que sí.

A finales de 2004 Red Bull anunció la adquisición de Jaguar Racing, con la intención de competir con su propio monoplaza ya en 2005: Mateschitz quiso demostrar que iba en serio, tanteando a las figuras más importantes de la F1, pero encontrándose con muchas negativas debido a la desconfianza.

Por ejemplo, Mateschitz quiso a su compatriota Gerhard Berger para dirigir el equipo, pero éste le veía más futuro a BMW, así que finalmente se hizo con los servicios de Christian Horner, director del equipo Arden de Fórmula 3.000. Red Bull quería lo mejor y puso sus vistas en Adrian Newey, reputado diseñador al que le llevó casi un año convencer. Helmut Marko se unió al elenco, lo que unido a la creación del programa de jóvenes pilotos de Red Bull, supuso la creación de las bases de lo que acabaría siendo un exitoso equipo de Fórmula 1.

**Previo a Fórmula 1**

El industrial de las bebidas energéticas, Dietrich Mateschitz, durante años socio y patrocinador de Sauber, ha dado el paso definitivo comprando el equipo Jaguar Racing. Para esta nueva aventura, Mateschitz ha confiado en la experiencia de David Coulthard como primer piloto y el talento de dos jóvenes como Christian Klien y Vitantonio Liuzzi.

Para el aspecto técnico Dietrich ha confiado en el experimentado Christian Horner que proviene del exitoso equipo campeón de la F3000, Arden. Los cambios, lejos de ser radicales, han conservado miembros importantes del desaparecido equipo Jaguar, como Günther Steiner, Ian Pocock, etc. El monoplaza que pondrán en servicio es una actualización del último modelo Jaguar que se ha adaptado a las nuevas reglas en vigor en 2005.

El propulsor del RB1, que así se llama el primer coche de Red Bull, seguió siendo un Cosworth actualizado en cuanto a los requerimientos de duración exigidos por la FIA para esta época.

Como otros tantos equipos, Jaguar también nace a partir de la estructura un equipo anterior. Un equipo que llevaba el nombre de una de las leyendas de la Fórmula 1: Jackie Stewart. El triple campeón del mundo ya llevaba varios años en competición a través del equipo que figuraba con el nombre de su hijo Paul, PSR (Paul Stewart Racing); este equipo ha servido sin duda alguna de base hacia el equipo de Formula 1.

La PSR tuvo grandes momentos tanto en F-3000 como en F-3 (de hecho, hoy en día sigue compitiendo en la F-3 inglesa), por él han pasado pilotos muy rápidos que unas veces sí y otras no, han alcanzado cotas de competitividad muy apreciables. El equipo de Formula 1 empieza a tener forma en el momento crucial en que Ford decide apoyar al viejo y bien relacionado Jackie durante 5 años y de forma exclusiva con sus V10, es a partir de ahí cuando Jackie Stewart ve de forma clara su entrada en la categoría sin problemas iniciales graves.

Fichó a pilotos de gran valía demostrada o por demostrar en su primera temporada. Así se establece que pueden llegar, si la fragilidad de los Ford se elimina y si los chasis de Alan Jenkins se mantienen en su magnífico grip mecánico, a unirse al grupo de los equipos que optan a las victorias.

**2022 (Campeón, 759 puntos)**

Red Bull encaró la temporada 2022 con la tranquilidad de haber vuelto a conseguir un título de campeón del mundo si bien los trabajadores y directivos de los equipos suelen decir que el más importante es el de constructores, algo con lo que los aficionados y pilotos no parecen estar de acuerdo. ¿Sería 2022 el año en que el equipo de la bebida energética optase a ser campeón de constructores?

Por un lado, la llegada de un nuevo reglamento técnico siempre da pie a que un equipo destaque, y Newey tiene la fama de ser el mejor diseñador de vehículos. Por otro lado, Honda había dado un paso a un lado y esto quizás supondría una desventaja respecto al resto. Desde luego, esta impresión dio en la primera cita del año, cuando unos problemas de cavitación dejaron a los dos Red Bull fuera de carrera en las últimas vueltas.

Sin embargo, el RB18 nació competitivo. Tanto o más que el Ferrari, y ya en la segunda cita del año, con un gran pilotaje de Max Verstappen, logró la primera victoria. Aunque las alarmas saltaron con un nuevo abandono por rotura mecánica en Australia, tercera cita de año. Rápido, pero poco fiable. El propio neerlandés dijo que así sería imposible luchar por un título.

No pudo ser más espejismo, pues el de Red Bull no volvería a abandonar en el resto de la temporada, y Pérez solo en dos ocasiones. Los de Horner encadenaron seis victorias consecutivas. Imola, Miami, España, Mónaco, Bakú y Canadá, siendo todas de Max Verstappen a excepción de la del principado, obra de Pérez. En este punto, tanto Red Bull como Verstappen se habían convertido en máximos favoritos. No solo ganaban, sino que lograban dobletes como el de Imola, Montmeló y Bakú.

Eso sí, con pequeños baches, como el acontecido en Silverstone, donde si bien Verstappen parecía capaz de ganar, al dañarse su fondo plano durante la carrera quedó totalmente sin opciones, o el curioso caso de Austria, donde Ferrari recuperó la competitividad que parecía haberse perdido.

Lucha igualada en Francia donde Red Bull acertó en la estrategia y llevó al error no forzado de Leclerc, decantando el título a favor de Max y Red Bull, ya que si bien en puntos Leclerc y Pérez estaban igualados, el neerlandés se estaba destacando absolutamente, repitiendo también triunfo en Hungría.

Spa-Francorchamps, ya con nuevas normas aplicadas sobre el fondo plano, Red Bull presentó el coche más dominador de toda la temporada. Verstappen remontó con un codo en la ventanilla sin tomar ni el más mínimo riesgo y con la apariencia de haber podido doblar a toda la parrilla. Triunfo que reeditará en Zandvoort, donde tuvieron como oposición a una gran Mercedes, y en Monza.

Fallo de la bebida energética en Singapur con Verstappen, errando en el cálculo del combustible en clasificación que condenó al neerlandés a remontar, quedándose, tras una salida de pista, con un insípido séptimo puesto pero que no cortó la racha de Red Bull, ya que la victoria recaería sobre Pérez.

Quién sí volvería a ganar una carrera más tarde en un nuevo doblete del equipo sería Max Verstappen, en Japón, en donde sin ser plenamente consciente al principio, se convertía en bicampeón del mundo al otorgarse la totalidad de los puntos en una carrera acortada por la intensa lluvia. Solo un Gran Premio después, en Estados Unidos, con victoria de Verstappen, se ratificaba lo que se daba por hecho desde el verano; Red Bull se proclamaba campeón del mundo de constructores, título que le era esquivo desde el comienzo de la era híbrida en Fórmula 1.

Desafortunadamente la celebración quedó a un lado y se transformó en homenaje, pues ese mismo fin de semana se conoció el fallecimiento de Dietrich Mateschitz, fundador de Red Bull y máximo valedor del proyecto de Fórmula 1, por lo que gran parte del equipo, especialmente los más veteranos, se mostraron muy conmocionados.

Verstappen repitió triunfo en México lo que significaba la décima victoria consecutiva de Red Bull, todo ello en una temporada en la que parecía que Ferrari había llegado con el mejor coche. No sería la última victoria, pues aunque Brasil les fue esquivo a los de la bebida energética, regresaron a la senda del triunfo en Yas Marina, última cita del año.

Nada menos que 759 puntos, 454 a cabo de Max Verstappen y 305 obra de Sergio Pérez, más que suficiente para superar los 554 puntos de Ferrari o los 515 de Mercedes. Una temporada que se cierra con 17 victorias, cinco dobletes, y 27 podios. Así que la respuesta fue sí, Red Bull estaba en condiciones de recuperar el título de campeón de constructores.

**2021 (2º, 585,5 puntos)**

Red Bull salió con todo en la última campaña previa al cambio reglamentario y al anuncio de la marcha de Honda. La escudería austríaca se quedó sola en la lucha contra Mercedes, puesto que Ferrari continuó en su proceso de recuperación tras un 2020 nefasto. Por tanto, Verstappen se las volvió a tener que ver con Hamilton y con Bottas. Aunque, en esta ocasión, el neerlandés contó con una mecánica a la altura del W12.

La estructura de Milton Keynes diseñó un RB16B -evolución del RB16 de 2020- que plantó cara a las todopoderosas flechas negras. De hecho, la máquina azul comenzó en mejor estado de forma que su rival más fuerte en 2021, Mercedes. Max Verstappen se convirtió en el rey de las poles y de las victorias, por delante incluso del heptacampeón, Lewis Hamilton.

Siempre hubo la discusión de qué monoplaza era mejor, si el RB16B o el W12. Llegando a un consenso entre opiniones tan bipolares, se puede llegar a a la conclusión de que Red Bull comenzó mejor el 2021 y Mercedes lo cerró con mejores prestaciones, sobre todo, a raíz de una evolución notoria de la unidad de potencia alemana para las últimas carreras.

No obstante, la progresión de la formación de Brackley no fue suficiente para frenar al neerlandés volador, que se llevó el Mundial de pilotos por ocho puntos de diferencia respecto a Lewis. Fue el primer título individual de la escudería dirigida por Christian Horner desde 2013 con Sebastian Vettel. En cambio, Red Bull terminó subcampeona en el campeonato de constructores. Valtteri Bottas fue capaz de sumar más puntos que Sergio Pérez en su primer año con el equipo de la bebida energética.

En total, los de Milton Keynes sumaron 11 victorias, 10 poles, 8 vueltas rápidas y 528.5 puntos en la general, aunque fue insuficiente parta derrocar el régimen hegemónico de la escudería de la estrella.

**2020 (2º, 319 puntos)**

Red Bull realizó una prometedora pretemporada, existiendo dudas razonables de cómo de cerca iban a poder estar de Mercedes, y posicionándose claramente por delante de Ferrari. Tras la cancelación del primer GP del año y los posteriores retrasos por la situación de pandemia, Red Bull logró que la temporada de F1 comenzase finalmente en su casa y con carrera doble.

El Red Bull Ring, en Austria, había sido circuito talismán tanto en 2019 como en 2018, sin embargo, no se repetiría la situación. Mercedes parecía estar un paso por delante y para colmo de males, Verstappen sufrió un problema de fiabilidad que le obligó a retirarse. Albon, con una estrategia agresiva parecía capaz de luchar por la victoria, pero Hamilton tuvo una colisión con él, comenzando la temporada con un doble cero.

En la segunda cita se evidenció que Verstappen no iba a tener el ritmo para luchar con los Mercedes, conformándose con un tercer puesto. Verstappen se las apañó carrera a carrera para lograr inquietar y molestar a Bottas, pero Lewis parecía jugar en otra liga.

La primera gran alegría de la temporada llegaría en el Gran Premio 70 aniversario. Tras los problemas sufridos una semana antes, Pirelli aumentó las presiones de los neumáticos, lo que dejó a Red Bull con más competitividad que Mercedes, sumando Verstappen el primer triunfo, estando ya a esas alturas casi descartada la lucha por el título.

Aún así, la racha de Max era esperanzadora hasta que todo se torció en la doble cita italiana, donde sumó un doble abandono. La buena noticia del accidentado Gran Premio de la Toscana, en Mugello, es que Alex Albon sumaba su primer podio al finalizar tercero. Desafortunadamente, el tailandés estaba muy lejos del rendimiento de Max, y a menudo se veía superado por rivales que pilotaban monturas inferiores. Cuanto más trataba de mantenerse cerca de Verstappen, peor le iban las cosas.

Verstappen siguió sumando podios, pero no acababa de llegar el ansiado triunfo. Albon conseguía su segundo podio del año en un emotivo Gran Premio de Bahréin, con un accidente inicial protagonizado por Grosjean que dejo al paddock sin palabras. Para el segundo triunfo del año hubo que esperar a la última carrera de la temporada, donde Verstappen se impuso de forma contundente.

Red Bull cerraba así un año en el que había navegado en tierra de nadie, muy lejos de Mercedes, y muy por encima de McLaren, Racing Point o Renault. Por el camino, una pole position, trece podios y dos victorias, sumando 319 puntos por los 573 del campeón, y con McLaren con 202 puntos.

**2019 (3º, 417 puntos)**

Se acabó la era Renault para Red Bull, una relación que ya agonizaba. Sin poder elegir, el equipo de la bebida energética solo tuvo la opción de Honda, equipo que llegaba tras un periodo tremendamente negativo con McLaren, sin llegar a estar a la altura. Red Bull, que ya había montado la unidad de potencia en el equipo escuela, estaba convencido del potencial de Honda, o al menos eso se empeñaban en vender.

La pretemporada se inició y lo cierto es que estaban ahí. Ni mejor, ni peor que con Renault. El RB15 se mostró como un vehículo que no acababa de estar fino, pero que tenía margen de mejora. El premio no tardaría en llegar, con Verstappen dando el primer podio de la era híbrida a Honda ya en Australia. Sin embargo, los resultados especialmente en manos de Gasly, revelaba que no era un coche para luchar por más. Verstappen se dedicaba a estar ahí, pescando en los errores del resto, repitiendo cuartas posiciones de forma continua.

Fiel a su estilo, Red Bull estuvo para luchar por la victoria en Mónaco, pero una arriesgada salida de boxes acabó en sanción, por lo que los de Horner tuvieron que esperar para conseguir el ansiado premio. Sería en casa, en el Red Bull Ring, en una carrera memorable con remontada de Verstappen tras una salida horrorosa y una lucha en las últimas vueltas con Charles Leclerc, que hacía que a los japoneses no les cupiese la sonrisa en la cara.

No habría que esperar mucho más para la segunda victoria en la era Honda, pues ocurriría en Alemania, en un Gran Premio pasado por agua en el que Verstappen fue más sólido que el resto. El segundo puesto cosechado en Hungría, antes del parón veraniego certificaba el buen estado de forma del equipo y supuso el último clavo en el ataúd de Pierre Gasly, que no había logrado subir al podio. El francés fue relegado a Toro Rosso y su lugar ocupado por Alex Albon.

Con el despertar de Ferrari tras el verano, Red Bull tuvo más dificultad para destacar. No sería hasta las últimas carreras del año, que se le dan particularmente bien, cuando regresaría a luchar por el triunfo. Verstappen se quitaba la espina del error de México, donde pudo ganar y no lo hizo, llevándose un fantástico triunfo en Brasil en una carrera repleta de adelantamientos y lucha. El neerlandés cerraba el año con un segundo puesto en Yas Marina, mientras que Albon, que pudo haber logrado su primer podio en Brasil antes de ser golpeado por Hamilton, se dedicaba a hacer justo lo que el equipo le pedía.

Red Bull cerraba su primera temporada con Honda consiguiendo un total de 417 puntos, con tres victorias y nueve podios, sin rival por la tercera posición en el mundial de constructores, pero lejos del segundo puesto de Ferrari.

**2018 (3º, 419 puntos)**

La temporada 2018 comenzó con el reto de recortar la distancia con los equipos de cabeza; Mercedes y Ferrari. La promesa de la nueva unidad de potencia Renault les hizo soñar, pero pronto comprobaron que iba a ser otra temporada de estar por detrás, pero con oportunidad de aprovechar errores ajenos.

Así se demostró en China y en Mónaco, donde el equipo de la bebida energética logró dos triunfos, que se complementaban con los podios de España, Canadá y Francia, y nuevamente con la victoria de Austria. Un comienzo de temporada bastante positivo pero que quedaba enturbiado por los problemas de fiabilidad y la guerra que decidieron iniciar con Renault.

El equipo logró gestionar las crisis internas de manera favorable, pues incidentes como el de Bakú, con sus dos pilotos colisionando entre ellos, amenazaba con explotar. En la segunda parte del año, Max Verstappen se hizo con el vehículo y mantuvo un gran ritmo de carrera en casi cada prueba, no tanto así Daniel Ricciardo.

Las mejoras de Newey lograron que para la gira asiática, el RB14 fuera un monoplaza temible, como se pudo comprobar con el segundo puesto de Singapur o el tercero de Japón. La buena racha continuó en América, con un segundo puesto en Austin y una nueva victoria, la cuarta y última del año, en México, donde Verstappen no tuvo rival posible. Max cerró la temporada de forma positiva con nuevos podios en Brasil y Abu Dhabi, superando en la clasificación de pilotos a Valtteri Bottas y su Mercedes y rozando el tercer puesto de Kimi Raikkonen y el Ferrrari.

En constructores, Ferrari se alejó en exceso y no pudieron más que conformarse con la tercera posición. A nivel político, la temporada fue tensa y Renault incluso amenazó con dejar de proporcionarles motores. Las acusaciones fueron continuas e incluso impertinentes, y acabaron la confirmación de que sería la última temporada juntos tras doce años unidos. Red Bull iniciaba una nueva aventura, ahora, junto a Honda.

**2017 (3º, 368 puntos)**

Los cambios de la normativa técnica daban para esta temporada una mayor importancia a la aerodinámica, por lo que Red Bull generó una gran atención, siendo la esperanza para acabar con el dominio de Mercedes. Sin embargo, el equipo austriaco sorprendió con un diseño de líneas muy simples que no parecía tan rápido como el de los rivales.

Las primeras carreras del año evidenciaron que, fiabilidad aparte, el Red Bull estaba en tierra de nadie. Incapaz de luchar con Mercedes y Ferrari, y suficientemente rápido como para no ser inquietado por Force India y Williams. El equipo encontró un camino que seguir en el retorno a Europa, donde Ricciardo consiguió cinco podios consecutivos, destacando la victoria en el accidentado Gran Premio de Azerbaiyán.

El equipo intentaba entender el coche, entender por qué mientras Ricciardo acababa, Verstappen sufría todos los problemas de fiabilidad imaginables. La suerte del neerlandés, no obstante, cambió en Malasia, donde su más que perceptible frustración de las últimas carreras se convirtió en su primera victoria del año y la segunda para Red Bull.

El equipo encontró los motivos que le hicieron tener un comienzo de temporada tan lastrado y como ocurrió en 2016, se posicionaron por delante de Ferrari, aunque en esta ocasión la diferencia de puntos era demasiado amplia como para pensar en un cambio de posición en el mundial de constructores. Max Verstappen conseguía un nuevo triunfo en México tras una gran sesión de clasificación y aprovechando el toque entre Hamilton y Vettel.

Red Bull acabó la temporada con tres triunfos por los cinco de Ferrari y los 12 de Mercedes, sumando un total de 13 podios por los 20 de Ferrari. Un total de 368 puntos por los 522 de Ferrari, pero con la percepción de una Red Bull en ascenso que puede dar mucho de qué hablar en 2018.

**2016 (2º, 468 puntos)**

Red Bull comenzó la temporada de forma dubitativa. Problemas mecánicos impedían a Daniil Kvyat tomar siquiera la salida en Australia mientras que Ricciardo acumulaba tres cuartos puestos consecutivos, sin conseguir acercarse al desorbitado rendimiento de los Mercedes y de los Ferrari, éstos un pasito por delante en este comienzo de temporada.

Daniil Kvyat consiguió el primer podio de la temporada para Red Bull en China, sin embargo, en la siguiente carrera, en su casa, en Rusia, Kvyat tuvo un incidente que provocó el abandono de Vettel y le dejó sin puntos. Red Bull encontró motivos suficientes para mandarle a Toro Rosso, alegando que Daniil estaba lejos de los tiempos de Ricciardo. La realidad, que Max Verstappen venía empujando fuerte y el neerlandés tenía ‘novias’ que precipitaron la decisión.

Así pues, el neerlandés debutaba en Red Bull en el Gran Premio de España… y lo hacía con victoria, tras el accidente entre los dos Mercedes durante la primera vuelta. Pese a su juventud, Verstappen tuvo nervios de acero conteniendo a Kimi Raikkonen para convertirse en el vencedor más joven y darle a Red Bull el primer triunfo del año.

Tras Canadá y Bakú, donde Red Bull no fue competitivo, el equipo encontró la forma de funcionar para subir regularmente al podio, relegando de esa posición de segundo equipo a Ferrari, quién había dominado el primer tercio de temporada. El equipo de la bebida energética aún tenía tiempo para una alegría más cuando Daniel Ricciardo consiguió el triunfo en el Gran Premio de Malasia, escoltado por Max Verstappen, que completaba el doblete para el equipo.

A pesar de la peor competitividad del motor Renault, renombrado Tag Heuer por motivos comerciales, Red Bull consiguió superar a Ferrari, quedando eso sí, muy lejos de Mercedes. Los de la bebida energética sumaron 468 puntos por los 398 de Ferrari, con dos triunfos y quince podios por los once de Ferrari.

**2015 (4º, 187 puntos)**

Arranca la era 'post Sebastian Vettel' en Red Bull, tras anunciarse el 4 de octubre el fichaje del mismo por Ferrari. Su sustituto es el joven ruso Daniil Kvyat, que tras un año en Toro Rosso, ve como las puertas del conjunto austríaco se abren prematuramente para él, con la presión que conlleva subir al equipo tetracampeón del mundo, para sustituir al piloto que les llevó al éxito.

El equipo vuelve a comenzar la temporada con problemas de fiabilidad, como ocurriese en 2014 (Kvyat no pudo ni siquiera tomar la salida en Australia por una avería en la vuelta de formación), pero esta vez el coche es menos competitivo que su predecesor, pues no pasa de la lucha por los puntos como norma general a lo largo del año.

La razón no es otra que el lastre que supone la poca potencia del motor Renault, pues el chasis del RB11 vuelve a ser de los mejores de la parrilla, pero el propulsor francés no acompaña, algo que se traduce en discusiones constantes, en ocasiones públicas, entre ambas marcas hasta el punto de llegar a rozar la ruptura de la relación.

Solo en Mónaco están cerca de la lucha por el podio en este inicio de año, con Daniil cuarto y Daniel, quinto. Esto supone, sin ninguna duda, su peor inicio de temporada desde 2008. En Hungría, el equipo logra su primer podio de la temporada, en una carrera loca, plagada de abandonos pero en la que su chasis marca la diferencia con Kvyat, segundo (su mejor resultado en Fórmula 1) y Ricciardo, tercero.

Después del parón veraniego llega el Gran Premio de Bélgica, un circuito poco favorable a los Red Bull. Ricciardo tiene que retirarse, pero sorprende un Kvyat que acaba en una meritoria cuarta posición y deja patente su recuperación tras un inicio de año algo flojo.

Tras un periplo asiático por Singapur y Japón poco fructífero en cuanto a puntos, pero con un nuevo podio (segundo puesto para Ricciardo) en Marina Bay, el equipo lucha por la victoria con la pista mojada en Estados Unidos, aunque luego se desfondan con el asfalto seco.

Destacan la cuarta y la quinta posición en México para Ricciardo y Kvyat respectivamente, antes de encarar las dos últimas pruebas del año, en las que volvieron a luchar por los puntos en mitad del pelotón. Finalmente, Red Bull termina como el cuarto equipo en el Mundial de Constructores. Es la primera vez que no logra una victoria desde 2008, cuando se suceden las dudas sobre el futuro de la marca (y sus dos equipos) en la Fórmula 1.

Con la intención de romper relaciones con Renault ya para 2016, llaman a la puerta de los demás motoristas, recibiendo una negativa por parte de todos, lo que obliga a Red Bull a amenazar con salir del deporte. Finalmente, encuentran una solución intermedia y vuelven a utilizar unidades de potencia Renault, pero bautizadas bajo el nombre de TAG Heuer, nuevo patrocinador del equipo, que abandona el barco de McLaren e insufla una importante suma de dinero, tras la salida de Infiniti del equipo de Christian Horner.

Con las miras puestas en minimizar daños y preparar el 2017 con garantías, en el equipo austríaco repiten con Kvyat y Ricciardo como pilotos y el objetivo es el de luchar de forma más asidua por los podios, si Renault trabaja bien durante el invierno y solucionan su déficit de potencia. De no ser así, son conscientes de que volverán a sufrir en pista como en las dos últimas temporadas, pese a tener un monoplaza con mucho potencial.

**2014 (2º, 405 puntos)**

Red Bull no comenzó el curso 2014 de la mejor manera posible. El equipo austríaco sufrió lo indecible en los test de pretemporada, asolado por todo tipo de problemas mecánicos que impidieron a los de Milton Keynes llegar con los deberes hechos al Gran Premio inaugural, en Australia.

Aquejados por una alarmante falta de potencia en el motor V6 de Renault respecto a las poderosas mecánicas Mercedes, en Red Bull entendieron rápidamente que sus opciones de salvar el año dependerían exclusivamente del buen hacer del chasis del RB10. Los de Christian Horner aterrizaban en Melboune sumidos en un mar de dudas acerca del verdadero potencial del coche y con la sensación de que sólo acabar la carrera ya sería todo un logro.

Sin embargo, como nadie habría podido imaginar, Daniel Ricciardo alcanzaba la segunda plaza en la clasificación del sábado únicamente por detrás del todopoderoso Mercedes de Lewis Hamilton. El domingo, el australiano acababa la carrera en una sensacional segunda posición, aunque sería descalificado posteriormente por la FIA al detectar irregularidades en la medición del flujo de combustible de su RB10. Por su parte, Sebastian Vettel tuvo que retirarse en los primeros compases de la carrera por un fallo mecánico relacionado, de nuevo, con la entrega de potencia del motor Renault, demostrando así que el principal problema de Red Bull este año residía en el V6 Turbo de la compañía francesa.

En Malasia, Sebastian subió al tercer escalón del podio y aunque Daniel tuvo que retirarse, en Red Bull empezaron a ver luz al final del túnel. A partir de ese momento, el de Perth tomaría las riendas del equipo de las bebidas energéticas enlazando una serie de podios consecutivos en España y Mónaco y una sensacional victoria en Canadá.

Con un coche del que Vettel se estuvo quejando prácticamente todo el año porque, según comentaba, no se adaptaba a su estilo de pilotaje, el tetracampeón alemán no pareció en ningún momento de la temporada estar a la altura de su joven compañero de equipo. Ricciardo alcanzó dos victorias más en Hungría y Bélgica y terminó la temporada en una magnífica tercera posición final aupando con sus 238 puntos a Red Bull al subcampeonato en el Mundial de Constructores y salvando un año que, para la escudería de Milton Keynes, en febrero, no pintaba demasiado bien. Era la primera vez, tras cuatro años de gloria, que ellos no eran los mejores fabricantes y de eso se dieron cuenta ya en Rusia, cuando Mercedes se hizo con el título que antaño había sido suyo.

A pesar del segundo puesto esta temporada no todo fueron alegrías al acabar el año, ya que a la semana siguiente de la cita en Abu Dhabi, se produjo un robo de más de 60 trofeos (la mayoría répelicas) en la sede del equipo, en Milton Keynes, que ha hecho reforzar este lugar y hacerlo más inaccesible de cara al futuro para evitar sucesos como éstos.

**2013 (Campeón, 596 puntos)**

Tras coronarse tricampeones mundiales en 2012 con menos holgura que el año anterior pero con la misma efectividad, el equipo Red Bull comenzó la temporada con la vitola de favorito. Sin embargo, los nuevos neumáticos Pirelli no se adaptaron al RB9 de la misma forma que sí lo hicieron en su homónimo del año anterior.

Las gomas italianas se adaptaron mejor al Lotus y al Ferrari y, pese a su doblete en Malasia empañado por el famoso 'Multi 21', las sensaciones en el conjunto austríaco no eran las mejores para defender el título. Pese a todo, la regularidad de Sebastian Vettel y los errores de sus rivales, posibilitaron que el equipo dirigido por Christian Horner recuperase el terreno perdido con sus rivales directos antes de las vacaciones.

Con el cambio de neumáticos que llevó a cabo Pirelli tras los problemas de seguridad vistos en carreras anteriores, con Silverstone como máximo exponente, Mercedes y Ferrari vieron mermado su ritmo mientras que Red Bull maximizó el potencial de su monoplaza hasta el punto de que Sebastian Vettel se llevase todas y cada una de las victorias en la segunda parte del campeonato.

El alemán batió el récord de victorias consecutivas, que hasta este año ostentaba Alberto Ascari con siete, y lo dejó - a la espera de como comience 2014- en nueve. Además, Vettel también igualó el récord de victorias en una misma temporada que ostentaba Michael Schumacher, con 13.

En una temporada en la que Mark Webber ya pensaba más en su nueva aventura en el Mundial de Resistencia con Porsche, el australiano no pudo despedirse con victoria de su trayectoria en la Fórmula 1 y sólo en el último tercio del campeonato estuvo a la altura de su compañero de equipo, del que quedó a nada más y nada menos que 198 puntos.

Así con todo, Red Bull y Sebastian Vettel se coronaron tetracampeones en una carrera perfecta en la India y los austríacos concluyeron la temporada con 13 victorias, 11 poles, 12 vueltas rápidas y 596 puntos en el Campeonato de Constructores.

**2012 (Campeón, 460 puntos)**

Flamantes campeones en las dos anteriores temporadas y tras completar un año que rozó la perfección en 2011, la escudería Red Bull pareció no encontrar el camino del éxito en las primeras carreras del Mundial. Con una normativa que apenas tuvo modificaciones, pero con la prohibición del difusor soplado, los austríacos sufrieron en los primeros compases de 2012 y se vieron superados por McLaren en las tres primeras carreras.

Año nuevo y el equilibrio entre sus pilotos, Sebastian Vettel y Mark Webber, parecía más parejo que en temporadas anteriores. Desde el arranque del Mundial y hasta el parón veraniego, el australiano y el alemán no distaban muy lejos el uno del otro en la Clasificación de Pilotos, incluso llegaron igualados a 73 puntos a Mónaco. No obstante, la actuación y las dos victorias del ‘aussie’ en la primera mitad del año no pudieron con el ritmo que marcó el germano en la segunda parte de la campaña, consiguiendo cuatro victorias consecutivas y logrando el tricampeonato en Brasil.

Más allá del resultado de sus pilotos, el año de Red Bull no fue tan imponente como en 2011 y encontraron, a su pesar, una auténtica pesadilla que podía poner en peligro su objetivo de revalidar el Título de pilotos y el de constructores: los alternadores. Hasta en tres ocasiones, los alternadores de Magneti Marelli que monta el motor Renault hicieron que el RB8 no pudiera cruzar la línea de meta, avivando las preocupaciones en Milton Keynes sobre la fiabilidad de tales elementos. Incluso el propio Vettel instó a su escudería a replantearse la continuidad con la marca italiana si volvían a repetirse contratiempos similares.

A pesar de la estabilidad de la normativa entre 2011 y 2012, la mente ingeniosa de Adrian Newey volvió a fijarse en el reglamento para sacar provecho de posibles lagunas que pudieran convertir en beneficiosas. La flexibilidad del alerón delantero en Abu Dhabi, la suspensión trasera y unos orificios en el suelo del RB8 en Valencia entre otros fueron algunas de las evoluciones de Red Bull, siempre cuestionadas, puestas en entredicho e incluso declaradas ilegales como el suelo del monoplaza.

La prohibición de los difusores soplados, y la igualdad entre las escuderías provocó un inicio de temporada particularmente especial para los austríacos. No obstante, se recuperaron y finalizaron el año con siete victorias, ocho Pole Positions, 14 podios y 460 puntos en su casillero de la Clasificación de Constructores.

**2011 (Campeón, 650 puntos)**

Red Bull arrancó 2011 tal y como terminó 2010, es decir, como principal referencia de la parrilla. El impecable estado forma del equipo que capitanea Dietrich Mateschitz fue evidente desde los primeros tests de pretemporada, en los que el RB7 arrasó en todos los campos.

Asumida la prohibición de los dobles difusores, Adrian Newey llevó al extremo el concepto del difusor soplado, invención nacida en 2010 y que en en el RB7 alcanzó la cúspide de su desarrollo. Consecuencia de ello o no, los monoplazas de Sebastian Vettel y Mark Webber evidenciaron una estabilidad y rapidez fuera de todo parangón en la categoría reina. Y como prueba de su utilidad, los problemas a que debieron hacer frente los dos pilotos en la única carrera en que este sistema fue deliberadamente prohibido por la FIA, el GP de Inglaterra, que se llevó Fernando Alonso.

La temporada de Red Bull rozó la perfección. El equipo austríaco cerró la campaña con 12 victorias, 18 poles (nuevo récord en la Fórmula 1 y a una sola del pleno), 10 vueltas rápidas, 27 presencias en el podio y un total de 798 vueltas al frente del pelotón, equivalentes a 4.065 km, casi la mitad de los 11.010 que completaron los coches de Webber y Vettel en toda la campaña.

Por descontado, tan abrumadoras cifras dieron a la escudería de la bebida energética su segundo título de constructores y pilotos consecutivo, ambos logrados con suficiente antelación para poder preparar el asalto a 2012...

**2010 (Campeón, 498 puntos)**

Red Bull Racing comenzaba la temporada tras el gran final en la campaña anterior y las pruebas de invierno como el equipo a batir en el 2010 y así fue, consiguieron las siete primeras poles de la temporada de forma contundente y se demostró que a una única vuelta no tenían rival consiguiendo 15 de las 19 poles posibles.

El talón de Aquiles del equipo fue su fiabilidad, ya que de no ser por este primer título, el equipo habría quedado sentenciado mediada la temporada en lugar de en la penúltima prueba. El de pilotos debería de haber sido un monólogo entre sus pilotos, sin embargo, al igual que en la temporada anterior el coche resultó muy frágil y eso hizo que el equipo sólo consiguiera nueve victorias. A pesar de sus quince poles, al igual que durante toda la temporada, fue puesta en duda la legalidad del coche, en especial en el último tercio de la temporada cuando la FIA endureció las pruebas de flexibilidad de las piezas del coche y el Red Bull sufrió un repentino bajón de rendimiento.

Otro de los problemas que sufrió el equipo fue su guerra interna por el liderazgo, ya que gran parte del equipo públicamente se mostró a favor de Vettel siendo Webber el que lideraba la clasificación. Esto conllevó unas declaraciones y acciones llenas de controversia por parte de los pilotos y del equipo, a pesar de reiterar en numerosas ocasiones la equidad entre ambos. Al final, en la ultima carrera se alzó con el titulo uno de sus pilotos, Sebastian Vettel que consiguió así el primer Mundial.

**2009 (2º, 153,5 puntos)**

Este año, la taurina por fin surgió efecto. Más que eso, revolucionó no sólo los motores, sino las carreras. El ingrediente mencionado, el 'secreto' de las bebidas que llevan el nombre de la Escudería, hizo que del séptimo puesto en 2008 se pasase a subcampeón.

Otro dato más del salto de rendimiento: de 29 puntos en 2008 a los 153'5, incluídos dos dobletes finales. De vértigo. El equipo fue, junto con Brawn, el más asiduo a los podios; consiguió ganar en seis circuitos. Sin duda, un grandísimo año para el equipo hermano de Toro Rosso. Además, su dúo de pilotos poco mejor pudo ser. Vettel se quedó subcampeón en una lucha reñida con Button, que le ganó la partida en Brasil. Pero el alemán fue el encargado de firmar la última bandera a cuadros del año.

Los Red Bull no olvidarán esta temporada, en especial Gran Bretaña. Fue un gran doblete del equipo que, además, puso el 'nosotros os retamos' a los imbatibles Brawn. Pero como los dobletes hacen referencia a dos, pues en la carrera siguiente, el equipo consiguió otro, aunque con la posición de los pilotos cambiados.

**2006 (7º, 16 puntos)**

La temporada se resintió por una deficiente prestación del modelo RB2. Ni Coulthard ni Klien pudieron concretar las bondades que supuestamente ofrecía el motor Ferrari que montaba el equipo austríaco. Un podio de Coulthard en Mónaco fue su mejor resultado.

**2005 (7º, 34 puntos)**

Una temporada en la que los coches ex-Jaguar dieron un juego excepcional si se tiene en cuenta la proveniencia y que muchos de los técnicos eran aún los mismos que con la anterior gestión Jaguar no consiguieron levantar cabeza. David Coulthard demostró que aún tiene cuerda para rato en esto de la F1 y sorprendió en algunos Grandes Premios estando con soltura entre los puestos de cabeza.

Klien tuvo que dirimirse su volante con Vitantonio Liuzzi a lo largo de la temporada pero finalmente fue, de los dos, quien más pilotó y demostró su experiencia en la categoría.

Liuzzi pecó de inconstante y de caer en demasía en el exceso y el error. El italiano mostró grandes capacidades en velocidad pura pero una tendencia a no concretar que decantó la balanza de los favores del equipo por Klien.

Red Bull finalizó 7º en el campeonato con 34 puntos lo que es muy destacable si se tiene en cuenta lo poco rodada de la estructura y sus lastres anteriores.

**FERRARI**

Scuderia Ferrari nació de la mano de Enzo Ferrari en 1929. En sus inicios, usando Alfa Romeo, como si de un preparador se tratase. Tras una disputa con Alfa Romeo, que pretendía absorber Ferrari, rompió todos los acuerdos, iniciándose en la producción de maquinaria y desarrollando el que es el primer Ferrari totalmente producido por ellos, El Tipo 815.

Enzo, amante de la competición como el que más, era una figura tremendamente respetada y con gran reconocimiento. La manera que encontró de financiar sus proyectos no fue otra que la producción de vehículos deportivos, creando quizás sin pretenderlo lo que finalmente sería algunos de los vehículos que más pasiones han levantado a lo largo de la historia.

En competición, Ferrari no faltaba a ninguna de las carreras más prestigiosas; Le Mans, Daytona, Sebring, con incontables éxitos y destacando siempre tanto por su estética como por sus motores.

En Fórmula 1, si bien no estuvieron en la primera carrera de la historia del mundial, no han faltado a ninguna temporada desde la confección del campeonato en 1950. Con mejor o peor rendimiento, sus monturas no dejaban indiferente a nadie, pasando por sus filas casi todos los pilotos más relevantes de la época.

A día de hoy, Ferrari sigue siendo el equipo de Fórmula 1 que más pasiones levanta, hasta el punto de que Ferrari es Fórmula 1, y Fórmula 1 es Ferrari.

**FICHA TÉCNICA**

|  |  |
| --- | --- |
| **Chasis:** SF-23 | **Sede:** Maranello, Italia |
| **Motor:** Ferrari | **Debut:** Gran Premio de Mónaco 1950 |
| **Staff** | |
| **Director:** Benedetto Vigna | **Jefe de equipo:** Frederic Vasseur |
| **Director técnico:** | **Aerodinámica:** Steve Clark |
| **Diseñador jefe:** |  |

|  |  |
| --- | --- |
| **Palmarés** | |
| **GPs:** 1052 | **Títulos:** 16 |
| **Puntos:** 9.266 | **Victorias:** 242 |
| **Poles:** 242 | **V. Rápidas:** 259 |
| **Podios:** 798 |  |

**Años previos**

Sin lugar a dudas Ferrari es el nombre que más evoca los Grandes Premios, y de hecho es el único equipo que ha participado en todas las ediciones del Campeonato del Mundo de Formula 1, usando además casi siempre su particular color rojo. Enzo Ferrari, su fundador, fue piloto de carreras y manager del equipo de Alfa Romeo desde 1930 hasta 1937 pero debido a discrepancias internas abandono la escudería de Milán en 1938.

A pesar de ello, construyó su primer coche en 1940, este no fue conocido como Ferrari, ya que Enzo había acordado no correr bajo este nombre en los siguientes 5 años, por tanto, no fue hasta 1946 cuando apareció el primer Ferrari verdadero, el 125. Los modelos primeros fueron muy populares por sus configuraciones de los cilindros en sus motores, así como la contundente norma ferrarista de dar prioridad al motor y en segundo lugar al chasis. A lo largo de los años el Cavallino Rampante ha sabido adaptarse perfectamente a todos los cambios reglamentarios y casi siempre ha ido marcando el paso en este deporte.

En 1969 se unió empresarial y tecnológicamente al coloso Fiat. Enzo Ferrari murió en Agosto de 1988, y aparte de destellos de Alain Prost y Michael Schumacher, la Scuderia no ha sido un regular ganador desde entonces. En nuestros días con Luca di Montezemolo, Michael Schumacher, prestigiosos ingenieros (Brawn, Byrne), importantísimos patrocinadores, etc , han hecho que la "Scuderia" vuelva al esplendor de antaño y sólo la aparición en escena de Fernando Alonso ha evitado que Ferrari se proclamara dominadora absoluta en los 8 últimos años de forma consecutiva.

Decía Enzo Ferrari: "Los pilotos son como bombillas, cuando se funden se cambian por otro y fin de la historia" o "Cuando gana Ferrari ganan los coches, cuando pierde Ferrari pierden los pilotos". Qué diría el Commendatore si vivera hoy...

Remitiéndonos al futuro más inmediato, en 2009 y después de ser Campeones del Mundo durante dos años, el equipo leyenda de la F1 quedó tercero en discordia en la clasificación final, pero las condiciones tanto deportivas (la sorpresa de Brawn) como la mala suerte (retirada temporal de Massa) no dejó de tener su influencia en el resultado.

Año tras año, pase lo que pase, todos los ojos están pendientes de la escudería más apasionada de la parrilla. Y si en el año anterior casi logra el Campeonato de Pilotos con Felipe Massa, en 2009 se volvieron a poner las esperanzas en él.

Sin embargo, la mala fortuna irrumpió en el G. P. de Hungría. Un muelle perteneciente al coche de su compatriota Rubens Barrichello se soltó del Brawn e impactando en el casco de Massa, que le seguía en la pista durante los entrenamientos. Fue un golpe muy serio que le hizo perder el conocimiento por el hundimiento supraocular del cráneo que sufrió. El piloto tuvo que ser trasladado al hospital, y para el resto de carrera, el equipo tuvo que tomar la triste decisión de buscarle un sustituto mientras se recuperaba.

Todo sucedía cuando el brasileño empezaba a remontar los malos resultados de principio de temporada, que hicieron olvidar al público un nuevo duelo Hamilton-Massa.

Luca Badoer fue el encargado de sustituirle temporalmente. Sólo temporalmente, porque la decisión fue un gran tropezón de la directiva: el ex-piloto era eso, ex-piloto, y parecía un marciano en la Tierra. La desastrosa situación cambió con un más experimentado G. Fisichella, que hasta el momento estaba disputando las carreras con Force India y sorprendiendo con sus actuaciones en Bélgica.

Por otro lado, Raikkonen, que seguía sin demostrar aún su dominio del bólido rojo, tuvo que ser el encargado de sumar la mayoría de puntos para la escudería. Y finalmente no lo hizo nada mal, dándole a Ferrari la única victoria de la temporada en el GP de Bélgica.

**FERRARI TRAS LOS AÑOS**

2022 (2º, 554 puntos)

Nuevas vibras para la *Scuderia*. La nueva era trajo consigo ilusión, esperanza y aires de renovación . La campaña de 2021, con [Carlos Sainz](https://www.caranddriver.com/es/formula-1/pilotos/a3615/carlos-sainz/) y [Charles Leclerc](https://www.caranddriver.com/es/formula-1/pilotos/a3651/charles-leclerc/) al frente, sentó las bases de una remontada que debía confirmarse en la temporada 2022 de Fórmula 1. Y así fue.

Coche más pesados, más potentes y menos aerodinámicos. El cambio reglamentario fue de tales magnitudes que las cartas de la parrilla se barajaron. Mercedes dejó de ser la referencia y Ferrari se aupó hasta las posiciones más delanteras junto con Red Bull. El F1-75 de pretemporada, con un tono rojizo más oscuro de lo habitual, recordando a la época más nostálgica del *Cavallino*, destacó por su velocidad, su paso por curva y, por supuesto, por su belleza.

No obstante, desde Maranello afirmaron una y otra vez que el objetivo no era ganar el Mundial en 2022, sino confirmar la tendencia ascendente de la marca dentro de la Fórmula 1. Mattia Binotto capitaneó dicho discurso. Sin embargo, las expectativas se multiplicaron con el primer Gran Premio del año: Leclerc logró la *pole* y conquistó la primera cita mundialista de 2022, venciendo a un Max Verstappen muy combativo.

El RB18 pilotado por el neerlandés nació con carencias en el apartado de fiabilidad y esto se reflejó tanto en Sakhir, con un doble abandono de Red Bull en las últimas vueltas, como en la retirada de Albert Park. Tras la tercera prueba disputada, Charles gobernaba el campeonato con 34 puntos de ventaja sobre el segundo clasificado. Había licencia para soñar... Pero llegaron los problemas.

Al mal arranque de Sainz (salida de pista en Melbourne y accidentado por Daniel Ricciardo en Imola), se sumó un error de pilotaje de Leclerc, precisamente en Italia. Al mismo tiempo, los de Milton Keynes ya habían resuelto sus problemas de juventud y comenzaron a sentirse infranqueables carrera a carrera. No obstante, el F1-75 todavía se mostraba como el coche más rápido los sábados gracias al piloto monegasco, aunque no tanto en los días de carrera.

El primer gran golpe llegó en Barcelona: el turbo de Leclerc pereció mientras rodaba líder: 25 puntos para Verstappen, el vigente campeón. A la semana siguiente el ídolo local sufrió el primer gran fiasco estratégico de Ferrari en 2022, perdiendo así la pole e incluso el podio en lo que debía ser, por fin, el desenlace de la maldición en Montecarlo, la que es su casa.

Llegados a Paul Ricard, Leclerc siguió acumulando poles, pero no era capaz de materializarlas el día de la carrera. Yendo líder en solitario protagonizó su fallo más garrafal del año: perdió el control en la doble curva de derechas en Le Beausset e impactó contra las protecciones. Otros 25 puntos regalados para Verstappen. Ferrari estaba desperdiciando un auténtico monoplaza diseñado para ganar sendos campeonatos de pilotos y constructores décadas después.

Por suerte, los italianos cosecharon dos triunfos más antes del parón estival: Leclerc en Austria (la quinta victoria de su carrera profesional en F1) y Sainz en Gran Bretaña. El piloto madrileño obtuvo su primera gran gesta en la máxima categoría del automovilismo en Silverstone tras una carrera caótica con errores de pilotaje, problemas mecánicos, luchas históricas, toques y adrenalina hasta el final. Carlos logró su sueño más perseguido: ganar con Ferrari, además de haber cosechado la primera pole de su vida un día anterior en condiciones mixtas.

Binotto se las prometía felices antes de comenzar la segunda mitad de la temporada, asegurando que contaba con las armas suficientes para ganar todas las carreras restantes del año. Sorpresa: Ferrari no ganó ninguna de las últimas nueve pruebas disputadas: ocho cayeron en manos de Red Bull y una a favor de Mercedes en Brasil. Verstappen dominó, recordando la etapa hegemónica de Vettel con los austríacos, y se adjudicó con soltura su segunda corona en la Fórmula 1, en el Gran Premio de Japón. No sin incertidumbre incluida.

Ferrari, de no querer verse como el favorito del año para luchar por todo a auto descartarse del campeonato en el segundo tramo de 2022. Una velocidad desaprovechada a la que se sumaron graves errores estratégicos internos, la falta de fiabilidad, la revisión del *porpoising* y un Verstappen indomable.

Red Bull logró distanciarse de los italianos para conquistar el campeonato de constructores nueve años después, mientras que la escudería de la estrella llegó a intimidar a la formación dirigida por Mattia en las últimas carreras. El director italiano terminó el año, pero se desvinculó del equipo de su vida al finalizar la temporada. Demasiadas imperfecciones, fallos de comunicación y una relación desgastada. Ferrari anunció su remplazo para 2023: Frédéric Vasseur, antiguo *Team Principal* de Alfa Romeo y mano derecha de Charles Leclerc y de la familia Todt.

Con todo esto arrancaría la redención de Ferrari para la siguiente campaña: un nuevo jefe de equipo, un Leclerc más maduro, un Sainz más adaptado al bólido rojo y con las típicas noticias invernales de mejora de caballos y fiabilidad para tratar de frenar el dominio de Max Verstappen en el próximo curso.

2021 (3º, 323,5 puntos)

Afrontaba Ferrari la temporada 2021 con un objetivo primordial: remontar la nefasta situación en la que se encontraba la Scuderia tras todo lo vivido con el SF1000. Y lo consiguió. El equipo de Maranello pudo recuperar la sonrisa y, aunque no pudo cerrar victorias durante el año, sí volvió a los podios con más regularidad y a luchar con encabezar la zona media de la clasificación contra McLaren y AlphaTauri.

Todo ello gracias a una pareja de pilotos de un altísimo nivel que fue una garantía de éxito para el equipo, formada por Charles Leclerc y Carlos Sainz. Mientras que el monegasco demostró especialmente en la primera mitad de la temporada por qué es el predestinado a devolver a Ferrari a sus cotas más altas y por qué es su futuro con un contrato hasta 2024, el español no se quedó atrás para, tras adaptarse por completo a su nuevo coche, ganarse los elogios de toda la parrilla, sobre todo por completar un final de campaña excepcional.

Precisamente, el inicio de la temporada fue bueno para Ferrari en cuanto a recuperación de resultados, aunque no fue perfecto: McLaren estaba claramente por delante. Al menos, en cuanto a Lando Norris se refería la situación. Pero lo italianos no desistieron y pronto comenzaron a apuntar alto, como en Mónaco y en Bakú, donde Charles Leclerc consiguió dos poles consecutivas. Aunque no pudo rematar la primera por no salir a carrera tras su accidente el sábado, sí que fue segundo en Azerbaiyán. Sainz, por su parte, destacó en el Principado con su primer podio con el equipo, siendo segundo.

Después, hubo fines de semana mejores y peores en la zona intermedia de la temporada, aunque ambos pilotos siguieron sacando resultados destacables. Por ejemplo, la segunda posición de Leclerc en Silverstone, que casi fue una victoria, y el tercer puesto de Sainz en Hungría. Después tocó sufrir: Ferrari sufrió un duro golpe por el doblete de McLaren, precisamente en Monza, que dejaba casi rematada la tercera posición del Mundial de Constructores. Pero la Scuderia no le perdió la cara a esa batalla.

Para el final de la temporada, el equipo de Maranello consiguió introducir una gran mejora en su motor: una actualización de su sistema híbrido, basado además en la unidad de potencia de 2022. Licencia para soñar, ya que la mejora fue clara en términos de ritmo y competitividad.

Ello, unido al bajón de McLaren, que en unos cuantos Grandes Premios perdió el ritmo que habían exhibido desde Bahréin, costándoles incluso puntuar, permitió a Ferrari recuperar comba. Ferrari se mantuvo delante desde Estambul hasta Abu Dhabi, cerrando 2021 en la tercera posición del Mundial. En la lucha interna, Sainz consiguió ser habitualmente más rápido que Leclerc, logrando cerrar la campaña con una recompensa en forma de podio, el cuarto de la temporada con una tercera posición en Yas Marina. Todo queda abierto, por tanto, para un equipo que pretende volver a su lugar en 2022.

2020 (6º, 131 puntos)

Ferrari realizó una decepcionante pretemporada que nadie quería creerse. El rendimiento se esfumó, pero las bajas velocidades punta hacían creer que estaban jugando a parecer menos competitivos. Binotto se esforzaba en avisar que por delante había un año difícil, pero el no explicar la razón no hizo más que generar incertidumbre.

Efectivamente, Ferrari no era lo que había sido los años anteriores. La unidad de potencia se convirtió en la sombra de lo que era, siendo visible tanto en la propia Ferrari como en sus equipos cliente, y confirmando que pese a todas las informaciones opacas y secretas al respecto, algo grande había ocurrido con ese motor.

Ferrari pasó de inquietar a Mercedes a estar en mitad del pelotón. No solo era lento, sino complicado de pilotar, y solo Charles Leclerc lograba sacar competitividad. De hecho, el monegasco sorprendió a propios y extraños con un segundo puesto en la carrera inaugural de la temporada, beneficiándose de una carrera sin errores con muchos percances de los rivales.

El podio volvería en Silverstone, tras una gran carrera de nuevo y un oportuno pinchazo en las últimas vueltas de algunos rivales directos. Pero el vehículo estaba lejos de ser el de temporadas anteriores. Leclerc acostumbraba a mostrar cierta competitividad, pero necesitaba que los de arriba fallasen para lograr un resultado reseñable, aun así, logró tres cuartos puestos a lo largo del año, pero sin poder superar los dos podios.

Vettel, tras firmar la que posiblemente fuese su peor temporada en Fórmula 1, se las apañó para cruzar meta en tercera posición, consiguiendo no faltar a su cita con el podio en un año en el que solo puntuó en siete ocasiones. Para colmo de males, la suerte no sonreía al equipo en los momentos determinantes, y tras sumar un solo punto en los últimos tres Grandes Premios, cerca estuvieron de ser incluso superados por AlphaTauri.

Finalmente, sextos en la clasificación general con 131 puntos, muy alejados de los 319 de Red Bull en segunda posición, los 202 de McLaren, los 195 de Racing Point y los 181 de Renault. Al final, Ferrari solo superó al segundo equipo de Red Bull y a Williams, sin contar a sus equipos cliente.

2019 (2º, 504 puntos)

Tras una pretemporada de escándalo, Ferrari sintió que 2019 podía ser definitivamente su año. Maranello apostó por un concepto de vehículo diferente con el que conseguía unas muy altas velocidades puntas a base de sacrificar carga aerodinámica y paso por curva.

Y si bien hubo circuitos donde esta combinación se mostró superior, como Bahréin, lo cierto es que no fueron capaces de hacer frente a una Mercedes que se dedicaba a ganar sin hacer ruido. Y cuando eran capaz de hacerle frente, fueron comunes los errores estratégicos y la lucha entre los pilotos que no llegaban a buen puerto.

Ferrari tuvo que esperar hasta la primera carrera después del parón veraniego para lograr la primera victoria, que también fue la primera de Charles Leclerc, en el histórico Spa-Francorchamps. Pero lo mejor llegaría justo después, con triunfo en cada, en Monza, ante todo el público italiano.

La racha continuó con la victoria en Singapur, donde además consiguieron el doblete el cual quedó ligeramente deslucido por las órdenes de equipo. Sin embargo, aquí acabaron las sonrisas en Ferrari, que no volvería a ganar en el resto de la temporada. Las razones, debatibles, pero es cierto que la caída de rendimiento de los de rojo coincidió con ciertas aclaraciones de la normativa técnica sobre el combustible, que parecían señalar directamente a los italianos.

Brasil vería el peor momento Ferrari de la temporada, con sus dos pilotos chocando entre ellos de forma muy innecesaria, y que a la postre provocó que se vieran superados en la clasificación de pilotos por un Red Bull. La temporada finalizó para Ferrari con solo tres victorias, número alejado de las nueve pole position que hicieron durante el año. En puntos, a 225 de Mercedes, y eso sí, superando a Red Bull en 87.

2018 (2º, 571 puntos)

La Scuderia Ferrari afrontaba 2018 con la inercia positiva de la mejora mostrada en 2017, Sebastian Vettel y Kimi Räikkónen compartían garaje por cuarto año consecutivo. Después de estar cerca de Mercedes la anterior temporada, el objetivo de los de Maranello era claro, continuar en esa línea progresiva que les permitiese pelear por títulos.

El comienzo de temporada no pudo ser mejor para Ferrari, el himno italiano sonó en las dos primeras carreras de la temporada, en contraposición los de Mercedes no conseguían su primera victoria hasta la cuarta carrera del año. En los siguientes cuatro grandes premios Ferrari no fue capaz de volver a lo alto del podio, además, Vettel solo consiguió subir al podio en una ocasión y eso provocó que Mercedes se recuperase de ese mal inicio.

Antes de llegar al ecuador de la temporada, Ferrari y Mercedes se repartieron las victorias junto a Red Bull en uno de los momentos más igualados del año. Después de la victoria de Vettel en Gran Bretaña, la Fórmula 1 llegaba a territorio alemán, un circuito que marcaría un antes y un después en la temporada, Hamilton se llevaba la victoria después de un error de Vettel cuando dominaba en solitario, un golpe inesperado para la moral de todo Ferrari.

A partir de ese momento, Ferrari solo consiguió sumar dos victorias en las diez carreras restantes, cediendo en 7 ocasiones la primera posición ante Mercedes, lo cual provocó un vuelco en la clasificación en favor de los alemanes que acabaría decidiendo ambos títulos a su favor antes de la última cita en Abu Dhabi.

Ferrari acabó 2018 con una imagen y unas sensaciones bastante malas, después del buen inicio se iban con las manos vacías un año más. El equipo de Maranello cerró la temporada en segunda posición con 571 puntos, muchos más que los 419 de Red Bull (tercero), pero también muchos menos que el nuevamente campeón, Mercedes con 655 puntos.

2017 (2º, 522 puntos)

La temporada 2017 comenzó de la mejor forma posible para la Scuderia. Vettel comenzaba el año con victoria en Australia, a lo que le seguía un segundo puesto en China y una nueva victoria en Bahrein, acompañado de dos nuevos segundos puestos en Rusia y España y una tercera victoria en Monaco, donde el equipo italiano consiguió el doblete.

Un comienzo de los que valen títulos. Y es que, aunque el Ferrari parecía más lento que el Mercedes, en ritmo de carrera el SF70-H se mostró extremadamente sólido, especialmente con determinados compuestos de neumáticos, algo que levantó suspicacias por un supuesto trato de favor de Pirelli, alentadas por unas nada afortunadas declaraciones del presidente de la compañía.

Aunque Mercedes recuperó terreno antes del verano, en Ferrari se confiaba en mantener el tipo, aprovechar las debilidades de los alemanes en carrera y esperar llegar con opciones a la recta final del campeonato. Sin embargo, todo comenzó a torcerse en la carrera más importante para Ferrari, el Gran Premio de Italia en Monza.

Allí Ferrari no pudo ni acercarse al rendimiento de los Mercedes, que conseguían un fácil doblete. A continuación, la nefasta gira asiática que comenzó con un accidente en la salida en el que se vieron involucrados los dos Ferrari. En Malasia, Raikkonen no fue capaz ni de tomar la salida por problemas mecánicos, mismos problemas que obligarían a retirarse a Vettel en Japón antes de tiempo, curiosamente tras completar una muy sesión de clasificación.

Ferrari culpó al control de calidad de algunas piezas, Marchionne, en palabras poco afortunadas, a su propio equipo, del que afirmó que algunos eran muy jóvenes, y el paddock especulaba sobre cuánto tendría que ver las regulaciones a mitad de la temporada sobre la permisibilidad de la quema de aceite, en la que parece que Mercedes tomó la delantera.

En cualquier caso, el campeonato quedó en bandeja para Mercedes, y Ferrari salvó los muebles con seis podios en las últimas cuatro carreras, incluyendo una nueva victoria en Brasil. Ferrari se reencontraba con la victoria sumando un total de cinco, así como veinte podios, a solo seis de los logrados por Mercedes, además de un total de cinco ‘pole position’, lo que evidenciaba el paso delante de la Scuderia, que sin embargo no podía evitar acabar el año con sensación de derrota.

2016 (3º, 398 puntos)

Tras el buen rendimiento mostrado por Sebastian Vettel en 2015, Ferrari soñaba con un paso adelante que les permitiera luchar con los Mercedes, sin embargo, el fabricante alemán estuvo inconmensurable y pronto dejó claro que no iba a dar opciones.

No obstante, los de Maranello se posicionaron rápidamente en segunda posición sumando podios durante las cuatro primeras carreras del año, esperando el error de Mercedes, error que finalmente ocurrió en el Gran Premio de España pero que sin embargo no pudo aprovechar Ferrari, ya que fue el debutante con Red Bull Max Verstappen el que se llevó el gato al agua. También fue un Red Bull, el de Ricciardo el que se llevó la victoria cuando Mercedes falló en Malasia, dejando a Ferrari sin triunfo en todo el año.

Aunque la Scuderia no dejó de sumar podios en la primera parte de la temporada, el equipo no evolucionó adecuadamente, y la salida de James Allison, que buscaba regresar a Reino Unido para estar con su familia tras la inesperada muerte de su esposa, dejó en jaque a los italianos a pesar de las continuas afirmaciones de Arrivabene asegurando lo contrario.

Ferrari, siempre rozándolo, apenas pudo conseguir dos terceros puestos en Monza y Abu Dhabi en las últimas doce carreras del año, lo que aprovechó Red Bull, más acertada en las evoluciones, para ganarles la posición en el mundial de constructores, relegando a Ferrari a la tercera posición y sin victorias, lejos del objetivo de comienzo de año tras la buena temporada 2015.

Sebastian Vettel cerraba el año con siete podios, mientras que Kimi Raikkonen se tenía que conformar con cuatro, sumando un total de 398 puntos por los 468 de Red Bull y los inalcanzables 765 de Mercedes.

2015 (2º, 428 puntos)

Año del resurgir de Ferrari pues, pese a tener el considerado "peor motor" de los tres que había en la parrilla de 2014 (Mercedes, Ferrari y Renault), el trabajo con su propulsor, sumado al excelente primer diseño completo de James Allison se traducen en un monoplaza muy completo y capaz de dar guerra al bólido de Mercedes.

Como pilotos, Kimi Raikkonen continúa un año más en la Scuderia y le acompaña un Sebastian Vettel que llega para devolver a Ferrari a lo más alto y para cubrir la ausencia de un Fernando Alonso, que sostiene al equipo durante cinco años, en los que no terminan de dar con la tecla.

La temporada se resume en un subcampeonato que, pese a la distancia clara en puntos (703 de Mercedes por 428 de Ferrari), deja la sensación de que el dominio de los alemanes es cada vez menor y que el trabajo invernal de cara a 2016 puede dejar a la escudería italiana en una gran posición para luchar realmente por ambos títulos.

Tres victorias (todas para Vettel), una pole (para Vettel) y tres vueltas rápidas, sumadas a los 16 podios logrados entre sus dos hombres (13 para el alemán y tres para el finlandés) son los datos que deja un 2015 muy satisfactorio para la Scuderia.

Las buenas noticias llegan desde Australia, con el primer podio vestido de rojo para Sebastian. A esto le sigue algo aún mejor, el primer triunfo del alemán con Ferrari, en Malasia, que supone su primera victoria desde Brasil 2013 y el regreso al primer escalón del podio para el equipo italiano, que no ganan desde el Gran Premio de Bélgica de ese mismo año.

El buen arranque de la Scuderia, con ambos pilotos aunque con un Raikkonen un paso por detrás y poco acompañado por la suerte, significa el mejor inicio del equipo desde 2010, año en el que liberan ambos campeonatos tras la segunda carrera del año.

Llegan dos victorias más, una en Hungría y otra en Singapur, dos carreras en las que la potencia y superioridad del motor Mercedes no cuentan tanto y pueden aprovechar las fortalezas del SF15-T. Así, tras pasar de ser el cuarto equipo de la parrilla en 2014 a ser el rival directo de Mercedes en 2015, las esperanzas en Maranello están puestas en la progresión invernal de cara a 2016, para tratar de recortar la distancia que aún les separa de los de Brackley, mientras miran al importante 2017 y a su cambio de reglamento.

Hasta que ese cambio llegue, en 2016 no sólo intentarán reinar en la Fórmula 1, sino que volverán a motorizar al equipo Sauber, regresarán a una alianza del pasado con Toro Rosso en una dupla equipo-motor totalmente italiana y, además, propulsarán al nuevo equipo de la categoría, Haas F1 Team.

2014 (4º, 216 puntos)

Por primera vez desde 1993, Ferrari acabó la temporada sin sumar ni una sola victoria con alguno de sus dos pilotos. De hecho, ni Fernando Alonso ni Kimi Raikkonen pudieron luchar regularmente por podios a lo largo del año. Tan solo una tercera posición en China y una segunda en Hungría, ambas conseguidas por Alonso, fueron las veces que un F14-T se clasificó entres los tres primeros en carrera.

Desde el comienzo del Mundial, en Australia, se apreció una situación que se mantendría durante el resto del curso. Bajo esta, Alonso fue siempre quien más acercó a los de Maranello a las posiciones de cabeza, mientras que Raikkonen sufrió constantemente para seguir el ritmo de su compañero, asegurando siempre no sentirse cómodo con el comportamiento de su monoplaza.

Las carencias que el bólido nacido en la fábrica italiana fueron tales, que, después de que los dos campeones del mundo finalizasen en Bahréin noveno y décimo, se hizo efectiva días más tarde la destitución de Stefano Dominicali como director de la formación. En su lugar llegó Marco Mattiacci, procedente de la sección de Ferrari en el mercado americano. Su presencia por primera vez en el box durante el la carrera de Shangái pareció traer nuevas esperanzas, ya que Alonso logró el primer podio del año, pero esto resultó ser algo poco más que un espejismo.

Con la llegada del campeonato a Europa, Ferrari volvió a estar lejos de los dos equipos de referencia, Mercedes y Red Bull. Llegó entonces una concatenación de citas donde el bólido rojo presentó volvió a dejar ver una serie de carencias de relevancia. En un circuito donde cuenta el paso por curva como Montmeló, Alonso y Raikkonen solo fueron sexto y séptimo respectivamente, mientras que en otro completamente diferente como Canadá, español y finlandés se tuvieron que conformar con la séptima y décima posición.

Una vez comenzó la última fase del mundial por territorio europeo, el coche pareció evolucionar ligeramente y, sobre todo en manos de Alonso, este demostró cierto potencial en las pruebas de Austria y Gran Bretaña. Pero no fue hasta Hungría cuando el bicampeón logró el segundo y último podio de la temporada para la que, a final de año, dejaría de ser su casa.

Y es que una vez pasó el parón veraniego, cobró fuerza un rumor que en la última carrera del año, Abu Dhabi, sería oficial: la marcha de Fernando de la estructura transalpina. Eso no impidió de manera alguna en que, durante toda la segunda mitad del curso, el asturiano siguiera siendo la mejor baza de la escuadra roja para intentar pelear con Williams por la tercera posición en la general de constructores. Tan solo en Bélgica, Italia y Japón, estas dos últimas por problemas mecánicos, se vio superado por Raikkonen el domingo.

El finlandés pareció dar atisbos de recuperación en las carreras del Hungaroring y Spa, pero las esperanzas de mejora en su rendimiento no fueron correspondidas. El nórdico solo pudo esperar a que acabase una de las temporadas menos prolíficas de su vida. De cara a 2015, su deber no será otro que restaurar su reputación.

En dicha deberá preocuparse de plantarle cara al que será el sustituto de Fernando Alonso en Ferrari, Sebastian Vettel. El alemán anunció su salida de Red Bull con destino a Maranello en Suzuka, una decisión que le obligará a enfrentarse a uno de los mayores retos que puede tener un corredor: devolver a Ferrari a la cima.

Lograr ese objetivo dependerá en gran medida del acierto que tengan en sus decisiones los nuevos dirigentes de esta nave completamente renovada en el plano directivo. Con James Allison como el hombre fuerte en el plano deportivo, el desembarco de Mauricio Arrivabene en detrimento de un fugaz Matiacci y la gestión de Sergio Machionne como presidente de la marca tras el adiós del mítico Luca Cordero di Montezemolo serán objeto de vigilancia durante los próximos tiempos.

2013 (3º, 354 puntos)

A diferencia de los años anteriores, Ferrari hizo los deberes durante el invierno y trabajó en un monoplaza que cuidase mejor los cada vez más importantes neumáticos Pirelli sin perder su fiabilidad. Así, pese a seguir teniendo como punto débil la aerodinámica con su túnel de viento en plena remodelación, la Scuderia logró en Australia unos esperanzadores 2º y 4º puestos.

Tales sensaciones se corroboraron con dos victorias de Fernando Alonso en las cinco primeras pruebas del año (China y España) y un error en la salida de Malasia y el fallo con el DRS impidieron al español sumar muchos más puntos.

Desde ese momento, Mercedes y Red Bull comenzaron a ganar terreno al tiempo que las piezas nuevas no funcionaban en el Ferrari y los pilotos de la Scuderia exprimían al máximo el monoplaza para intentar estar cerca de sus máximos rivales con un coche inferior.

Tras el parón veraniego y el cambio de neumáticos, Alonso logró terminar segundo en Bélgica, Italia y Singapur para intentar no perder el tren por el título pero el F138 no acompañó su esfuerzo y Vettel terminó por coronarse campeón en la India, coincidiendo con la peor carrera del año -concluída- del español, undécimo.

Pese a todo, lograría asegurar el subcampeonato individual, aunque no así el de Constructores pese a una temporada decente de Felipe Massa, con 15 carreras en los puntos, aunque tan sólo un podio. La Scuderia teminaría tercera tras Red Bull y Mercedes con la sensación de haber cometido muchos errores que no pueden permitirse.

Durante el verano se abrió su remodelado túnel de viento en Maranello y en septiembre comenzó a trabajar a pleno rendimiento con las últimas mejoras para el F138 pero, sobre todo, para mejorar el monoplaza de 2014 con la ayuda de su gran refuerzo en la parte técnica para el próximo año: James Allison

En lo referente a su alineación, Felipe Massa anunció en septiembre su marcha del equipo tras ocho temporadas para confirmar en octubre que continuará su carrera en la Fórmula 1 con Williams. Su asiento en Ferrari, que tuvo muchos candidatos, finalmente será ocupado por Kimi Raikkonen, último campeón con la Scuderia y que volverá así a la que fue su casa de 2007 a 2009.

2012 (2º, 400 puntos)

El F2012 estaba predestinado a ser un monoplaza competitivo y a la altura de sus máximos rivales, el RB8 de Red Bull y el MP4-27 de McLaren, pero la revolución en su creación a la que instaron desde Ferrari brilló en contadas ocasiones a lo largo de 2012. Como punto a su favor, la absoluta fiabilidad demostrada en los 20 Grandes Premios que apenas se vio ensombrecida por problemas mecánicos en pista pero que no comportaron que Fernando Alonso o Felipe Massa abandonaran en una prueba.

Como punto en contra… varios aspectos. El ritmo en calificación, la tardanza en calentar neumáticos, la degradación de las gomas, además de la falta y/o tardanza en las evoluciones para el monoplaza fueron factores que perjudicaron al rendimiento del F2012 en el trazado y, por consecuente, dañaron las opciones para volver a lo más alto del podio. Finalizar segundos en el Mundial de Constructores por detrás de Red Bull es una muestra del esfuerzo titánico de los italianos por mejorar a lo largo del año y finalizar la campaña con un sabor menos agridulce de lo esperado tras el inicio de temporada.

Superados en los primeros compases de 2012 por Red Bull, McLaren e incluso Lotus, en Maranello trabajaron día y noche para mejorar la competitividad del monoplaza y, especialmente, el punto de partida del bólido. Las manos de Fernando Alonso salvaban los muebles de Il Cavallino Rampante y en cada fin de semana se aseguraban una buena cantidad de puntos para seguir escalando en sus intenciones de lograr la plata en el Mundial de Constructores.

Como reconoció su director técnico, Pat Fry, tras el parón vacacional el fuerte desarrollo mostrado de febrero a julio dio paso a una caída en cuanto a las evoluciones del monoplaza, especialmente inferior visto el gran trabajo que realizaron equipos como Red Bull y Lotus. Nuevamente, la nube ennegrecida del túnel de viento y los problemas en la correlación de los datos recogidos en la infraestructura y en la pista dañaron el ritmo del F2012, contratiempos que culminaron con la clausura temporal del túnel de viento para "verificar y equilibrar el conjunto".

Pese a lo anterior, destacar la lucha hasta el final de Alonso y Massa por afianzar al equipo como subcampeón de constructores, superando a McLaren, una de las escuderías que empezaron dominando el 2012. Con el brasileño renovado para la próxima temporada después de que su continuidad estuviera en el aire y después de que el español luchara hasta el final para proclamarse tricampeón, Ferrari apuesta por un único objetivo: que a finales de 2013 sean los demás quiénes les feliciten por los logros conseguidos.

2011 (3º, 375 puntos)

La resaca del fiasco del GP de Abu Dhabi de 2010 no pudo ser peor, y Ferrari volvió al ostracismo y la depresión de los últimos meses de la era Räikkönen. Los problemas para la Scuderia empezaron desde mucho antes que su prototipo pisara por primera vez el asfalto. Una demanda de la empresa Ford para proteger su submarca F150 (que da nombre a una línea de 4x4 pick-ups) obligó a la casa de Maranello a alterar el bautismo de su F-1 de 2011, italianizándolo, para denominarlo finalmente F150º. Llevado a la pista, las sensaciones discurrieron por un camino similar...

Las acusaciones de conservadurismo en el diseño encontraron pronto su correspondencia en el asfalto. El último monoplaza de Aldo Costa en Ferrari encontró críticos problemas para llevar a la correcta temperatura a los Pirelli medios y duros en carrera, un hándicap que acabó costando muchos puntos a Fernando Alonso y Felipe Massa durante la temporada. No mejoraban tampoco las sensaciones en clasificación, donde el poco aprovechamiento del difusor soplado dejó al español sin una sola pole position y, peor que eso, con una única presencia en primera fila (Canadá).

Estos importantes condicionantes causaron el despido fulminante del ingeniero italiano mediada la campaña y jalonaron el camino por el desierto de la escudería durante una campaña que sólo tuvo un momento álgido: el triunfo de Fernando Alonso en Silverstone. Más allá de este detalle, el asturiano debió conformarse con las migajas y acumuló un total de 10 podios. Felipe Massa volvió a estar muy por detrás de su compañero y no pisó un cajón en todo el año, lo que da más mérito aún a la tercera plaza final del equipo en el mundial de constructores.

2010 (3º, 396 puntos)

Tras un decepcionante 2009, el año 2010 empieza con grandes expectativas con la incorporación a la Scuderia del español Fernando Alonso y a los resultados obtenidos en las pruebas invernales con el F10. Felipe Massa volvía de su letargo para ponerse a los manos de un Formula 1 tras su durísimo accidente en la sesión de clasificación de el Gran Premio de Hungría del año anterior. La temporada comenzó con una victoria del piloto asturiano haciendo que la prensa tildara de paseo triunfal el resto de la temporada para el equipo italiano. Pero no fue así.

El desarrollo del F10 se quedó un tanto estancado y los problemas de fiabilidad en el propulsor italiano en la primera mitad de la temporada, y hubo que esperar hasta el Gran Premio de Alemania para la segunda victoria, victoria que estuvo llena de polémica por la forma en la que adelanto Alonso a su compañero tras previamente recibir un mensaje por radio el piloto carioca en el que le hacían saber que su compañero era más rápido. Se lograrían otras tres victorias en los Grandes Premios de Italia, Singapur y Corea, todas ellas por Fernando Alonso. A pesar de obtener 5 victorias, Alonso perdería el mundial en la última carrera del año a pesar de llegar con una ventaja de 8 puntos a la misma, quedando campeón del mundo Sebastian Vettel. Felipe Massa no logró rendir a un nivel adecuado durante toda la temporada quedando en sexta posición en el campeonato, pero muy distanciado de los pilotos que lucharon por el título.

**MCLAREN**

McLaren es uno de los fabricantes de superdeportivos más conocido del mundo. Su llegada a la Fórmula 1 fue gracias a Bruce McLaren, piloto que empezó a competir en 1959 y que debido a una serie de problemas con su entonces equipo (Cooper) decidió crear en 1966 su propia escudería llamada por ese entonces, Bruce McLaren Motor Racing.

Desde sus inicios, el equipo de Woking dejó bastante claras sus intenciones y ya en su tercera temporada consiguió sus primeras victorias y un tercer puesto en constructores. El equipo fue asentándose y creciendo en la máxima categoría del automovilismo y en 1974 consiguió su primer título gracias en gran parte a un estelar Emerson Fittipaldi.

En la década de los 80 llegó la época dorada de McLaren en la Fórmula 1, coincidiendo también con la contratación del histórico Ron Dennis. Con el protagonismo de pilotos como Alain Prost, Niki Lauda y Ayrton Senna, el equipo de Woking consiguió seis títulos y cuatro subcampeonatos desde 1984 hasta 1993, cosechando cuatro de ellos seguidos con un McLaren Honda rojo y blanco que quedará en el recuerdo de todos los aficionados del motorsport.

El último título para McLaren llegó en 1998 con Mika Hakkinen y David Coulthard al volante. A partir de ahí, McLaren siguió siendo competitivo durante los 2000 e incluso pudo haber ganado el título en 2007 con Fernando Alonso y un debutante Lewis Hamilton, de no ser porque la FIA les sancionó por espionaje y fueron descalificados del Mundial de Constructores en una de sus temporadas más polémicas en la Fórmula 1.

Todos esos problemas afectaron a McLaren internamente y también a su imagen de cara al exterior, pero no perdieron comba hasta 2013 y más tarde con la entrada de la era híbrida y la decisión de abandonar Mercedes para regresar con Honda, una de las peores decisiones en la historia del equipo, ya que desde 2015 hasta 2017 cosecharon sus peores resultados en la Fórmula 1 con una cantidad de abandonos incontables.

Después de esa mala experiencia, McLaren y Honda rompieron su relación en medio de un ambiente de crispación máxima. Como medida de urgencia, el equipo de Woking recurrió a las unidades de potencia Renault en 2018 para empezar una recuperación que finalmente fue satisfactoria y, que además, llevó a McLaren de regreso a los motores Mercedes en 2021.

|  |  |
| --- | --- |
| **Chasis:** MCL60 | **Sede:** Woking, Gran Bretaña |
| **Motor:** Mercedes | **Debut:** Gran Premio de Mónaco 1966 |
| **Staff** | |
| **Director:** Zak Brown | **Jefe de equipo:** Andrea Stella |
| **Director técnico:** James Key | **Aerodinámica:** Peter Prodromou |
| **Diseñador jefe:** Jonathan Neale |  |

|  |  |
| --- | --- |
| **Palmarés** | |
| **GPs:** 924 | **Títulos:** 8 |
| **Puntos:** 5.989,50 | **Victorias:** 183 |
| **Poles:** 156 | **V. Rápidas:** 162 |
| **Podios:** 494 |  |

MCLAREN TRAS LOS AÑOS

2022 (5º, 159 puntos)

Después de tres años de recuperación tras la desvinculación con Honda, McLaren sufrió un retroceso prestacional en la temporada 2022. La excusa inicial pudo ser los problemas graves con los frenos tanto en pretemporada como en el tramo inicial del año. Pero, una vez solventado dicho inconveniente, McLaren ni siquiera se pudo consolidar como el mejor equipo de la zona media.

Lando Norris capitaneó por segundo año consecutivo la estructura de Woking. El joven piloto británico logró un podio muy meritorio en Imola, al igual que en 2021. Esta fue la única vez en toda la temporada que se vio a un piloto en la ceremonia del podio que no vistiera los colores de Red Bull, Ferrari o Mercedes.

No obstante, el MCL36 no fue tan competitivo como su predecesor. Se acabaron las luchas por las *poles*, las vueltas rápidas y las victorias. Para colmo, el que debía ser el año de la adaptación definitiva de Ricciardo, finalmente no lo fue. El rendimiento del australiano fue tan decepcionante que los soldados de Zak Brown decidieron romper su contrato y dar por concluido el compromiso de Daniel con la formación papaya a finales de 2022. Así fue cómo [Ricciardo regresó a Red Bull](https://www.caranddriver.com/es/formula-1/pilotos/a3551/daniel-ricciardo/), aunque con un rol inferior: el de piloto reserva.

Todo este entramado contractual se enredó aún más con el caso ‘Piastri’. El que fue piloto de la cantera de Alpine acabó en posesión de los de ingleses. Fue el mayor culebrón del verano, puesto que los franceses anunciaron al campeón de la Fórmula 2 como remplazo de Fernando Alonso en Enstone, pero Oscar desmintió a la marca de Laurent Rossi. El juicio se cerró a favor de los británicos. De este modo, Piastri sería el compañero de Norris en McLaren de cara a la temporada 2023.

Brown tuvo un año movido en las oficinas de Woking , y es que en Estados Unidos también protagonizó un jaleo con el campeón de IndyCar, Àlex Palou. Un Piastri 2.0. Zak solucionó el conflicto con Chip Ganassi Racing, por lo que el español compaginaría sus compromisos norteamericanos con su primera función en la Fórmula 1: piloto reserva de McLaren Racing en 2023.

El ciclo 2022 de McLaren concluyó con la marcha de su *Team Principal*, Andreas Seidl, al Grupo Sauber. Como consecuencia, Brown ascendió a Andrea Stella como jefe de equipo para la siguiente campaña.

2021 (4º, 275 puntos)

McLaren continuó con su meteórica progresión en la Fórmula 1. Después de una segunda etapa negra con Honda y tres años de recuperación con Renault, la formación papaya volvería a contar con la motorización de Mercedes. Este acuerdo como equipo cliente le sirvió al equipo dirigido por Andreas Seidl luchar de nuevo por *poles*, podios y victorias en una F1 dominada por Mercedes y por Red Bull.

Para 2021, McLaren contó con Lando Norris, que mejoró notablemente su rendimiento en su tercer año como piloto titular. Pero también fichó a Daniel Ricciardo, que vino para convertirse en el líder del equipo, aunque pronto se dieron cuenta de que un joven británico eclipsaría a todo un veterano de la competición.

El MCL35M -una evolución del MCL35 de 2020- se convirtió en la apuesta más competitiva de McLaren en el último lustro. Sin estar al nivel superior de Mercedes y de Red Bull, la escudería de Woking logró interponerse entre los cocos de la parrilla en varias ocasiones.

Los ingleses obtuvieron un total de 5 podios, 2 vueltas rápidas, 1 pole y 1 victoria histórica en el [Gran Premio de Italia](https://www.caranddriver.com/es/formula-1/a38782246/f1-ricciardo-italia-mejor-carrera/) que rompió una sequía de nueve años sin ganar en el deporte. El penúltimo triunfo lo logró Jenson Button en Brasil en el año 2012. Además, McLaren conquistó Monza con Ricciardo 1º y Norris 2º, protagonizando el único doblete de la temporada. Ningún otro equipo lo logró.

Sin embargo, el rendimiento intermitente de Daniel provocó que Ferrari acabase por delante en el campeonato de constructores. Los italianos, que desarrollaron su unidad de potencia en la segunda mitad de la temporada, acabaron imponiéndose a los británicos en la pelea final por la tercera plaza. De esta forma, McLaren no pudo repetir el tercer lugar alcanzado en 2020 a pesar de mejorar su rendimiento respecto al año anterior.

2020 (3º, 202 puntos)

Llegó la ansiada recuperación. En su tercera temporada con motores Renault, el equipo de Woking consiguió continuar con su progreso y pese a los problemas que presentó la Covid-19 y el anuncio de que Carlos Sainz se iría a Ferrari una vez finalizada la temporada, el equipo supo sobreponerse a todo y ser una piña tanto en pista como fuera de ella.

Desde la primera carrera en Austria, el MCL35 se mostró realmente competitivo, Lando Norris subió al podio y Carlos Sainz terminó quinto, unos resultados que fueron el puro reflejo de lo que estaba por venir el resto de lo temporada. Aprovechando al máximo sus oportunidades y con una pareja de pilotos envidiable, McLaren se metió de lleno en la lucha por ser el mejor del resto.

En la octava carrera de la temporada en Monza, llegó el segundo podio del equipo y el primero para Carlos Sainz en la temporada, después de ese buen resultado, McLaren tuvo un pequeño bache con varios abandonos y malos resultados, pese a eso, de nuevo el equipo supo darle la vuelta a la situación y volvió a la senda del éxito en el último tramo del año.

En las últimas cinco carreras de 2020, tanto Lando Norris como Carlos Sainz consiguieron terminar dentro de la zona de puntos sin ninguna excepción, marcando la diferencia respecto a sus rivales y sumando un total de 202 puntos, los suficientes para igualar su mejor resultado desde 2012, un tercer puesto en constructores que supo a gloria dentro de la estructura británica.

2019 (4º, 145 puntos)

La temporada 2019 fue el año del cambio. Sí, con el mismo motor Renault que en la campaña anterior, pero con dos pilotos nuevos y una mejora notoria en el rendimiento que supuso un punto de inflexión clave para la recuperación de una McLaren en pleno proceso de reconstrucción.

La formación de Woking dio un salto de calidad importante. Los ingleses consiguieron ser el cuarto mejor constructor, tan solo por detrás de los dominadores de la F1 en aquel año: Mercedes, Ferrari y Red Bull. De este modo, McLaren confirmó ser la alternativa a estos tres equipos en el caso de que uno de los grandes fallase en una cita puntual.

Así lo demostró Carlos Sainz. El español, proveniente de Renault, se postuló como el arma más eficaz de McLaren, por delante del debutante en la categoría, Lando Norris. El español selló su mejor temporada hasta la fecha, alcanzando su primer podio en su trayectoria deportiva en el Gran Premio de Brasil y certificando el sexto puesto en el Mundial de pilotos. Carlos venció tanto a Alexander Albon como a Pierre Gasly, quienes se repartieron el Red Bull en una temporada de cambio de cromos para los austríacos.

McLaren finalizó cuarta en la clasificación por equipos, siendo este su mejor resultado en la era híbrida. Además, no alcanzaban un podio desde 2014, antes de su firma con Honda. Una vinculación que lastró a la estructura británica durante casi un lustro. El equipo de Zak Brown comenzaba a asomarse entre los grandes nombres de la F1 de nuevo.

2018 (6º, 62 puntos)

Ilusiones renovadas para la temporada 2018 en McLaren. La estructura británica decidió afrontar el cambio de motorista, montando ahora las unidades de potencia de Renault. No pudo empezar de mejor forma este cambio, pues Fernando Alonso marcó un quinto puesto en la cita inaugural de Australia, acompañado por el noveno de Vandoorne.

El inicio de año del equipo fue esperanzador, pues Alonso finalizó en los puntos en las cinco primeras carreras del año, destacándose entre el resto de los pilotos de la zona media. Sin embargo, los problemas no tardaron en aflorar. Aunque el motor respondía mejor que en años anteriores, el trabajo base no era tan bueno y el coche se perdía en curvas de media y alta velocidad.

Si bien Fernando Alonso encontraba la forma de mitigar los problemas, Stoffel Vandoorne lo pasaba peor fin de semana a fin de semana. Desde McLaren trabajaban a fondo para solucionar los problemas, sin embargo, no fue hasta final de verano cuando detectaron el origen de los mismos.

Era tarde para trabajar en una evolución efectiva, por lo que McLaren tomó la decisión de centrarse 100% en la temporada 2019, lo que incluía incluso darle kilómetros en entrenamientos libres a Lando Norris, que apuntaba a piloto titular para el siguiente año, especialmente después de que Fernando Alonso confirmase que no iba a estar en la temporada 2019 de Fórmula 1.

En los últimos nueve Grandes Premios de la temporada, McLaren solo logró puntuar en dos ocasiones, con un séptimo puesto de Fernando Alonso en Singapur, y con un octavo lugar en Estados Unidos por parte de Stoffel Vandoorne. Esto echó por tierra el buen trabajo de comienzo de año, perdiendo la batalla con Renault y Haas, y ganándosela a Force India solo gracias a que el equipo perdió la mitad de puntos de año por su cambio de propietario.

McLaren cerraba el año en sexta posición con 62 puntos, más que en 2017, pero menos que en 2016, en la segunda temporada con Honda.

2017 (9º, 30 puntos)

Para 2017 Honda decidió apostar por una totalmente renovada unidad de potencia, se decía que, copiando la arquitectura de Mercedes, con la que los japoneses prometían luchar por todo. Pero ya el primer día de pretemporada se presagiaba lo peor, con malas caras, caras de preocupación y de frustración.

McLaren fue un total desastre en fiabilidad, y cuando el monoplaza conseguía rodar, era lento. La MGU-H apenas duraba unos kilómetros, el motor consumía excesivo combustible, las vibraciones del motor eran nocivas para el resto de elementos, y no había potencia. Rápidamente se confirmó que no solamente no se iba a poder luchar por todo, como Honda esperaba, sino que se volvía a niveles de 2015.

Aunque Honda identificó los males pronto, no había solución posible y no quedaba más que esperar a las pequeñas evoluciones. Fernando y Stoffel rompían piezas a ritmo de record, y terminar una carrera se convertía en una odisea. Vandoorne siquiera pudo tomar la salida en el Gran Premio de Bahréin, y poco más tarde, en Rusia, Fernando sufrió lo mismo. Sin puntos en el casillero, Alonso decidió saltarse Mónaco para disputar Indianápolis, siendo sustituido por Jenson Button, que tampoco pudo puntuar.

Hubo que esperar hasta el muy accidentado Gran Premio de Bakú para que Fernando Alonso consiguiera los primeros puntos del año gracias a una novena posición, escoltado por el Sauber de Pascal Wehrlein. En Hungría, Fernando volvió a tener una de sus mágicas actuaciones para llevar al McLaren hasta la sexta posición, muy lejos de donde le correspondía y con la frustración de saber que bajo ese motor con más sanciones acumuladas que potencia, se escondía un gran chasis.

La mencionada carrera de Hungría también sirvió para que Stoffel Vandoorne consiguiera su primer punto del año. El belga estuvo protegido por McLaren tras las críticas que llegaban de fuera debido a la distancia mostrada con Fernando Alonso. Precisamente Stoffel fue el encargado de traer los siguientes puntos al equipo, con dos séptimos puestos consecutivos en Singapur, donde Alonso fue golpeado en la salida tras una gran sesión de clasificación, y Malasia.

Fernando completó la temporada logrando puntuar en tres carreras de forma consecutiva con un décimo, octavo y noveno lugar, que para poco valieron, pues los rivales del mundial de constructores ya se encontraban muy lejos. McLaren sumó 30 puntos, mejorando vagamente los números de 2015, y finalizando en el mundial de constructores en novena posición, solo por delante de Sauber.

Tras los malos presagios de pretemporada, McLaren tomó la decisión de desprenderse de Honda, si bien no serían hasta avanzada la temporada cuando comenzaron a salir las primeras informaciones al respecto. Con la dura competencia que presenta una estructura como la de McLaren, resultaba difícil que los británicos pudieran encontrar un motorista que quisiera prestarse, sin embargo, antes de final de año, y cerca de la fecha límite para que el proyecto llegara a tiempo, McLaren confirmó su unión con Renault, pasando Honda a motorizar a Toro Rosso.

2016 (6º, 76 puntos)

La temporada 2016 comienza con muchas promesas para McLaren – Honda. El motorista afirma haber encontrado el origen de todos los males y promete más fiabilidad y potencia. Sin embargo, no se tarda en comprobar que este motor tampoco iba a ser el que le diese la gloria al equipo.

Honda había ganado fiabilidad y potencia, pero seguía sin estar en condiciones más que de aspirar a los últimos puntos, siempre que saliera una carrera como mínimo ajetreada. Fernando Alonso, que se perdió la segunda carrera del año tras ser declarado no apto a raíz de un fortísimo accidente sufrido en Australia, consiguió los primeros puntos de la temporada con un inesperado sexto puesto en el trazado de Sochi.

Poco más tarde el asturiano volvía a asombrar a propios y extraños llevando al McLaren a la quinta posición en el Gran Premio de Monaco, evidenciando que, si bien el chasis del McLaren se mostraba competitivo, era la falta de potencia la gran carencia del equipo.

Los buenos resultados llegaban de forma ocasional, como con el sexto puesto de Button en Austria o los cuartos séptimos puestos que Alonso logró en Hungría, Bélgica, Singapur y Malasia antes de sorprender con un nuevo quinto puesto en Austin. El salto de McLaren era evidente de 2015 a 2016, pero seguían lejos de poder luchar por podios y dependían en muchas ocasiones de los fallos de los rivales y de la inspiración de Fernando Alonso.

No obstante, la temporada podría ser considerada como positiva visto lo anterior, con un total de 76 puntos, gracias a los 54 logrados por Fernando Alonso, los 21 logrados por Jenson Button y el punto que logró Stoffel Vandoorne sustituyendo a Fernando en Bahréin. McLaren Honda acababa el año en sexta posición, superando a Toro Rosso, Haas, Renault, Sauber y Manor, con la promesa de una nueva unidad de potencia para el próximo año que esta vez sí iba a permitir luchar por victorias.

Un próximo año en el que no estaría Jenson Button, pues McLaren confirmó a Fernando Alonso y Stoffel Vandoorne como pilotos oficiales, quedándose el británico como embajador de la marca.

2015 (9º, 27 puntos)

El 16 de mayo de 2013 se anuncia el regreso de Honda como suministrador de motores de McLaren a partir de 2015. Con todo el 2014 para prepararse fuera de pista, los japoneses prueban por primera vez en un circuito en los test post-GP de Abu Dhabi, en los que las sensaciones no son nada buenas, con muchos problemas de fiabilidad que les impiden apenas rodar.

El 11 de diciembre se confirma a Fernando Alonso y Jenson Button como pilotos oficiales del nuevo proyecto de McLaren-Honda y queda así como reserva un Kevin Magnussen que debuta un año antes con el equipo junto al veterano británico.

En la pretemporada, la fiabilidad continúa siendo el talón de Aquiles del equipo, a lo que pronto se suman problemas eléctricos y, sobre todo, falta de potencia, que hace presagiar una temporada a remolque para McLaren.

En los últimos test en Barcelona, Fernando Alonso sufre un accidente que le lleva al hospital, por haber quedado inconsciente algunos segundos, tras el que se le recomienda reposo, por lo que no puede estar en el Gran Premio de Australia, y el equipo recurre a Magnussen para la carrera inicial.

El danés no puede siquiera arrancar y no llega a correr, mientras que Jenson Button finaliza en 11ª posición. Después, en Malasia, Alonso debuta en la temporada 2015, aunque ambos pilotos acaban fuera de carrera antes de tiempo por problemas mecánicos.

Esta misma tónica de retiradas y carreras sin puntos se repite hasta Mónaco, GP en el que Button le da los primeros puntos del año al equipo tras finalizar octavo. Hasta entonces el equipo cuaja el peor inicio de su historia dentro de la Fórmula 1. Los puntos para Alonso no llegan hasta Gran Bretaña, después de cuatro carreras consecutivas de abandonos, finaliza décimo en Silverstone.

En Hungría, ambos McLaren logran puntuar por primera (y única vez en el año), destaca el quinto puesto de Alonso, que a la postre es el mejor resultado del año para el equipo y la última carrera en la que suma puntos el asturiano, pues a partir de ahí llegan dos retiradas y otras siete citas fuera de los puntos.

Posteriormente, como se esperaba, en circuitos poco favorables para el MP4-30 y su motor Honda como son el de Bélgica e Italia, en los que la potencia de motor es clave, ninguno de los dos pilotos logra puntuar. En Singapur, el equipo estrena novedades, además de ser una pista más favorable para el monoplaza, pero problemas con la caja de cambios obligan a ambos pilotos a abandonar cuando optaban a puntos de forma clara.

McLaren vuelve a puntuar en Rusia, con Jenson noveno, y en una caótica prueba en Austin, en la que el piloto inglés termina sexto. La escudería concluye la peor temporada de su historia con 27 puntos en su casillero y el noveno lugar del Campeonato, además de con la racha más larga sin ganar de su historia con 57. Ahora, encaran 2016 con la esperanza de dar un gran paso en invierno con todos puntos débiles localizados y con el objetivo de mejorar, al menos, dos segundos por vuelta con respecto a 2015.

2014 (5º, 181 puntos)

Después de uno de los peores años de su historia, McLaren pareció estar de vuelta a principios de la temporada 2015. Y es que en Australia, el joven Kevin Magnussen y Jenson Button empezaron el año con unas brillantes segunda y tercera posición, lo cual les posicionó momentáneamente como líderes del Mundial de Constructores por delante de la todopoderosa Mercedes.

Pero, como si de un espejismo se tratase, el rendimiento que mostraron en la cita de Melbourne no volvió a aparecer en todo el resto del curso. Inmersos en una reestructuración interna, la formación de Woking tuvo ciertos altibajos a lo largo del calendario. De hecho, desde Bahréin hasta España, llegaron a sumar tres pruebas consecutivas sin que ninguno de sus corredores consiguieses punto alguno. A las evidentes carencias aerodinámicas y en el chasis se le sumó que Mercedes suministró a McLaren la unidad de potencia menos evolucionada de todos sus clientes.

Pero, a partir de Mónaco, la mala racha llegó a su fin y, sobre todo en manos de un inspirado Button el día de los domingos, la escudería inglesa sumó resultados interesantes que le hicieron consolidarse en la sexta posición del mundial de constructores y acercarse cada vez más a la quinta, ocupada por Force India, a la cual acabaría desbancando claramente. Esta progresión fue papable cuando, ya no solo en circuitos de tracción como Canadá, donde Button fue cuarto, empezaron a estar en posiciones medianamente delanteras. En Gran Bretaña, un trazado de paso por curva, el británico repitió dicha plaza y empezó a confirmar que la reorganización interna de la escuadra estaba empezando a dar sus frutos.

A la vuelta del parón veraniego, los resultados siguieron una tónica similar a la media de la primera mitad del mundial, con un Magnussen que en contadas ocasiones pudo batir a su veterano compañero en carrera, gran responsable de que los de Woking consolidasen la quinta plaza en constructores. Jenson incluso llegó a acariciar el podio bajo la lluvia de Japón, donde fue quinto. En Rusia, sucedió algo similar. Allí, en el recién estrenado circuito de Sochi, el MP4/29 brilló con su buen comportamiento en curva lenta para que el británico y el danés finalizasen cuarto y quinto respectivamente, siendo este el segundo mejor resultado del año.

Fue a partir de entonces cuando se apreció que, si a la temporada le hubieran restado más de las tres pruebas que faltaban por disputarse, McLaren podría haber puesto en serios apuros el cuarto lugar de Ferrari en la clasificación por equipos. Superar a los italianos, finalmente, no se pudo lograr por la cantidad de 35 puntos. Pero eso no impidió ver con claridad que el equipo británico volvió a esa tónica de evolución constante que tanto le había caracterizado en temporadas pasadas.

Esa tendencia es sin duda alguna favorable para comenzar un nuevo e ilusionante proyecto que busca devolver a los de Woking a la cima. Este tendrá como puntos clave el regreso de la legendaria asociación con Honda como suministrador de propulsores y la vuelta de Fernando Alonso a la formación que tantos amargos momentos le hizo vivir en 2007, pero con la que tenía una cuenta pendiente que cumplir. Esa no es otra que la de ser campeón. Para ello, su experiencia, unida a la de otro perro viejo como Button en 2015, será esencial para guiar a japoneses y británicos por la senda del triunfo.

2013 (5º, 122 puntos)

Después de terminar la temporada 2012 con, posiblemente, el coche más rápido de la parrilla, el equipo McLaren presentó un MP4-28 revolucionario para 2013 con suspensión pull-rod delantera, un morro más alto y escapes refinados. El diseño del monoplaza, bien es verdad que tenía las miras puestas más en el cambio normativo de 2014 que un año de transición como el actual pero, de igual manera, las cosas no salieron bien y desde la primera carrera se vio que no había nacido un buen coche.

El conjunto británico sólo se pudo llevar dos puntos de la carrera inaugural en Australia gracias a Jenson Button, mientras que Segio pérez en su estreno no pudo pasar del undécimo puesto. El mexicano tuvo que esperar a la segunda prueba en Malasia para sumar sus primeros puntos como piloto de McLaren con una novena posición.

Las cosas mejoraron en China y Bahréin con un quinto puesto para Button en la primera y un sexto de Pérez en la segunda, pero siempre lejos de los mejores a la espera de dar un salto cualitativo con la entrada en Europa. En España volvieron a puntuar ambos pilotos como ya hicieran en Bahréin, aunque de nuevo sin brillo.

La mejor noticia para McLaren llegó el 16 de mayo, cuando anunciaron su acuerdo con Honda para que el motorista japonés sea su suministrador de propulsores a partir de 2015 y, regresar así, a la dupla ganadora de finales de los ochenta y principios de los noventa.

En Canadá, séptima ronda del campeonato, rompieron una racha de 64 Grandes Premios con alguno de sus dos monoplazas en los puntos, hecho que se repitió también en Silverstone con ambos pilotos fuera del top-10.

Alcanzado el ecuador del campeonato, desde el equipo confirmaron que ya estaban más centrados en el proyecto de 2014 y en corregir sus errores para volver a la senda del éxito. Button fue en todo momento el hombre de referencia en el equipo puntuando en 14 de las 19 carreras mientras que Pérez no logró la estabilidad que buscaba con su llegada al conjunto de Woking y tan sólo puntuó en 11 de ellas.

El objetivo principal del equipo era acabar el año lo más arriba posible y tuvo una dura lucha con Force India por el quinto puesto, el cual terminaron llevándose gracias a la regularidad de Button y a los problemas del conjunto indio a raíz del cambio de neumáticos de Pirelli.

En el mes de septiembre celebraron el 50º aniversario de su fundación y en octubre anunciaron el fichaje del jefe de aerodinámica de Red Bull, Peter Prodromou, para 2015. Un mes después, el 13 de noviembre, Sergio Pérez anunciaría su salida del equipo y al día siguiente Kevin Magnussen sería anunciado como nuevo piloto de McLaren para 2014.

Finalmente, con el cuarto puesto de Button y el sexto de Pérez en Brasil, McLaren cerró una temporada para el olvido en la que terminaron sin ningún podio, algo que no ocurría desde 1980 y fue la peor desde 2004, en la que también concluyeron en quinta posición (exceptuando la de 2007 en la que quedaron excluidos de los resultados del campeonato de constructores por el caso de espionaje a Ferrari).

2012 (3º, 378 puntos)

Desde la presentación del MP4-27, McLaren ya sorprendió a la comunidad de la Fórmula 1. Contrariamente a la tónica de un monoplaza con el morro escalonado de los demás equipos, los de Woking apostaron por un diseño más conservador y tradicional que pronto les valió las críticas sobre su adecuación y si el no presentar un morro ‘de pato’ afectaba gravemente a su rendimiento. Incluso Lewis Hamilton instó a un rediseño del monoplaza a mitad de temporada y después de un Gran Premio de Gran Bretaña desolador en el que la formación británica solo sumó cinco puntos en su prueba de casa.

Una pretemporada modesta pero consistente les llevó a marcar la Pole Position y la victoria en Australia, primera prueba del Mundial. Arriba en el liderato de la Clasificación de Constructores en los tres primeros Grandes Premios, la competitivdad del MP4-27 disminuía al mismo tiempo que los problemas de fiabilidad y los contratiempos en las paradas en boxes crecían en el monoplaza y en el box británico. Los varios errores en los pitstops tuvieron solución y el equipo mejoró notablemente su actuación en el pitlane llegando incluso a marcar la parada más rápida de la historia parando el cronómetro en 2,3 segundos en Alemania.

En cuanto a las dificultades técnicas del monoplaza… situación desconcertante. La falta de fiabilidad fue una constante en el MP4-27 de Button y Hamilton, aunque cobró especial protagonismo en el caso del campeón de 2008 cuando se vio obligado a abandonar en Singapur y Abu Dhabi en el momento en que lideraba la carrera. McLaren dejó escapar demasiados puntos en 2012 que bien les hubieran servido para alzarse con el subcampeonato en el Mundial de Constructores. Pero a pesar de siete victorias y seis podios, los de Woking finalizaron el año en la tercera posición de la general y con Hamilton y Button en la cuarta y quinta posición de la Clasificación de Pilotos respectivamente.

Más allá de los aspectos negativos, merece especial mención que la velocidad del MP4-27 fue superior al resto de monoplazas en 2012. Constante en su rapidez en pista, la flecha plateada marcó un fuerte ritmo en carrera y que también quedó demostrado en las sesiones de calificación al adjudicarse ocho Pole Position. De cara a 2013 y con la llegada de Sergio Pérez, la escuadra de Woking espera recuperarse de los errores cometidos y ofrecer a sus pilotos un coche que les permita mantener una actuación competitiva en cada Gran Premio.

2011 (2º, 497 puntos)

La temporada 2011 de McLaren olía a fiasco en invierno y acabó cerrándose con éxito relativo. El conjunto británico experimentó con un revolucionario sistema de escapes durante los primeros tests, invento que no terminó de dar los resultados esperados, con lo que Hamilton y Button empezaron a verse peligrosamente en el ecuador del pelotón... hasta que surgió un aliado inesperado: la anulación del GP de Bahréin por las revueltas populares del país árabe. Esta tregua deportiva del calendario acabó concediendo el crédito temporal que el conjunto capitaneado por Martin Whitarsh necesitaba. Y bastaron apenas un par de semanas para que la dirección técnica corrigiera el error, ya que las flechas plateadas se plantaron en Australia en una sorprendente buena forma. De verse en la zona media de la parrilla a luchar por el podio batiendo a los Ferrari en un mes. Ver para creer.

El MP4-26 recuperó el tiempo perdido con los experimentos en los escapes de una forma sorprendentemente rápida. Hamilton interrumpió la primera parte de la racha victoriosa de Sebastian Vettel en la tercera carrera del año, y Button lo hizo poco después en Canadá. Aunque lejos del monoplaza volador del alemán, por lo menos se consolidaron como segunda fuerza real del certamen, desplazando a Ferrari de la posición que se había labrado en 2010. En total, los pilotos británicos se repartieron tres triunfos cada uno y lograron revalidar para la escudería el subcampeonato de constructores.

2010 (2º, 454 puntos)

El equipo Vodafone McLaren Mercedes comenzaba la temporada aspirando a todo con un coche bastante competitivo y los dos últimos Campeones del Mundo en sus filas. También tenía que demostrar que sería capaz de controlar a ambos pilotos ya que tras los problemas de la temporada 2007 eran muchos los que opinaban que se volvería a dar una situación similar. Sin embargo, el buen ambiente reinó toda la temporada en el garaje del equipo británico. Comenzó la temporada de una forma un tanto dispar, en cada carrera un piloto obtenía un resultado decente y el otro discreto exceptuando el GP de China, en la que acabaron Jenson y Lewis primero y segundo respectivamente. Hasta Turquía no se dio el salto de calidad, gracias al cual sus palitos parecían los únicos capaces de plantar cara a los de Red Bull, a partir de entonces y salvo en dos ocasiones, sus pilotos acabaron entre los cinco primeros en cada gran premio, además fue el único equipo capaz de puntuar en todas las pruebas disputadas a lo largo de toda la temporada. Esta regularidad le permitió finalizar en segunda posición en el campeonato de constructores con 454 puntos.

2009 (3º, 71 puntos)

Comienza una nueva era para la mítica escudería. La salida de su jefe de equipo, Ron Dennis, por la puerta de atrás el año anterior pareció sumir al Equipo en un pequeño desconcierto al principio de temporada. Pero solo fue un espejismo. Lo cierto es que la escudería necesitaba ahuyentar los problemas de organización interna y consiguieron un magnífico tercer puesto final en el Campeonato. Y eso que las cosas no comenzaron del todo bien y ese desconcierto mencionado se vivió plenamente en la primera carrera. En los entrenamientos de Australia a Hamilton se le rompió la caja de cambio y todo se llenó... de dudas. Éstas recorrerían toda la semana siguiente a la carrera, pues la FIA empezó quitándole la tercera plaza a Trulli y subiendo al cajón a Hamilton para, días después, devolver el tercer puesto al italiano, quedando los dos pilotos del equipo descalificados. Todo fue a raíz de unas maniobras de adelantamiento en las que, en un principio, Hamilton negó haber recibido órdenes de equipo. Sin embargo, el piloto inglés y la escudería tuvieron que admitir que mintieron en sus primeras declaraciones. Así se empañó la gran remontada del piloto inglés en la prueba. Este tipo de acciones no podían continuar. Parecía increíble que un equipo tan veterano andase con este tipo de argucias. De esta forma, los técnicos trabajaron muy duro durante todo el año en el monoplaza. Carrera a carrera el coche iba desarrollándose más y el MP4-24 fue muy competitivo, con un Lewis como claro primer piloto del equipo, conseguidor de las dos victorias del equipo este año.

Para 2009 el equipo inicia una nueva etapa. La salida por la puerta trasera, durante el año anterior, de su jefe de equipo, Ron Dennis, pareció sumir al equipo en un cierto desconcierto al principio de la temporada. Pero sólo fue un espejismo. Lo cierto es que la escudería necesitaba ahuyentar los problemas de organización interna y consiguieron un magnífico tercer puesto final en el Campeonato. Y eso que las cosas no comenzaron del todo bien y ese desconcierto mencionado se vivió plenamente en la primera carrera.

En los entrenamientos de Australia a Hamilton se le rompió la caja de cambio y todo se llenó... de dudas. Éstas recorrerían toda la semana siguiente a la carrera, pues la FIA epezó quitándole la tercera plaza a Trulli y subiendo al cajón a Hamilton para, días después, devolver el tercer puesto al italiano, quedando los dos pilotos del equipo descalificados.

Todo fue a raíz de unas maniobras de adelantamiento en las que, en un principio, Hamilton negó haber recibido órdenes de equipo. Sin embargo, el piloto inglés y la escudería tuvieron que admitir que mintieron en sus primeras declaraciones. Así se empañó la gran remontada del piloto inglés en la prueba. Este tipo de acciones no podían continuar. Parecía increíble que un equipo tan veterano andase con este tipo de argucias. De esta forma, los técnicos trabajaron muy duro durante todo el año en el monoplaza. Carrera a carrera el coche iba desarrollándose más y el MP4-24 fue muy competitivo, con un Lewis como claro primer piloto del equipo, conseguidor de las dos victorias del equipo este año.

2008 (2º, 151 puntos)

En 2008 Heikki Kovalainen sustituyó a Fernando Alonso que volvió a Renault, y Lewis Hamilton llevó a lo más alto al MP4-23 consiguiendo el campeonato mundial. Ambos pilotos mantendrán sus monturas de cara a 2009.

2007 (Excluidos, 0 puntos)

En 2007 McLaren volvió a sufrir muchas disputas internas, sobre todo por las formas de Ron Dennis, dejando de lado a Fernando Alonso y apoyando a su pupilo Lewis Hamilton. Alonso, Hamilton y Raikkonen llegaron a la última prueba del mundial con posibilidades de título y el finlandés de Ferrari se llevó el mundial siendo el que más difícil lo tenía.

Williams

|  |  |
| --- | --- |
| **Chasis:** FW45 | **Sede:** Grove, Gran Bretaña |
| **Motor:** Mercedes | **Debut:** Gran Premio de Argentina 1975 |
| **Staff** | |
| **Director:** Simon Roberts | **Jefe de equipo:** |
| **Director técnico:**Doug McKieman | **Aerodinámica:** |
| **Diseñador jefe:** |  |

|  |  |
| --- | --- |
| **Palmarés** | |
| **GPs:** 805 | **Títulos:** 9 |
| **Puntos:** 3592 | **Victorias:** 114 |
| **Poles:** 128 | **V. Rápidas:** 133 |
| **Podios:** 313 |  |

Biografía de Williams en Fórmula 1

Los orígenes de Williams se remontan a la década de los 70. Un antiguo ex-piloto, Frank Williams, decidió dejar de correr para centrarse en dirigir sus propios proyectos personales en el Gran Circo. Tras varios intentos frustrados, montando incluso chasis pertenecientes a otras marcas, en 1977 Frank se une con Patrick Head y diseñan el primer modelo puramente original de la que anteriormente era conocida cono Williams Grand Prix Engineering.

Los primeros frutos comienzan a caer al cabo de un par de años con las primeras victorias de Clay Regazzoni y de Alan Jones en el equipo inglés. Este último consiguió el primer título para la escudería de Frank Williams en 1980. Desde entonces, comenzaron las dos décadas más exitosas de Williams en la Fórmula 1.

La estructura británica, con sede en Grove, lograron siete campeonatos de pilotos y nueve de constructores entre 1980 y 1997. La época gloriosa de Williams estuvo formada por los campeones Alan Jones, Keke Rosberg, Nelson Piquet, Nigel Mansell, Alain Prost, Damon Hill y Jacques Villeneuve. Mientras que la asociación más fuerte fue con el motorista Renault, logrando un total de 5 títulos mundiales con los franceses.

A partir del siglo XXI, Williams comenzó a verse superada por sus rivales históricos: [**McLaren**](https://www.caranddriver.com/es/formula-1/equipos/a3490/mclaren/) y [**Ferrari**](https://www.caranddriver.com/es/formula-1/equipos/a3478/ferrari/). Posteriormente [**Red Bull**](https://www.caranddriver.com/es/formula-1/equipos/a3485/red-bull/) y [**Mercedes**](https://www.caranddriver.com/es/formula-1/equipos/a3483/mercedes/) tomaron el relevo. En las dos últimas décadas el equipo inglés ha pasado a un segundo plano, coincidiendo también con los problemas financieros de la empresa, el empeoramiento de salud de Frank Williams y la compra total del equipo en 2020 por parte de **[Dorilton Capital](https://www.caranddriver.com/es/formula-1/a34249010/f1-roberts-dorilton-trabaja-williams/" \t "_blank)**: todo esto se ha visto reflejado en los pobres resultados del último lustro bajo la gestión de la hija de Frank, [**Claire Williams**](https://www.caranddriver.com/es/formula-1/a34068239/f1-williams-desvela-claves-venta/).

Sin embargo, el presente no borra el pasado. Williams permanece segundo en la lista de equipos más laureados de la historia en la F1: tan solo le supera Ferrari, pero se impone a McLaren, a Mercedes, a Lotus y a Red Bull. Actualmente, Williams recorre el camino de la recuperación, pero ya sin **[Jost Capito](https://www.caranddriver.com/es/formula-1/a36671761/f1-jost-capito-director-williams/" \t "_blank)** ni [**George Russell**](https://www.caranddriver.com/es/formula-1/pilotos/a33675/george-russell/) como piloto referente. A finales de 2021, Williams anuncia el ascenso de Russell a Mercedes y la incorporación a la estructura de [**Alexander Albon**](https://www.caranddriver.com/es/formula-1/pilotos/a58242/alex-albon/) de cara a 2022, que comparte garaje un año con [**Nicholas Latifi**](https://www.caranddriver.com/es/formula-1/pilotos/a53560/nicholas-latifi/) y al año siguiente con [**Logan Sargeant**](https://www.caranddriver.com/es/formula-1/pilotos/a41737858/logan-sargeant/).

Williams tras los años.

[**2022**](https://www.caranddriver.com/es/formula-1/clasificacion/a38793659/clasificacion-mundial-f1-2022/) (10º, 8 puntos)

Lo que no tenía que suceder, sucedió. Después de un 2021 en el que por fin se consiguió salir del pozo, todas las esperanzas estaban puestas para la nueva era de la Fórmula 1. Sin embargo, **Williams volvió a fallar**, a pesar de contar con el dinero de Dorilton Capital. Otra decepción más. Ya eran demasiadas en la última década.

**George Russell ya no pertenecía a la formación de Grove**, aunque su remplazo cumplió con creces la marcha del recién nombrado piloto de Mercedes para 2022. **Alexander Albon** hizo olvidar al talentosísimo piloto británico con sus primeros puntos con Williams en Australia (solo tardó tres carreras en puntuar frente a las dos temporadas de George). Repetiría la gesta dos Grandes Premios después en Miami y por último en Bélgica. Fue, en cierto modo, el salvador del equipo anglosajón, a pesar de convertirse Williams de nuevo en el último constructor de la parrilla.

El FW44 presumía de una velocidad punta altísima y, si acaso, fiabilidad gracias al propulsor alemán de Mercedes. Pero poco más. En términos competitivos, **Albon y Latifi pilotaron el monoplaza más lento de la parrilla**, aunque no por mucho. Les salvaba una buena gestión de neumáticos los domingos, pero las paupérrimas clasificaciones del bólido inglés lastraron durante toda la temporada a Alex y Nicholas.

Por cierto, mención de honor a **[Nyck de Vries](https://www.caranddriver.com/es/formula-1/pilotos/a41277384/nyck-de-vries/" \t "_blank)**, que sustituyó al piloto tailandés en Italia por enfermedad y puntuó en su estreno en la Fórmula 1, lo cual le sirvió para firmar con AlphaTauri de cara a 2023. La lógica apuntaba al neerlandés como relevo de un irreconocible Latifi de cara a la siguiente temporada. Sin embargo, Jost Capito ("Team Principal" del equipo), apostó por la cantera y ascendió al norteamericano **Logan Sargeant** para la siguiente campaña.

Aunque el jefe de equipo de Williams no estaría en 2023 para celebrar las hazañas del estadounidense y de Albon, y es que semanas después de concluir la temporada 2022, **Jost anunció su marcha de Williams**, dejando un cargo importantísimo vacante. Dicho puesto sería cubierto por [**James Vowles**](https://www.caranddriver.com/es/formula-1/a42487336/williams-no-convertira-equipo-b-mercedes/), el mítico jefe de estrategia de Mercedes en la Fórmula 1 y mano derecha de Toto Wolff durante muchísimos años. ¿Sería Vowles la solución a todos los problemas de Williams en los años venideros?

[**2021**](https://www.caranddriver.com/es/formula-1/clasificacion/a35946167/clasificacion-mundial-f1-2021/) (8º, 23 puntos)

La temporada de la recuperación. Williams, sin la presencia de Claire Williams y con el control de Dorilton Capital, resurgió de sus cenizas manteniendo el nombre original de la estructura fundada por [**Frank**](https://www.caranddriver.com/es/formula-1/a38369202/adios-a-frank-williams-el-ultimo-y-mejor-garajista/), tristemente fallecido en noviembre de 2021.

Pese a esta dolorosa pérdida, también hubo lágrimas de alegría. Especialmente en [**Hungría**](https://www.caranddriver.com/es/formula-1/a37192104/f1-russell-primeros-puntos-williams/). Nicholas Latifi y George Russell finalizaron séptimo y octavo respectivamente en Hungaroring en lo que se tradujo en el gran punto de inflexión de Williams después de dos años sin sumar un mísero punto.

La escudería de Grove mantuvo su dinámica positiva durante varias carreras, puntuando también en cuatro Grandes Premios más a lo largo de la segunda mitad del año. A destacar el [**podio de George**](https://www.caranddriver.com/es/formula-1/a37425302/f1-russell-primer-podio-surrealista-belgica-2021/) en Bélgica. Recordemos que dicha carrera jamás dio una vuelta sin el coche de seguridad.

Williams dejó de ser el farolillo rojo de la F1 en 2021, cediendo este crudo lugar a Haas. La mítica formación británica superó incluso a Alfa Romeo en la clasificación por equipos. Los ingleses finalizaron octavos con 23 puntos, convirtiéndose en la mejor temporada de los últimos 4 años, aunque lejos del rendimiento mostrado en la primera etapa de la era híbrida. Hacia finales de 2021, [**Russell anunció su ascenso a Mercedes**](https://www.caranddriver.com/es/formula-1/a37496757/f1-russell-piloto-mercedes-oficial/) y Williams contrató de cara a 2022 al renacido [**Alexander Albon**](https://www.caranddriver.com/es/formula-1/a37511055/f1-albon-regresara-2022-williams/).

[**2020**](https://www.caranddriver.com/es/formula-1/clasificacion/a30789417/clasificacion-mundial-f1-2020/)**(10º, 0 puntos)**

La crisis del COVID-19 azotó con fuerza a una Williams que estuvo cerca de no comenzar la temporada por problemas de liquidez, perdiendo hasta el patrocinador principal antes de la primera carrera. Una hipoteca de última hora realizada con la familia Latifi logró solucionar un problema, sin embargo, los Williams se encontraban cada vez más desencantados, poniendo el equipo en venta. A mediados de agosto, Dorilton Capital anunciaba la compra del equipo. Poco después, Claire Williams dejaría su puesto en el equipo y con ella el fin de la familia dentro de la estructura.

A nivel deportivo, el monoplaza supuso un salto competitivo respecto al de la temporada 2019, pero aún no suficientemente cerca como para poder luchar por los puntos. Eso sí, Nicholas Latifi rozó la posición de puntos en tres ocasiones, mientras que Russell, que tomó la costumbre de entrar en Q2 con un monoplaza hipotéticamente poco competitivo, se quedaría a las puertas en una ocasión.

Un problema médico de Lewis Hamilton haría que Russell pasara a Mercedes para una carrera, debutando en el equipo el británico Jack Aitken, piloto de pruebas en los dos últimos años. Williams cerró el año con el peor resultado de su historia tras no lograr un solo punto, repitiendo últimos en la clasificación de constructores.

Ya sin la familia Williams, el equipo intentará reinventarse para próximas temporadas, revitalizando y aumentando el acuerdo de colaboración con Mercedes.

[**2019**](https://www.caranddriver.com/es/formula-1/clasificacion/a58219/mundial-2019/)**(10º, 1 punto)**

Aseguró Claire Williams que se sentía avergonzada, pues nunca en sus más de 40 años de historia se había dado la situación de no tener el coche listo a tiempo. Y así fue en 2019, donde el equipo se perdió gran parte de la pretemporada. Y cuando el coche llegó, todo fueron caras largas.

El FW42 fue un completo desastre. Difícil de conducir, lento, sin apenas recambios y sin ningún atisbo de que la situación fuese a cambiar a lo largo del año. El punto fuerte del equipo, la fiabilidad, que al menos permitía llevar el coche a meta tanto a Robert Kubica como a George Russell, esperando que un desastre del resto de vehículos les permitiese llevarse premio.

Esto solo ocurrió una vez en toda la temporada, en el que fue el mejor resultado del equipo, con Kubica en décima posición y Russell en undécimo lugar. El resto del año, para olvidar, pues en ningún momento estuvieron para luchar ni contra la peor versión de Haas.

Williams cerró la peor temporada de su historia, superando los aciagos años 2011 y 2013, y siendo peor que la temporada 2018, lo cual parecía imposible.

[**2018**](https://www.caranddriver.com/es/formula-1/clasificacion/a50953/mundial-2018/)**(10º, 7 puntos)**

La inyección económica presuntamente llegada por parte de la familia Stroll, así como por parte del segundo piloto del equipo, el ruso Sergey Sirotkin, que le ganó la partida a Robert Kubica, no tuvo su correspondencia en la pista.

El FW41 era notablemente peor coche que el FW40 que en 2017 habían pilotado tanto Lance Stroll como Felipe Massa. Pronto quedó claro que iban a pasarlo mal incluso para puntuar, pues el ritmo de carrera no era suficiente, y desde el departamento de diseño no sabían muy bien el origen de la poca competitividad del vehículo.

Lance Stroll pudo romper la racha negativa del equipo aprovechando la carnicería en la que se convirtió el Gran Premio de Azerbaiyán, en la que el canadiense pudo finalizar octavo. Sería la primera de las dos carreras donde los Williams conseguirían puntos. La otra, fue Monza, donde finalizaron noveno y décimo, gracias a unas exclusiones post-carrera.

El equipo finalizaba la temporada con unos decepcionantes siete puntos, cuando en 2017 habían logrado 83, en 2016 habían llegado a los 138, y en las dos anteriores, 257 y 320, con varios podios por el camino, marcando una clara tendencia negativa de la que parecía complicado salir. El que había sido el gran socio capitalista del equipo durante las dos últimas temporadas, Lance Stroll, decidió abandonar la estructura a final de año, por lo que además Williams también tendría que buscar nuevos inversores.

[**2017**](https://www.caranddriver.com/es/formula-1/clasificacion/a45815/mundial-2017/)**(5º, 83 puntos)**

El invierno de 2017 fue muy ajetreado para Williams. La inesperada retirada del actual campeón Nico Rosberg provocó que Mercedes sondeara el mercado, siendo precisamente Valtteri Bottas uno de los candidatos. Tras duras negociaciones, Bottas confirmaba su marcha a Mercedes, teniendo que buscar Williams un acompañante veterano para su debutante apuesta, optando finalmente por el retirado Felipe Massa, que decidió finalmente acompañar a Lance Stroll.

Felipe Massa comenzó el año con dos sextos puestos en tres carreras, lo que contentó al equipo. Sin embargo, Stroll tuvo el duro comienzo que se puede esperar de un rookie, con tres abandonos consecutivos a los que siguieron tres carreras fuera de los puntos. Lance cortó la racha en el Gran Premio de casa, en Canadá, donde sumó sus primeros puntos al acabar en novena posición, lo cual provocó críticas pues el equipo lo celebró como si de una victoria se tratase.

Más justificación para la celebración hubo en su siguiente carrera, donde contra todo pronóstico, Stroll aprovechó el caos de los rivales para cruzar meta en Bakú en tercera posición y conseguir su primer podio, que bien pudo haber sido un segundo puesto de no ser por las grandes vueltas finales de Valtteri Bottas.

Williams solo consiguió meter los dos coches en los puntos en Austria, Italia y Malasia, y sin conseguir ningún gran resultado, se les hizo muy pronto prácticamente imposible alcanzar los resultados de Force India, e incluso llegar a temer por el quinto puesto de constructores debido a la mejora de Renault.

Lance Stroll llegó a inquietar a Felipe Massa, cuya no renovación le fue comunicada en la última carrera del año. Y es que el brasileño no dio el rendimiento esperado, y Stroll le llegó a superar en la clasificación de pilotos a falta de dos carreras, si bien Felipe revertió la situación para acabar sumando 43 puntos por los 40 de Stroll, dando un total de 83 puntos a Williams, muy alejado de los 187 de Force India, aunque con el sabor dulce del podio conseguido por Stroll en Bakú.

[**2016**](https://www.caranddriver.com/es/formula-1/clasificacion/a3914/mundial-2016/)**(5º, 138 puntos)**

La temporada 2016 debía ser continuista para Williams, sin grandes cambios de diseño y contando con la ventajosa unidad de potencia Mercedes. El equipo de Sir Frank Williams soñaba con incluso dar un paso adelante y posicionarse por delante de Ferrari y Red Bull.

No tuvo un mal comienzo el equipo de Grove, con Valtteri Bottas y Felipe Massa en los puntos en las cinco primeras carreras del año. En la sexta, falló Bottas, que se compensó por el podio conseguido por el finlandés en Canadá y que en cierta manera ayudaba a contrarrestar el podio conseguido por un rival inesperado, Force India.

No pudieron así contrarrestar el siguiente podio del otro equipo Mercedes y aunque conseguían meter a sus dos coches de forma regular en los puntos, simplemente Force India era más rápido, y Williams acabó demasiadas carreras cerrando la zona de puntos, pues hasta los McLaren, cuando no rompían, conseguían finalizar por delante.

El método de la hormiguita no dio frutos a una excesivamente conservadora Williams, que finalizaba el año con 138 puntos, los 85 conseguidos por Bottas, que finalizaba octavo, y los 53 conseguidos por Felipe Massa que se veía finalmente superado por Fernando Alonso y finalizaba en undécima posición del mundial de pilotos.

En un año en el que Williams soñaba con dar un paso adelante, dieron dos hacia atrás, cayendo a la quinta posición del mundial de constructores con solo 138 puntos por los 173 de Force India. El equipo británico acabó el año ratificando su alineación de la siguiente temporada, que contaría con el jovencísimo Lance Stroll acompañando a Valtteri Bottas, lo que significaba la retirada de la Fórmula 1 de Felipe Massa, el cual tuvo una emotiva despedida en el Gran Premio de casa, en Brasil, donde acabar estrellado en el muro le permitió un paseo frente a su público digno de un campeón.

[**2015**](https://www.caranddriver.com/es/formula-1/clasificacion/a3913/mundial-2015/)**(3º, 257 puntos)**

El año 2015 supuso una temporada de consolidación para Williams, que vio como principales rivales a Ferrari y a Red Bull durante toda la campaña, pero logró asegurar la tercera posición en el Mundial de Constructores, en parte gracias a los problemas que experimentaron los de Christian Horner con el motor Renault.

La mejor carrera del Campeonato la vivieron en Italia. Justo antes del comienzo del fin de semana, se conocía que el equipo renovaba a ambos pilotos. Parece que eso les dio cierto impulso, pues Monza fue una prueba en la que Felipe Massa terminó tercero y Valtteri Bottas, cuarto.

Sin embargo, en tres GPs de este año los de Grove se fueron de vacío. En Mónaco ambos pilotos terminaron fuera de los puntos; en Hungría tuvieron que abortar la salida porque el brasileño estaba mal colocado en la caja (lo que le supuso una penalización de cinco segundos) y al finés se le pinchó un neumático y en Austin, Bottas se precipitó montando la goma de seco, esto le pasó factura y le obligó a la retirada. Por otro lado, Massa también sufrió un abandono en el Circuito de las Américas, una cita pésima para los de Williams.

Los podios llegaron para Bottas en Canadá y en México y para Massa, en Austria e Italia, pero no fue más de un tercer puesto para ninguno de los dos. En Brasil sólo valieron los diez puntos que logró el piloto finés, porque a Felipe le descalificaron, ya que la medición de sus ruedas dio un nivel más alto de temperatura del permitido. A pesar de que los de Grove tenían pensado apelar, finalmente no lo hicieron por suponer, según explicaron, una pérdida de dinero y además, tuvieron en cuenta que la posición en el Campeonato de Constructores no variaría de todas formas.

De cara a 2016, Valtteri espera que la escudería de Sir Frank resuelva los problemas de neumáticos que ha tenido que sufrir este año. Su objetivo seguirá siendo lograr ganar e imponerse también los sábados, algo que no han conseguido en esta campaña.

[**2014**](https://www.caranddriver.com/es/formula-1/clasificacion/a3912/mundial-2014/)**(3º, 320 puntos)**

El año 2014 supuso el regreso de Williams a las posiciones delanteras. Propulsados por una unidad de potencia como la de Mercedes, en Grove consiguieron concebir un chasis notable y desarrollar correctamente un monoplaza que rivalizó durante la segunda parte del año con Red Bull por ver quien estaba por rendimiento puro detrás de las flechas de plata.

Lo más destacable de la temporada de este legendario equipo fue que consiguieron mantener una línea ascendente conforme avanzó el calendario. Si bien es cierto que el FW36 se mostró veloz desde el principio, contratiempos como el de Valtteri Bottas en Australia, cuando en una remontada fulgurante pinchó su rueda delantera derecha al tocarse con el muro, imposibilitaron tanto al finés como a Felipe Massa finalizar entre las tres primeras plazas el domingo. De hecho, aunque no fueron advertidos por muchos, otros destellos como la quinta plaza de Bottas en Barcelona también sirvieron para demostrar que el monoplaza inglés no solo eran cuatro ruedas potenciadas por un misil.

Todo ese potencial, finalmente, se confirmó en Austria. Allí, Williams monopolizó la primera línea de parrilla, con Massa primero y su compañero nórdico segundo. Luego en carrera, fue Bottas el que logró el primer podio del año, al ser tercero tras los dos Mercedes. Eso supuso el comienzo de una racha brillante para el finlandés, ya que a este le siguieron dos segundas posiciones en Gran Bretaña y Alemania. En contraposición, Felipe estuvo involucrado en numerosos accidentes que le imposibilitaron llevar puntos al casillero de la escudería dirigida ahora por Claire Williams.

En la vuelta del parón veraniego, el panorama se mantuvo en una situación similar. Valtteri volvió a ser tercer en Bélgica y, finalmente, Massa logró el primer podio de la temporada al ser tercero en Italia. A esta le siguieron dos circuitos como Singapur y Suzuka que no fueron muy favorables para el FW36, pero otro podio más de Bottas en Rusia hizo que en Grove no se perdiera la costumbre de descorchar el champán los domingos. A esta alegría le siguió un emocionante tercer puesto de Massa en Brasil y, como colofón al año, el corredor brasileño consiguió ser segundo en Abu Dhabi, seguido de Bottas en tercer lugar. Este supuso el primer podio doble de Williams desde Mónaco 2005.

De cara a 2015, habrá que ver qué son capaces de hacer en Grove con misma unidad de potencia, mismos pilotos y bajo la importante dirección de Pat Symonds. Su esperanza será la de no repetir lo ocurrido en el paso de 2012 a 2013, cuando de un buen monoplaza pasaron a tener uno de los peores de la parrilla. De seguir manteniendo un impulso positivo, lograr una victoria que se resiste desde precisamente aquel 2012 en Montmeló será el objetivo principal.

[**2013**](https://www.caranddriver.com/es/formula-1/clasificacion/a3911/mundial-2013/)**(9º, 5 puntos)**

Williams confirmó a Pastor Maldonado y Valtteri Bottas como pilotos titulares para 2013 con la esperanza de mantener la buena línea mostrada en 2012. Las pruebas de pretemporada arrojaron unas previsiones optimistas para los de Grove, pero un cambio en su polémico sistema de escapes trastocó los planes y el equipo sufrió un horrible comienzo de año sin poder puntuar en ninguna de las 9 primeras carreras, algo que supone el peor inicio de su historia, superando el de 2011.

La temporada siguió su curso y superaba su ecuador sin que Williams pudiera inaugurar su casillero. Para intentar darle la vuelta a la situación, la escudería anunció la llegada de Pat Symonds en sustitución de Mike Coughlan en el puesto de director técnico, algo que a la larga influyó en el método de trabajo del equipo, sobre todo de cara a 2014.

Finalmente, el equipo logró su primer punto del año gracias a Pastor Maldonado en Hungría. Posteriormente, el venezolano logró otras dos undécimas posiciones como mejores resultados, pero fue Valtteri Bottas quien aumentó la puntuación de Williams con su octavo puesto en Austin, lo que le sirvió al conjunto británico para terminar noveno en el campeonato de constructores con 5 puntos, igualando el resultado de 2011 con el Williams FW33. Bottas superó a Maldonado en la general aunque, a grandes rasgos, el venezolano fue mejor que el finlandés en carrera -no así en calificación, donde perdió la guerra personal con el rookie-.

De cara a 2014 y al cambio de normativa, Williams anunció en mayo que montaría motores Mercedes a partir del próximo año y, en cuanto a su alineación, Pastor Maldonado puso rumbo al equipo Lotus junto a PDVSA tras explotar contra el equipo británico acusándoles de no querer ganar y de sabotaje en su monoplaza. Su plaza la ocupará Felipe Massa, que abandona Ferrari tras ocho años y su compañero será Bottas, que cumplirá su segunda temporada completa con los de Grove.

[**2012**](https://www.caranddriver.com/es/formula-1/clasificacion/a3910/mundial-2012/)**(8º, 76 puntos)**

El domingo del Gran Premio de España será difícil de olvidar para la escudería Williams. En Barcelona, quinta prueba del año, Pastor Maldonado venció logrando su primera victoria en la Fórmula 1, proclamándose el quinto ganador consecutivo del año y consiguiendo el primer triunfo para el equipo de Grove desde el Gran Premio de Brasil de 2004. El venezolano sumaba 25 puntos de una tacada a su casillero en la Clasificación de Pilotos después de una considerable sequía en las pruebas anteriores. Pero la victoria y su posterior celebración se vieron ensombrecidas por un incendio en el box del equipo causado, aparentemente, por una chispa en el proceso de vaciado de combustible.

En general y más allá del triunfo de Maldonado, el año de Williams fue muy satisfactorio. En el apartado de personal, la entrada del diector técnico Mike Coughlan, del jefe de operaciones de la escudería Mark Gillan y del director ejecutivo Toto Wolff significaron un cambio interno que tuvo un efecto positivo en el monoplaza y especialmente en el ritmo del FW34 en pista.

Pero para los británicos la gran ventaja del año tiene nombre propio: el motor Renault. La marca del rombo volvió a unirse a Williams en 2012 como suministrador de propulsores, quince años después de su última temporada juntos. El binomio logró cinco Títulos Mundiales de Constructores entre 1989 y 1997 y, aunque luchar por el Campeonato todavía queda lejos, sí ha mejorado, y con creces, la competitividad del monoplaza.

Maldonado finalizó la temporada en la la 15ª posición de la Clasificación de Pilotos con 45 puntos en comparación al único guarismo anotado en 2011 en su casillero. Por su parte, Senna participó en los 20 Grandes Premios, el año anterior sólo compitió en la segunda mitad de la campaña, y anotó 31 puntos que le dejaron en el 16º puesto. No obstante, Williams no puntuó en ocho pruebas y en calificación el venezolano fue el más asiduo a entrar en la Q3, destacando su salida desde la primera fila en España y Singapur.

De cara a 2013, la escudería de Williams modifica ligeramente su alineación, que seguirá con Maldonado y contará con el ascenso de Valtteri Bottas a piloto titular después de ser reserva y participar en los Libres 1 de la mayoría de Grandes Premios en 2012.

[**2011**](https://www.caranddriver.com/es/formula-1/clasificacion/a3909/mundial-2011/)**(9º, 5 puntos)**

El equipo Williams cayó en 2011 en un importante abismo. La última temporada de Patrick Head como corresponsable técnico del equipo fue una de las peores de la historia de la escudería con sede en Grove, que no recordaba tiempos tan nefastos desde sus difíciles comienzos.

El FW33 fue diseñado con un radical concepto en la zaga. A fin de aumentar el flujo de aire hacia el difusor, el equipo técnico, capitaneado todavía por Sam Michael, diseñó un diferencial trasero ultracompacto y situado en una posición muy peculiar. Tanto, que al inicio muchos dudaban de la fiabilidad de la transmisión con unos palieres que salían hacia las ruedas traseras en un ángulo totalmente fuera de lo habitual. Al final, la resistencia de este elemento quedó más que probada, pero no así el balance global del coche. A todo ello contribuyó la mala situación económica del equipo, motivados por la caída de algunos patrocinadores importantes, que obligaron a contratar a un piloto de pago, el novato Pastor Maldonado, y perturbaron lógicamente la evolución técnica del monoplaza, que no logró recuperar la senda en ningún momento.

Con el experimentado Rubens Barrichello al timón de la validación técnica de las reformas, el equipo arrancó la campaña con muchas dudas y pocos resultados. No puntuó hasta Mónaco, donde Barrichello acabó 9º y Maldonado perdió una 10ª plaza asegurada tras un incidente con Lewis Hamilton. Las carambolas de Canadá también llegaron con premio en forma de un nuevo 9º puesto para el Brasileño, que sumó aquí por última vez en la temporada y en su dilatada carrera en la F-1. De ahí hasta el final, tan sólo una presencia más en el top ten, en este caso gracias a Maldonado, que añadió su primer punto en Bélgica.

Tan menguado balance dejó a Williams en novena plaza del mundial de Constructores con tan sólo cinco puntos, la peor clasificación para el conjunto británico desde 1978. Mediada la temporada, Sam Michael abandonó su rol como director técnico y Patrick Head, su asesor y copropietario, optó por entonar la retirada para centrarse en otras responsabilidades internas. ¿El objetivo inmediato? Renovar a fondo la compañía en busca de un mayor esplendor futuro.

[**2010**](https://www.caranddriver.com/es/formula-1/clasificacion/a3906/mundial-2010/) (6º, 69 puntos)

**2009 (7º, 34,5 puntos)**

Ligera mejora, pero con síntomas de quedarse estancados. Así podemos resumir el rendimiento de Williams durante 2009. Con los mismo motores y pilotos, finalmente la posición en el Campeonato de Constructores mejoró en un puesto y consiguieron más puntos. Sin embargo, siguen estando en la segunda división. Apuntarse tan sólo una Vuelta Rápida en todo un año no es buen síntoma. Contar con un buen piloto como Nico Rosberg y no poder llevarle a posiciones de podio, tampoco. El alemán está deseoso de conseguir su primera victoria en la Fórmula 1.

En la primera prueba del año estuvo muy bien encaminado pues colocó al monoplaza en tercera posición de línea de salida. Además, fue el responsable de esa citada Vuelta Rápida que se anotó el equipo, concretamente en Australia. Otro cantar ha sido el 'lastre' del japonés Nakajima, que sabemos que le gusta correr más por fuera de la pista que por dentro. La escudería, además, tuvo que afrontar diversos aspectos legales al comenzar el año. El equipo puso una reclamación contra Ferrari y Red Bull acusándoles de utilizar elementos aerodinámicos no permitidos. Protesta que acabarían retirando a las pocas horas. Por otra parte, fue uno de los equipos que comenzó la temporada con el doble difusor, junto a Toyota y Brawn. En Malasia, Nico conseguía un punto para la escudería y la cosecha seguiría en España, Mónaco, Turquía y Gran Bretaña. Gracias a este piloto, Williams tuvo cierta regularidad durante la primera parte de la temporada en cuanto a la cosecha de puntos. Pero el coche dejó de evolucionar. No obstante, Rosberg siguió sacando petróleo de la escudería del mítico Frank Williams en la segunda parte del año, una temporada que, con Barrichello al frente del equipo en 2010, pretenden subir alguna posición.

**2008 (8º, 26 puntos)**

2007 (4º, 33 puntos)

**2006 (8º, 11 puntos)**

Para 2006, el equipo recurre al fabricante de motores Cosworth, cambia a neumáticos Bridgestone e incorpora a la joven promesa Nico Rosberg junto al experimentado Mark Webber. La pléyade de nuevos sponsor y el pago que Button tuvo que hacer para deshacerse de sus ataduras con Williams dejan en una posición relativamente cómoda al equipo de Sir Frank en lo que se presume será una temporada de transición hasta el 2007 en que muy posiblemente contarán con motores Toyota.

**2005 (5º 66 puntos)**

El equipo Williams afrontaba la temporada 2005 con una nueva alineación de pilotos. fuera del equipo Montoya y Ralf Schumacher, la responsabilidad recayó en Mark Webber y Nick Heidfeld. No se puede decir que los pilotos no ayudaran al equipo pero lo cierto es que si el 2004 había sido malo, el 2005 fue casi peor. Si nos basamos en las cifras, el equipo descendió de la cuarta plaza a la quinta en la tabla de Constructores y marcó 66 puntos contra los 88 de la temporada anterior. Una línea descendente que sin duda ayudo la decisión de su socio motorista, BMW, a salir del equipo de Frank. La única nota positiva fue la pole conseguida por un renacido Nick Heidfeld en el Gran Premio de Europa en Nurburgring. El equipo sólo lideró un Gran Premio durante una vuelta a lo largo de toda la temporada y ciertamente el causante no fue el motor BMW que si bien no mantenía su fama de más potente del lote, podía resistir las comparaciones con el resto.

**2004 (4º, 88 puntos)**

Con la esperanza de reponerse de la que se pensó había sido una mala temporada 2003, el equipo Williams abordo una revolución técnica y por una vez dejó de lado su filosofía de mejoras sobre las bases conocidas, para dar oportunidad a un nuevo concepto aerodinámico y de suspensión delantera que no dio el resultado esperado. Con un frontal muy característico (llamado Morsa) y una doble quilla como lugar de sujeción de las suspensiones delanteras, el modelo FW26 resultó demasiado extremo y difícil de adaptara los diferentes trazados y a las variaciones de las condiciones. A mediados de la temporada el staff decidió volver a una configuración más convencional. Estos vaivenes no ayudaron a obtener estabilidad en el equipo y el rendimiento de este se resintió. Por otra parte, el saber que uno de sus pilotos estrella, JP. Montoya tenía ya un contrato firmado con uno de los equipos rivales para 2005 tampoco ayudaba a la estabilidad. Por si fuera poco, durante el GP de USA en Indianápolis, su otro piloto, Ralf Schumacher sufrió un accidente que ocasiono daños físicos que le obligaron a estar fuera de las carreras durante varios Grandes Premios (6). Como broche final, el equipo obtuvo la victoria en la carrera que ponía punto final a la temporada 2004, de la mano de Montoya en lo que suponía también su última carrera con el equipo de Frank Williams.

**2003 (2º, 144 puntos)**

Williams no comenzó la temporada 2003 como esperaba. Sin embargo, Juan Pablo Montoya logró una increíble victoria en el Gran Premio de Mónaco, que fue seguido de dos victorias consecutivas por parte de Ralf Schumacher y una más de Montoya en el Gran Premio de Alemania. A mediados de temporada, Williams era un rival muy fuerte, pero en la última parte del Campeonato las cosas se complicaron de sobremanera para Ferrari y Williams estaba a escasos puntos de los Campeonato de Pilotos y Constructores. En el Gran Premio de Italia, Michael Schumacher contaba con sólo un punto de ventaja sobre Montoya, aunque con la victoria del alemán le ayudó a escaparse otras dos unidades más. Williams perdió todas las posibilidades de tener un piloto Campeón del Mundo cuando Montoya chocó a Rubens Barrichello en la primera curva del segundo giro del Gran Premio de los Estados Unidos y fue penalizado con un Drive Through Penalty. En el Gran Premio de Japón Williams no sumó puntos y perdió el Título, nuevamente, ante Ferrari por una diferencia de 14 puntos.

**2002 (2º, 92 puntos)**

Para la campaña 2002, Williams figura entre los posibles combatientes por el título. Su pareja de pilotos es de las más fuertes y el motor BMW rivaliza a igualdad de potencia con cualquier otro en caso de que no los supere a todos. Se rumorea que el motor alemán puede alcanzar las 19.000 vueltas por minuto. Sin embargo, este potente motor BMW no pudo suplir las carencias del chasis y de unos neumáticos Michelin que no pudieron competir contra los Bridgestone en lo que refería a duración dentro de las carreras. Muy eficaces en calificación, los productos franceses no estuvieron a la altura de sus rivales. Con todo, el equipo de Grove, pudo llegar hasta la 2ª plaza del Campeonato pero muy distanciada de Ferrari. Lo mismo sucedió con sus pilotos, los cuales se auparon hasta la tercera y cuarta posición respectivamente, con J. P Montoya por delante de Ralf Schumacher, invirtiendo lo que hasta entonces había sido la jerarquía dentro del factor pilotos.

**2001 (3º, 80 puntos)**

En 2001, Williams ya era un rival a tener en cuenta. Si no para el título, sí para las carreras. Sólo la falta de fiabilidad y los altibajos según el circuito les hizo ser meros aspirantes al Campeonato Mundial.

ALPINE

|  |  |
| --- | --- |
| **Chasis:** A523 | **Sede:** Enstone, Gran Bretaña |
| **Motor:** Renault | **Debut:**Gran Premio de Bahréin 2021 |
| **Staff** | |
| **Director:**Laurent Rossi | **Jefe de equipo:**Otmar Szafnauer |
| **Director técnico: -** | **Aerodinámica:** Chris Dyer |
| **Diseñador jefe:**- |  |

|  |  |
| --- | --- |
| **Palmarés** | |
| **GPs:**44 | **Títulos: -** |
| **Puntos:**328 | **Victorias:**1 |
| **Poles: -** | **V. Rápidas: -** |
| **Podios:**2 |  |

Breve historia

El fabricante Alpine nace en 1955, si bien en sus inicios se dedicaba a preparar para competición vehículos de Renault, dándoles un aspecto totalmente diferente y consiguiendo reseñables triunfos y notoriedad a nivel internacional.

No sería hasta 1970, con las continuas actualizaciones del Alpine A110, cuando la marca alcanzaría fama a nivel mundial, no solo por la estética del vehículo en cuestión, sino por su altísima competitividad en los Rally. A pesar de que su andadura podría definirse como corta, dejó huella en los aficionados, permaneciendo en la memoria hasta la actualidad a pesar de la casi desaparición, pues apenas se producían unos pocos modelos que no llegaron a ser la sombra del A110.

Sin embargo, en 2014 la compañía Renault se hace con el control total de Alpine con vistas a relanzar la marca y no tardando en presentar un prototipo de aspecto actual con un nombre muy conocido; el nuevo A110.

Con la llegada de Luca de Meo a la presidencia de Renault, la importancia de Alpine cobraría una nueva dimensión. Según el nuevo dirigente de la compañía, Alpine tenía el potencial de convertirse en la Ferrari del grupo, con superdeportivos y con mucha importancia en el mundo de la competición.

Sin embargo, no sería reconquistando los Rallye, sino reconvirtiendo el equipo Renault de Fórmula 1, en Alpine F1, naciendo así este equipo de Fórmula 1 que debutaba en la temporada 2021.

2022 (4º, 173 puntos)

Segunda temporada de Alpine en el Gran Circo. Un paso adelante en cuanto a prestaciones, pero no en cuanto a políticas internas. Muchas caras se fueron. Entre las más visibles, Cyril Abiteboul (ahora en el WRC con Hyundai), la leyenda Alain Prost y el polaco Marcin Budkowski. Todos ellos muy involucrados en el fichaje de Fernando Alonso un año atrás.

El organigrama de Alpine cambió por completo. Ahora tenía un nuevo Team Principal, Otmar Szafnauer. El rumano-estadounidense, proveniente de Aston Martin, trajo consigo el patrocinador principal BWT, aportando un toque rosado e inconfundible al A522, especialmente en las dos primeras carreras de la temporada.

El invierno fue muy revuelto para la estructura gala. Un panorama poco deseable ante el gran reto del cambio de normativa más grande de las últimas décadas en la Fórmula 1. Pocos apostaban por un coche francés competitivo en pretemporada. Sin embargo, Alpine se postuló como la cuarta fuerza de la parrilla, por detrás del Big 3 (Red Bull, Ferrari y Mercedes), y venciendo en su duelo particular a su rival directo: McLaren.

Alpine rindió mejor en pista en comparación con 2021: se rozaron poles con Fernando Alonso, mientras que las Q3 y los puntos fueron la tónica dominante de la temporada.

Sin embargo, la fiabilidad fue el gran punto débil del equipo francés, como cada año. Renault, como motorista, ya avisó de que priorizarían la potencia sobre la fiabilidad para ajustarse así a la congelación de motores. Ya habría tiempo para hacer más resistente la unidad de potencia del mítico rombo.

Por desgracia, Ocon y sobre todo Alonso pagaron a corto plazo la fragilidad del propulsor galo. Esteban sumó dos abandonos por problemas de fiabilidad mientras que el mejor piloto de la historia de Renault-Alpine terminó desquiciado con cinco retiradas, muchas de ellas muy dolorosas por su buen posicionamiento en carrera. El bicampeón se sintió maltratado al mismo tiempo que se formó una tormenta de verano perfecta durante el parón estival.

La directiva de Alpine apostó por el futuro de Ocon, mientras que Alonso aprovechó el anuncio de la retirada de Sebastian Vettel para firmar rápidamente con Aston Martin. Esto provocó que los franceses acudiesen a la estrella de la cantera, Oscar Piastri, que negó rotundamente un acuerdo con Alpine para 2023, puesto que ya había negociado su incorporación a McLaren para el año siguiente.

De un plumazo Szafnauer y compañía se quedaron sin su piloto emblema y sin su joven joya australiana. Un 10 al circo que montaron ellos solos. La resolución a todos los problemas tuvo un nombre y un apellido claro: Pierre Gasly. El de AlphaTauri deseaba liberarse desde hace años del programa de Red Bull y encontró la oportunidad perfecta para cambiar de aires ante la llamada desesperada de Alpine.

Pese a todos los problemas que rodearon a la cúpula francesa, los de Enstone terminaron cuartos en el campeonato con 173 puntos, siendo estos sus mejores números en la Fórmula 1 en mucho, muchísimo tiempo.

2021 (5º, 155 puntos)

Alpine buscaba iniciar de la mejor manera posible esta 'nueva' aventura en la Fórmula 1. Llevados por el buen final de Renault en 2020, el equipo francés esperaba seguir dando pasos adelante para que le pudieran, al menos, considerar como un rival muy digno para liderar la zona media de la tabla. Finalmente no se completó ese objetivo, aunque, en esta ocasión, el final de temporada volvió a resultar muy ilusionante en comparación a la primera mitad de año.

Los pilotos, desde luego, prometían ser una garantía en cuanto a resultados, con Fernando Alonso volviendo al Mundial y con un prometedor Esteban Ocon tras retornar también al campeonato, pero una temporada antes. Aunque en distintos momentos, ambos dieron la talla.

En un inicio, le costó más al piloto español. La falta de preparación derivada de su accidente de bicicleta durante la pretemporada influyó de manera definitiva en su inicio de temporada, como reconoció el propio Alonso al final de la temporada. Así, le costó rendir con el coche más allá de la primera carrera, en Bahréin, lo que favoreció que Ocon le superara en algunas carreras y clasificaciones, algo inusual en cualquier compañero del asturiano.

Sin embargo, el bicampeón del mundo fue cogiendo forma y acabó nivelándose con Ocon, para superarle posteriormente, durante el tramo entre Bakú y Silverstone. En ese momento, el A-521 demostró claramente no estar a la altura, siendo en algunos fines de semana el séptimo coche de la parrilla, por detrás del Aston Martin y el AlphaTauri, y con el Alfa Romeo acechando. Alonso demostró una vez más el partido que sabe sacarle a monoplazas que no están a la altura, mientras que Ocon no tuvo el mejor de los rendimientos.

Hasta que llegó Hungría, y Alpine vivió su mejor momento de la temporada. El francés consiguió su primera victoria en la Fórmula 1 aprovechando un inicio de carrera movido y caótico, aguantando detrás a Sebastian Vettel y, sobre todo, gracias a la espectacular defensa que el español realizó durante más de 10 vueltas sobre Lewis Hamilton, que venía con ritmo para robarle el triunfo.

Un ejemplo de compañerismo que, además, Ocon trató de devolverle posteriormente, en Qatar. Después de que Alonso, ya a su nivel tan bueno excepcional como siempre, se quedara con la miel en los labios de volver al podio en el Gran Premio de Rusia, consiguió finalmente su objetivo en Losail, casi al término de la temporada. Siete años de sequía que se rompieron, en parte, gracias a que Ocon molestó a Sergio Pérez, que también estaba en disposición de robarle el hito al español.

Fueron estos varios de los momentos clave de Alpine durante el año, todo durante una segunda mitad de temporada en la que el equipo recuperó claramente el resuello, permitiéndoles ser más competitivos hasta conseguir cerrar la quinta posición del Mundial de Constructores sobre AlphaTauri, que en momentos demostró ser el tercer coche de la parrilla.

Fue el resultado de un trabajo de equipo excepcional, gracias al gran ambiente entre ambos pilotos, a pesar de que Ocon resultó ser uno de los compañeros más duros de Alonso. Así, se ha construido finalmente una ilusión colectiva, la de 'El Plan', en base a la cual el equipo espera aprovechar el cambio de reglamento de 2022 para encontrar la senda hacia posiciones más altas de la tabla, que les permita luchar por objetivos mayores.

Alpha Tauri / Toro Rosso

|  |  |
| --- | --- |
| **Chasis:** AT04 | **Sede:** Faenza, Italia |
| **Motor:** Honda | **Debut:** Gran Premio de Austria 2020 |
| **Staff** | |
| **Director:** Franz Tost | **Jefe de equipo:** Franz Tost |
| **Director técnico:**Jody Egginton | **Aerodinámica:**Phil Mitchell |
| **Diseñador jefe:** Phil Arnaboldi |  |

|  |  |
| --- | --- |
| **Palmarés** | |
| **GPs:** 61 | **Títulos:**0 |
| **Puntos:** 284 | **Victorias:** 1 |
| **Poles:** 0 | **V. Rápidas:** 1 |
| **Podios:** 2 |  |

Historia de la escudería

AlphaTauri es una marca de ropa fundada en 2016 como una extensión de Red Bull en el mundo de la moda. Con el objetivo de poner a dicha marca en el mapa mundial, los de la bebida energética tomaron la decisión de renombrar a la histórica Scuderia Toro Rosso para pasar a llamarse Scuderia AlphaTauri a partir de la temporada 2020.

La historia de este equipo en la máxima categoría del automovilismo arrancó en 2006 a raíz de la compra del equipo Minardi por parte de Red Bull Racing, equipo para el que Toro Rosso y AlphaTauri han actuado históricamente como cantera y como equipo junior.

Después de dos primeras temporadas complicadas, Toto Rosso hizo historia al conseguir su primera victoria en 2008 gracias a una gran actuación de Sebastian Vettel en Monza. Sin embargo, esa victoria fue un mero espejismo, ya que el equipo que cuenta con sede en Faenza no volvió a pisar el podio hasta el Gran Premio de Brasil de 2019.

Pese a eso, Toro Rosso consiguió establecerse como un equipo más de la zona media hasta la llegada de AlphaTauri, un cambio que ellos mismos reconocieron conllevaría mayores expectativas para el equipo y realmente así fue desde su primera temporada en 2020, consiguiendo su segunda victoria de nuevo en Monza y un año después su puntuación más alta en la historia de la Fórmula 1.

Resumen de temporadas

2022 (9º, 35 puntos)

Nueva era, vida nueva. Pero no por ello mejor. El cambio reglamentario no sentó bien a la nueva creación de Faenza, el AT03. El monoplaza italiano acostumbró a estar presente en la zona media durante todas las carreras del año. Sin embargo, en ningún momento presentó su candidatura a liderar el pelotón, como sí demostró su diseño predecesor.

Pierre Gasly y Yuki Tsunoda repitieron como compañeros de equipo en AlphaTauri por segundo año consecutivo. El francés, cómo no, siempre llamando a la puerta de equipos grandes a través de declaraciones... Porque en la pista no atinó tanto en 2022. Por su parte, el segundo año del joven japonés debía servirle para corregir sus defectos de novato del curso anterior, pero una vez más acabó subordinado por su compañero galo.

En resumen, la tercera temporada de la renombrada AlphaTauri resultó ser la menos exitosa. Lejos quedaban las victorias alocadas del pasado o los podios llamativos de su gran referente, que acabaría anunciando su marcha del equipo a finales del año. Gasly aceptó encantado la llamada de Alpine.

El sustituto de Pierre en 2023 sería Nyck de Vries. Un neerlandés experimentado, campeón de la Fórmula 2 y la Fórmula E, y un gran activo del Campeonato de Resistencia que llamó la atención en su debut casual con Williams en el Gran Premio de Italia de 2022, lo que le impulsó a firmar con el equipo B de Red Bull, pese a pertenecer durante un largo período de tiempo a Toto Wolff. Otro movimiento extraño de Mercedes para posicionar a sus pilotos en el Gran Circo.

2021 (6º, 142 puntos)

El AT02 resultó ser el mejor acierto de AlphaTauri en su corta historia en la Fórmula 1. Los de Faenza crearon una máquina capaz de luchar contra Ferrari y contra McLaren. En algunos momentos puntuales de la temporada hasta mostraron un ritmo mejor, especialmente en las tandas de clasificación.

Sin embargo, la escudería italiana apenas sumó puntos con un piloto: Pierre Gasly. Y es que el recién llegado de la Fórmula 2, Yuki Tsunoda, no cuajó los resultados esperados. El japonés, con poca experiencia en Europa, sustituyó a Daniil Kvyat, que pasó a ser piloto reserva de Alpine.

Precisamente, AlphaTauri peleó contra la marca francesa por el quinto lugar del campeonato. No obstante, el equipo representado por Fernando Alonso y por Esteban Ocon en la pista mostró mayor consistencia a pesar de competir con un monoplaza más lento.

En definitiva, el equipo dirigido por Franz Tost fabricó un coche capaz de pelear hasta por el Top 3 de la parrilla en varios tramos de la temporada. Por desgracia, la labor de Pierre Gasly no fue suficiente para aupar lo suficiente a la estructura italiana, puesto que Tsunoda no sumó, ni por asomo, los puntos cosechados por su compañero.

El francés triplicó a Yuki al final del 2021 (110 puntos frente a 32), con un podio incluido en Azerbaiyán y una primera fila en Qatar. En su tercer año con Honda, AlphaTauri también mejoró sus resultados respecto a la anterior campaña: mientras que en 2020 sumó 107 puntos con el AT01, en 2021 se registró una subida hasta alcanzar los 142 puntos, escalando de este modo a la sexta posición en la clasificación de constructores. Hasta la fecha, este fue el pico estadístico más alto de AlphaTauri en la F1.

2020 (7º, 107 puntos)

Por primera vez desde hace muchos años, el equipo de Faenza repetía alineación respecto al final de la temporada anterior. Pierre Gasly y Daniil Kvyat afrontaban juntos una de las temporadas más complicadas y extrañas en la historia de la Fórmula 1, ya que el impacto de la Covid-19 puso el mundo patas arriba y el deporte del motor no fue una excepción.

En una temporada que finalmente tuvo 17 carreras y que arrancó a principios del mes de julio, AlphaTauri fue capaz de exprimir al máximo su primer monoplaza, el AT01. A excepción de dos grandes premios, el equipo de Faenza siempre como mínimo con uno de sus pilotos dentro de la zona de puntos.

El gran momento para AlphaTauri llegó en la octava carrera de la temporada en un circuito talismán para ellos. Pierre Gasly superó las expectativas y aprovechó absolutamente todas las oportunidades que se le presentaron para ganar el Gran Premio de Italia, la segunda victoria del equipo en la historia de la categoría y también en el trazado italiano.

Tras esta victoria, AlphaTauri siguió cosechando puntos regularmente con Pierre Gasly y un Daniil Kvyat que solo consiguió puntuar en dos de los últimos siete grandes premios. Además, el piloto ruso vio como dos después de su regreso a la Fórmula 1 volvería a quedarse sin equipo al final de la temporada.

Finalmente, AlphaTauri terminó la temporada con un total de 107 puntos, la puntuación más alta del equipo desde que llegó a la máxima categoría del automovilismo en 2006, una motivación extra para ellos y una gran declaración de intenciones de cara al futuro.

2019 (6º, 85 puntos)

La marcha de la estructura de Daniel Ricciardo y los problemas burocráticos con Dan Ticktum pusieron en jaque a Toro Rosso que tuvo que volver a tirar de ex pilotos para encontrar quién ocupara el asiento. Para sorpresa de propios y extraños, se hacían con los servicios de Daniil Kvyat, quién había estado en el simulador de Ferrari en el último año. Al ruso le acompañaría Alex Albon, quién también formó parte de la estructura de Red Bull en el pasado.

A pesar de que los pilotos llegaban sin haber competido en Fórmula 1 en 2018, superaron la papeleta en las carreras iniciales con cierta soltura, puntuando en las tres primeras carreras del año. No estaban para dominar la zona media, pero lograban sumar puntos con cierta frecuencia. Reseñable el séptimo y octavo puesto en el siempre complicado circuito de Mónaco.

El gran momento para Toro Rosso llegaría en Alemania, en un alocado Gran Premio pasado por agua en el que contra todo pronóstico, Daniil Kvyat lograba subir al podio con un tercer puesto, al tiempo que Albon era sexto. El equipo escuela de Red Bull lograba el segundo podio de su historia tras la victoria de Sebastian Vettel en Italia, en 2008.

Esto supuso un gran impulso para el equipo que seguía puntuando cada vez que era posible, sin estar a la altura de McLaren o Renault. El intercambio de pilotos entre Gasly y Albon no supuso un paso atrás, pues el francés se adaptó rápidamente al Toro Rosso hasta el punto de que de forma inesperada, Gasly logró lo que no consiguió en Red Bull, un podio, y además, con un segundo puesto, en Brasil, tras una intensa lucha con Hamilton.

Toro Rosso cerraba una de sus mejores temporadas en las que incluso se permitió incomodar a Renault en constructores, finalizando sexto a tan solo seis puntos de Renault.

2018 (9º, 33 puntos)

Tercer año consecutivo que el equipo afrontaba un cambio de motorista, aunque en esta ocasión, tenía mucho significado detrás. Honda aterrizaba en Toro Rosso como primer paso a motorizar también a Red Bull, por lo que los movimientos en el equipo cantera iban a ser mirados con lupa.

Tras un comienzo complicado, Toro Rosso acaparó las miradas del mundo de la Fórmula 1 en Bahréin, donde sin aun entender las causas, el STR13 tuvo en manos de Pierre Gasly un rendimiento espectacular, cruzando línea de meta en una llamativa cuarta posición.

El equipo no pudo mantener el rendimiento en las siguientes carreras, sufriendo más de la cuenta, si bien, aún conseguían destacar de forma eventual, como con la séptima posición cosechada en Mónaco o el sexto de Hungría. La unión entre Toro Rosso y Honda dejaba destellos, mientras en Red Bull estaban contentos pues precisamente lo que querían era que el motorista experimentara todo lo que fuese necesario.

Como punto negativo, no estaban sumando tanto como parecían capaces de lograr, y la temporada se acercaba a su fin. De hecho, el equipo no fue capaz de acabar con sus dos coches en los puntos en todo el año, y el bagaje final es de 33, solo superando los siete puntos de una pobre Williams.

2017 (7º, 53 puntos)

Toro Rosso decidió seguir confiando en su pareja de pilotos, Sainz – Kvyat, a pesar de lo que había empujado el español para partir hacia Renault, y de las dudas que había generado el ruso en su última temporada, más con Pierre Gasly, del Red Bull Junior Team, como reciente ganador de la GP2 Series.

Ya desde Australia, Sainz volvió a ser el piloto constante, el que traía puntos al equipo, mientras que Kvyat, si bien podía igualar la velocidad de Sainz, su ritmo de carrera y efectividad estaba muy alejada del piloto español. Así mientras Carlos lograba puntuar en cinco de las seis primeras carreras, Kvyat solo lo lograba dos veces.

Y si el sexto puesto de Carlos Sainz en Monaco parecía positivo, más aún lo fue el cuarto logrado en el accidentado Gran Premio de Singapur, dejando sin palabras a todo el equipo en un momento en el que su marcha a Renault se daba por hecha. En esa misma carrera, Kvyat estaba remontando pero acabó contra el muro, sumando su novena carrera consecutiva sin puntuar, lo que acabó con la paciencia del equipo que decidió bajarlo para Malasia y Japón a favor de Pierre Gasly.

Tras las carreras de Malasia y Japón, se confirmó la marcha de Sainz hacia Renault con efecto inmediato, por lo que para el Gran Premio de Estados Unidos, regresó Daniil Kvyat al Toro Rosso. Sin embargo, la ausencia de Pierre Gasly, que viajó a Japón para luchar por el título de la Super Formula, obligó a Red Bull a buscar otro piloto, decidiéndose finalmente por Brendon Hartley, ex de Red Bull, y que venía de competir con Porsche en el mundial de resistencia, donde era doble campeón del mundo.

Hartley, a pesar de ser un descarte de Red Bull, contaba con el apoyo de Honda, quién se había confirmado como motorista de Toro Rosso para la siguiente temporada. Tras Austin, donde Kvyat logró puntuar, Red Bull finalmente le liberó de su contrato, corriendo el resto de la temporada tanto Pierre Gasly como Brendon Hartley, tres carreras en las que ninguno logró puntuar, lo que acabó pasando factura en la clasificación de constructores.

Toro Rosso cedía el sexto puesto cimentado por los resultados de Carlos Sainz a favor del nuevo equipo del español, Renault. El equipo de Faenza consiguió 53 puntos y un cuarto como mejor posición por los 57 puntos de Renault. Sí lograron superar a Haas con 47 puntos y a McLaren, con 30 puntos.

2016 (7º, 63 puntos)

Con posiblemente los dos pilotos con más potencial de toda la parrilla, Toro Rosso iniciaba la temporada con expectativas muy altas, si bien en la primera carrera del año, en Australia, los diversos encontronazos entre Max Verstappen y Carlos Sainz dejaron claro a los de Faenza que gestionar los pilotos iba a ser con casi toda seguridad el gran quebradero de cabeza del año.

Como ocurriese en 2015, el Toro Rosso comenzó la temporada con una buena competitividad, que permitió a los pilotos puntuar en cinco ocasiones en las tres primeras carreras, destacándose el sexto puesto de Max Verstappen en Bahréin. Para el Gran Premio de España, el equipo incorporó a Daniil Kvyat para sustituir a Max Verstappen, que se marchaba a Red Bull.

Mientras Sainz siguió a lo suyo, puntuando con regularidad, a Kvyat le costó adaptarse y rara vez estaba en los tiempos del piloto español. Superado el ecuador de la temporada, la falta de actualizaciones comenzó a pasar factura al equipo italiano, y tras la última modificación realizada en Alemania, el vehículo perdió el balance, siguiendo una línea totalmente equivocada que les llevó a hacer una y mil pruebas hasta final de año.

De entre los resultados, destacan dos sextos puestos conseguidos por Sainz en Estados Unidos y Brasil, donde bajo el aguacero llegó a estar en posiciones de podio. Si bien los buenos resultados no fueron suficientes para superar a McLaren, echando en falta los puntos de Kvyat que apenas logró cuatro en 17 carreras.

Toro Rosso cerraba el año en séptima posición con 63 puntos por los 76 de McLaren y muy por delante de los 29 logrados por Haas.

2015 (7º, 67 puntos)

Toro Rosso encara una temporada cargada de novedades, principalmente porque sus dos pilotos titulares son debutantes. Por un lado, Carlos Sainz, recién coronado como campeón de las World Series, y por otro, Max Verstappen, un joven de 17 años (cuando comienza la campaña) sin casi experiencia en monoplazas.

Por ello, las críticas en cuanto a su fichaje se hacen notar durante los primeros meses, sin embargo, termina por convencer a todo el paddock de que no se trata de un piloto cualquiera. Además, ambos se convierten en la pareja de pilotos más joven de la historia de la Fórmula 1.

En Australia, Carlos se estrena con dos puntos en su casillero, mientras que Max suma su primer abandono debido a problemas de motor. Ambos terminan entre los diez primeros en China, mientras que en Bahréin no acaba ninguno de los STR10.

La primera mitad de la temporada de los de Faenza supone una clara muestra de progreso respecto a años anteriores, ya que incluso pueden poner en jaque a Red Bull en alguna prueba. Sainz es mejor durante las siete primeras carreras, sin embargo, lo fallos mecánicos se ceban con el madrileño a lo largo de la temporada e incluso las malas paradas en boxes le resultan un quebradero de cabeza.

Desde Austria a Bélgica el español encadena cuatro abandonos consecutivos por causas ajenas a él, lo que supone un gran hándicap en su lucha con Verstappen. Por su parte, el holandés consigue el mejor resultado del equipo en 2015 en Hungría, tras terminar en cuarta posición. Desde Singapur frecuenta el top diez en seis ocasiones de forma consecutiva, lo que es de gran importancia para al final conseguir en total 49 puntos.

Por otro lado, Sainz protagoniza también grandes actuaciones, aunque muchos de sus buenos resultados se ven empañados por fallos mecánicos y paradas demasiado lentas en boxes. Finalmente, suma 18 puntos en su casillero.

Así, Toro Rosso termina el año con un balance positivo, tras sumar un total de 67 puntos y el próximo año podrían ser aún más competitivos, después de firmar un acuerdo con Ferrari para que éstos les suministren el motor de 2015.

Hasta ese momento, su continuidad en el Gran Circo había estado en vilo, al igual que la de Red Bull. La temporada 2016 plantea nuevos retos y seguro que se puede disfrutar, una vez más, de un gran duelo entre Carlos y Max, dos de los pilotos más prometedores de la parrilla actual.

2014 (7º, 30 puntos)

Un bólido diseñado por encima de una unidad de potencia que lastró sus resultados. El cambio a motor Renault, tras siete años con Ferrari, no significó una mejora notable en el rendimiento de Toro Rosso. Una temporada más, esta escudería se desliza entre la mediocridad de resultados y vuelve a sonar más por sus pilotos que por sus resultados.

Porque el nombre de la escudería ha retumbado más por el paddock como resultado de su alineación futura que por la presente. Primero fue el fichaje de Max Verstappen y luego el de Carlos Sainz Jr. Renovación total para 2015. Pero antes, fue la temporada. En ella compitieron Jean-Eric Vergne, y Daniil Kvyat, antes de su paso a Red Bull. Una rutina que ya siguieron Daniel Ricciardo y Sebastian Vettel, pero no, sin embargo, para el francés, que en 2015 pasaría a Ferrari como piloto de pruebas.

Las carreras gozaron de un protocolo descafeinado para Franz Tost y compañía. No hubo milagro en forma de podio. El mejor puesto para ellos lo logró en Singapur Vergne, finalizando sexto. Y es que el francés logró la mayoría de puntos de la escudería filial de Red Bull con 22. Kvyat, por su parte, se llevó ocho puntos. Un total de 30, tres menos que en la anterior temporada. Eso sí, subieron un puesto en el Mundial de Constructores al acabar séptimos.

El año comenzó de forma inmejorable con ambos monoplazas puntuando en Australia copando el octavo y noveno puesto. En las siguientes carreras, Malasia y Bahréin, Jean-Eric tuvo que retirarse, mientras que el ruso se situaba en la 10º y 11º posición respectivamente. Daniil no tuvo su primer abandono hasta Mónaco, tras cinco citas del calendario. Sumó otros dos antes de volver a terminar una carrera en la zona de puntos, en Silverstone, junto a su compañero.

El francés, que sólo terminó cuatro carreras de ocho en el inicio, no volvió a abandonar durante el resto de temporada. Su posición más honorífica fue el sexto de Singapur. El inicio prometedor de Kvyat, que le valió un puesto para Red Bull en 2015, se fue difuminando y tras Silverstone, sólo puntúo en Bélgica con un noveno puesto. Decepcionante su temporada en carrera, mientras que sorprendente por momentos a una vuelta. Red Bull le aguarda para la gloria.

2013 (8º, 33 puntos)

Toro Rosso confirmó la continuidad de Daniel Ricciardo y Jean-Éric Vergne como pilotos para 2013 con la esperanza de luchar por estar entre los seis mejores equipos de la temporada.

El comienzo de temporada no fue demasiado esperanzador con tan sólo ocho puntos en las cinco primeras carreras, aunque Vergne maquilló la imagen del equipo Mónaco y Canadá con un octavo y un sexto puesto. El rendimiento de Ricciardo no estaba siendo el esperado durante los domingos, pues en los sábados exprimía al máximo el STR8 para colarse en más de una Q3, pero se desinflaba en carrera hasta el punto de luchar por las últimas posiciones con derecho a puntos.

Desde Gran Bretaña, Vergne no volvería a puntuar en una racha de 12 carreras fuera del top-10 mientras que Ricciardo cogió las riendas del equipo con otras cinco carreras en los puntos, con su séptimo puesto en Monza como mejor resultado -igualando el de China- y con el cual celebró su promoción a Red Bull de cara a 2014 como sustituto de Mark Webber.

El conjunto italiano finalizó la temporada en octava posición, la mejor de su historia (33 puntos) aunque con una imagen mucho peor de la esperada antes de comenzar el curso y con muchos deberes de cara a un 2014 en el que montarán motores Renault como sus 'hermanos mayores' de Red Bull, rompiendo así una relación de siete años junto a Ferrari.

En lo referente a su alineación, Jean-Eric Vergne perdió la batalla con Ricciardo por subir a Red Bull y hará su tercera temporada en Toro Rosso. Su compañero será el campeón de las GP3 Series de 2013, Daniil Kvyat, hasta ahora piloto del Junior Team y que se hizo con el asiento contra todo pronóstico en detrimento del que era máximo favorito, Antonio Félix da Costa. El ruso se convierte así en el primer hombre que pasa directamente de la GP3 a un asiento titular en la Fórmula 1 desde que existe la categoría (2010).

2012 (9º, 26 puntos)

Toro Rosso contó en 2012 con Daniel Ricciardo y Jean-Eric Vergne como pilotos titulares, alineación que reemplazaba a la anterior formada por Jaime Alguersuari y Sebastien Buemi y que demostraba que la metodología del equipo de Faenza era ascender a jóvenes pilotos del programa Red Bull.

El STR7 se presentó en Jerez un día antes del inicio de la pretemporada e, igual que la mayoría de monoplazas, el de Toro Rosso también contaba con el morro escalonado tan característico de la temporada 2012. Aunque se criticó el diseño de los bólidos y su particular ‘belleza’, Vergne lo tenía claro: "Para mí, un coche bonito es un monoplaza rápido". Y a lo largo de 2012, el coche del equipo italiano dio pinceladas de su velocidad y ritmo aunque su rendimiento fue inferior al esperado. Si en 2011 sumaron 41 puntos en la Clasificación de Constructores, en 2012 redujeron casi a la mitad tal cifra y se anotaron 26 para concluir el año en la novena plaza de la general.

En el plano interno, la salida de Giorgio Ascanelli como director técnico tras cinco años en la formación creó un cambio estructural que dio paso a la entrada de James Key como sustituto del italiano. Sin embargo, el STR7 no puntuó en doce de los veinte Grandes Premios, situación que frustró sus opciones de superar a Williams como ya hicieron en 2011.

Tales resultados hicieron que, al finalizar la temporada, el propietario de la compañía Red Bull, Dietrich Mateschitz, instara a "mejoras importantes" para Toro Rosso, admitiendo decepción con el rendimiento del monoplaza. Los mejores resultados del año fueron los octavos puestos logrados por Vergne en Malasia, Bélgica, Corea y Brasil. El australiano y el francés tuvieron una temporada modesta pero ya se confirmó que continuarán en la formación de Faenza en 2013.

2011 (8º, 41 puntos)

Toro Rosso firmó un 2011 de menos a más. El STR6, segundo chasis de producción propia del equipo con sede en Faenza, se presentó al público con discreción en Valencia, aunque sus soluciones llamaron la atención a todo el paddock desde el principio. Un radical concepto del flujo aerodinámico lateral y su canalización hacia el difusor sobresaltó a algunos rivales directos, y durante el invierno provocó muy buenas sensaciones.

El primero en plasmar las ilusiones de la pretemporada en resultados contantes y sonantes fue el suizo Sébastien Buemi, que sumó un prometedor cuarto puesto en Australia. Sin embargo, la llegada del calor malayo en la segunda cita anual despejó uno de los déficits del STR6, el cuidado de las gomas posteriores. Este problema afectó severamente a los dos pilotos del equipo, pero se encarnizó especialmente con Jaime Alguersuari, que debía acabar las carreras efectuando siempre una parada en boxes más que su compañero. El español no logró encontrar un remedio hasta el GP de Mónaco, momento en el que el equipo dio vía libre a una solución de emergencia, que afectaba al reglaje de los amortiguadores posteriores.

Mientras Jaime se pelaba con las gomas traseras y veía como se discutía su plaza dentro del equipo, Buemi sumaba algunos puntos trascendentales para el equipo en Turquía y Mónaco. A partir de Canadá, el español se sumó a la fiesta, encadenanto dos octavas y una décima posiciones que reivindicaron su papel en la escudería.

En la segunda mitad de 2011, el equipo estrenó a bombo y platillo la incorporación de Cepsa como patrocinador principal, una operación que reportaría importantes réditos al conjunto de Faenza y les permitiría ampliar su capacidad técnica de cara a 2012. Con los logos de la petrolera española adheridos al STR6, Toro Rosso llegó a situarse por delante de Sauber en la lucha por la sexta plaza del mundial de constructores, posibilidad que acabó en agua de borrajas por la sorprendente mala prestación del coche en las últimas dos citas del certamen.

2010 (9º, 13 puntos)

La temporada 2010 fue la primera temporada en la que el equipo italiano competía usando su propio chasis desde que en 2005 el equipo fuera comprado por Red Bull y a partir de la temporada siguiente usase los chasis de RB. La pretemporada fue buena para el equipo que hizo tiempos de mitad de pelotón. El comienzo de temporada no fue malo. Jaime Alguersuari consiguió los primeros puntos del equipo en la tercera carrera con un noveno puesto. El equipo rodaría con regularidad en la mitad del pelotón durante toda la temporada y finalizó siempre en posiciones muy próximas a los puntos o en ellos. Sebastien Buemi consiguió puntos en cuatro ocasiones y Alguersuari, en tres, lo que le permitió al equipo finalizar en novena posición con trece puntos.

2009 (10º, 8 puntos)

El equipo Toro Rosso finalizó el año con apena ocho puntos. Helmut Marko decidió deshacerse de Sébastien Bourdais tras nueve carreras sin que sus resultados fuesen excesivamente peores que los de su compañero, Sébastien Buemi. Le sustituyó un jovencísimo piloto español, Jaime Alguersuari, lanzado a los leones sin apenas preparación, y que se tuvo que conformar con llevar el coche a meta siempre que fuese posible. En una temporada algo floja del equipo cantera de Red Bull, apenas se lograron 8 puntos.

2008 (6º, 39 puntos)

En 2008, un joven llamado Sebastian Vettel hizo historia en la escudería: consiguió la primera victoria en el GP de Italia bajo una lluvia torrencial tras haberse apuntado previamente la Pole del mismo GP. El francés Sebastien Bourdais condujo el segundo STR3 aunque sin tanta suerte. Sebastian Vettel conducirá en 2009 para Red Bull, dejando su asiento al suizo Sébastien Buemi.

2007 (7º, 8 puntos)

El equipo experimentó un paso adelante, gracias al cambio de motor, pues pasaron del propulsor Cosworth al V8 de Ferrari. Sin embargo, los abandonos fueron constantes durante todo año. Tras diez carreras en las que solo vio bandera de meta en tres de ellas, Helmut Marko decidió deshacerse del estadounidense Scott Speed, subiendo al vehículo a la gran esperanza de la bebida energética; Sebastian Vettel.

A pesar del paso adelante mencionado, el equipo solo podría puntuar en una de las carreras del año, aunque lo hizo con un sobresaliente resultado, pues el joven Vettel finalizó la carrera en cuarta posición mientras el más veterano Vitantonio Liuzzi fue sexto, sumando los ocho puntos con los que la estructura acabó el año.

2006 (9º, 1 punto)

En 2006, Toro Rosso, de la mano de Gerhard Berger, se adentra en el campeonato Mundial de F1. Tiene sus instalaciones en Faenza. Los pilotos elegidos fueron Scott Speed, prometedor piloto norteamericano cuya carrera ha estado siempre apoyada por Red Bull, y Vitantonio Liuzzi, otro de los pilotos que Red Bull ha llevado hasta la F1 y que en 2005 corrió varias carreras como piloto tiltular del equipo "padre" Red Bull en alternancia con Christian Klien.

Los coches de Berger montaron, con la aquiescencia del resto de los equipos, un motor Cosworth V10 con las revoluciones limitadas. El equipo obtuvo algunas discretas posiciones y sobre todo un punto en el GP de Estados Unidos pero las últimas filas de las parrillas eran su sitio más habitual.

**Alfa Romeo**

|  |  |
| --- | --- |
| **Chasis:** C43 | **Sede:** Hinwil, Suiza |
| **Motor:** Ferrari | **Debut:** Gran Premio de Sudáfrica 1993 |
| **Staff** | |
| **Director:** Andreas Seidl | **Representante:** Alessandro Alunni Bravi |
| **Director técnico:** Jan Monchaux | **Aerodinámica:**Jan Monchaux |
| **Diseñador jefe:**Luca Furbatto |  |

|  |  |
| --- | --- |
| **Palmarés (Como Alfa Romeo)** | |
| **GPs:** 192 | **Títulos:** 0 |
| **Puntos:** 183 | **Victorias:** 10 |
| **Poles:** 12 | **V. Rápidas:** 15 |
| **Podios:** 26 |  |
| **Palmarés (Como Sauber)** | |
| **GPs:** 373 | **Títulos:** 0 |
| **Puntos:** 513 | **Victorias:** 1 |
| **Poles:** 0 | **V. Rápidas:** 3 |
| **Podios:** 10 |  |

Historia de la escuderia

Sauber Motorsport es un conocido constructor automovilístico. En sus inicios, el equipo con sede en Hinwil, Suiza, participó en varios campeonatos y diferentes disciplinas entre las que destaca la Resistencia. Su interés por la Fórmula 1 no llegó hasta 1992, año en el que se dedicaron a realizar test para llegar preparados a su temporada de debut en 1993.

Desde sus inicios, Sauber se mostró como un equipo de la zona media que puntuaba de vez en cuando. Sus primeras grandes actuaciones llegaron en su tercera temporada, un 1995 en el que empezaron a sumar puntos regularmente y consiguieron su primer podio gracias a un tercer puesto de Heinz-Harald Frentzen en el GP de Bélgica.

Con números más o menos parecidos durante las siguientes temporadas, el equipo suizo sí consiguió dar un salto de calidad en 2006 a raíz de su nueva asociación con BMW. Durante las cuatro temporadas que duro dicha asociación, Sauber consiguió sus mejores resultados deportivos, incluyendo 17 podios, su única victoria en la Fórmula 1 y un tercer puesto en constructores en 2008.

En 2010 Sauber volvió a las andadas y se quedó sin BMW, un golpe duro a todos los niveles que tuvo un claro impacto en sus resultados. Atrás quedó la época de los podios regulares, regresando a ser un equipo de zona media que cada año retrocedía un poco más por culpa de una crisis financiera que poco a poco ahogaba al equipo de Hinwil.

En 2018 y con la ayuda de Ferrari, Alfa Romeo llegó como principal patrocinador de Sauber y supuso un gran alivio para el equipo suizo. Solo un año después, en 2019, Alfa Romeo cogió más responsabilidades en el proyecto y renombró el equipo a Alfa Romeo Racing, nomenclatura con la que ahora mismo conocemos al equipo. Aunque en 2026 llegará Audi.

2022 (6º, 55 puntos)

La nueva normativa de la Fórmula 1 le vino bien a Alfa Romeo. O mejor dicho: el C42 se adaptó rápidamente a las exigencias de los nuevos Fórmula 1. El chasis suizo comenzó con la ventaja de la ligereza con respecto a la competencia, lo cual benefició a la nueva pareja de la estructura de Sauber: Valtteri Bottas y Zhou Guanyu.

Kimi Räikkönen y Antonio Giovinazzi ya eran pasado en el equipo y era turno de renovar la dupla de pilotos. Así lo pensó Frédéric Vasseur, que acabó aceptando la llamada de Ferrari al finalizar la campaña de 2022. El francés, sin embargo, acertó con Bottas por su gran inicio de temporada y con Zhou, especialmente por la entrada del capital asiático.

En términos competitivos, 2022 se tradujo en una de las mejores temporadas de Alfa Romeo, Sauber, o como queráis denominarlo. La sexta posición en el campeonato de constructores (empatados con Aston Martin) fue el mejor resultado de la formación suiza desde aquel 2012 mágico, donde Sergio Pérez y Kamui Kobayashi lograron podios e incluso coquetearon con alguna victoria.

La humilde fábrica de Hinwil se enorgulleció también se sumar un total de 55 puntos, unos registros que no se obtenían desde 2019. El tramo inicial del año fue clave para las aspiraciones de Alfa Romeo, aunque conforme el resto de rivales evolucionaron sus monoplazas, a la marca italiana le costó más seguir la senda positiva de los primeros Grandes Premios. Pese a ello, se trató de una campaña exitosa para una estructura que anunció que pasaría a los dominios de Audi de cara a 2026 con Andreas Seidl como figura principal de transición hacia una nueva etapa en la Fórmula 1.

2021 (9º, 13 puntos)

Alfa Romeo volvió a vivir en 2021 otra campaña más en la parte baja de la clasificación. La escudería comandada por Frédéric Vasseur se planteaba la temporada a modo de transición, al ser un año de 'relleno' por ser la prolongación del reglamento hasta el cambio de 2022, pero también de tratar de dar un paso adelante aprovechando la coyuntura. Y hubo un paso, aunque insuficiente.

La mayor fuente de puntos para el equipo fue Kimi Räikkönen, precisamente en su temporada de despedida de la Fórmula 1, tal y como anunció mediada la temporada. Aunque se vio a un 'Iceman' más errático que de costumbre, con accidentes extraños en algunos Grandes Premios, el piloto finlandés pudo, pese a ello, poner de su talento para seguir sacando resultados para la escudería. Y lo hizo. Dos octavas posiciones en Sochi y México fueron su mejor saldo de puntos, mientras que la décima plaza de Bakú y Hungaroring completaron su casillero.

Todo ello contando con que, además, se tuvo que perder los Grandes Premios de Países Bajos e Italia al ser positivo en COVID-19, algo que Alfa Romeo solventó con la entrada de Robert Kubica. El polaco dejó un buen sabor de boca y cumplió con su cometido. No se notó su ausencia en el Mundial y finalizó 15º y 14º ambas carreras, por detrás de Antonio Giovinazzi.

El piloto italiano, por su parte, vivió su última temporada en el equipo como consecuencia de sus resultados, según consideró la escudería. En su tercer año de experiencia, al joven de la Academia de Ferrari se le notó peor que en 2020 en algunos momentos, pero mejor en otros. Motivos hubo para la continuidad y para la ruptura. Por ejemplo, únicamente pudo conseguir tres puntos en toda la temporada, pero también se quedó a las puertas en varias ocasiones, y en algunas por errores tácticos de estrategia o en los boxes.

Sin embargo, el equipo acabó considerando que Giovinazzi podría haber conseguido algo más con el monoplaza, que, aunque mejoró no pudo pasar de la novena plaza en el Mundial de Constructores, por detrás de Williams. Así, el próximo año la antigua Sauber estrenará una plantilla de pilotos completamente nueva, con Valtteri Bottas procedente de Mercedes, en lo que quiere ser un intento de reencuentro consigo mismo, y con Zhou Guanyu, que subirá procedente de la Fórmula 2 avalado por su espectacularidad y por el apoyo económico de los patrocinadores chinos, que podrían dar un impulso al equipo.

2020 (8º, 8 puntos)

La temporada del coronavirus, una de las más extrañas que ha vivido la Fórmula 1 en toda su larga historia. Después de un cambio obligado en la unidad de potencia de Ferrari a raíz de una ilegalidad descubierta en 2019, Alfa Romeo afrontó un 2020 que por momentos se complicaba cada vez más.

Kimi Räikönen y Antonio Giovinazzi que repetían alineación en Alfa Romeo, pero todos los problemas derivados del motor junto a un chasis realmente pobre en comparación con la anterior temporada, provocó que ambos pilotos tuviesen un arranque de campeonato realmente difícil pese a sumar los primeros puntos en la primera carrera del año.

En los primeros ocho grandes premios de 2020, solo Antonio Giovinazzi fue capaz de sumar puntos en una ocasión. Mientras que en la segunda mitad de la temporada, el equipo suizo sumó puntos en hasta cuatro carreras, dos de ellas a la vez en un Gran Premio de Emilia Romaña que sin duda alguna fue el mejor fin de semana de Alfa Romeo en todo el año.

Con un final de temporada bastante pobre sumando cero puntos en cuatro carreras, Alfa Romeo se despidió de 2020 con un total de 8 puntos y un octavo puesto que le valió para terminar por delante de Haas y Williams. Las diferencias con los equipos de la zona media fueron enormes, de hecho, la distancia respecto al séptimo clasificado (AlphaTauri) fue de nada más y nada menos de 99 puntos.

2019 (8º, 57 puntos)

La estructura Sauber se reconvierte por completo. Ferrari da un paso adelante y en el acuerdo con el equipo suizo, que pasará a llamarse Alfa Romeo Racing por completo, con un mayor apoyo de Ferrari en lo que ya se consideraba equipo ‘b’ de Maranello en 2018.

Alfa Romeo además se hacía con los servicios de un campeón del mundo como era Kimi Raikkonen, que iría acompañado de Antonio Giovinazzi, con la esperanza de que diera tan buen resultado como el saliente Charles Leclerc.

La temporada empezó de forma positiva, especialmente en lo que a Kimi Raikkonen se refiere, que fue el único, junto a los pilotos de los tres mejores equipos, de puntuar en las cuatro primeras carreras del año, racha que recuperaría antes de verano, con el finlandés opositando a ser séptimo en la clasificación de pilotos a final de la temporada.

Sin embargo, las evoluciones en el equipo de Hinwil fueron escasas y no excesivamente fructíferas, por lo que cada carrera se hacía más complicado sumar puntos, además de lidiar con la inexperiencia de Giovinazzi, que tendía a desaprovechar buenas oportunidades.

Tras el parón veraniego, se vivió lo contrario que al principio de la temporada, pues Kimi Raikkonen apenas pudo puntuar en una sola carrera, en el Gran Premio de Brasil donde rozó el podio con un cuarto puesto, que seguido del quinto de Giovinazzi supuso el mejor resultado de la temporada.

Alfa Romeo cerró el año en octava posición con 57 puntos en su haber, en una temporada de más a menos en la que por momentos parecía que iba a ser capaz de competir contra Toro Rosso y Racing Point, pero en la que se tuvo que conformar con superar a Haas y Williams.

2018 (8º, 48 puntos)

Con la involucración de Ferrari, Sauber iniciaba una nueva etapa, un punto de inflexión tras varias temporadas de penurias. El equipo de Hinwil había recibido la inversión económica que necesitaba, los trabajadores se sentían confiados e incluso se empezó a invertir en capital humano, con importantes incorporaciones.

También llegaba un joven talento proveniente de Ferrari, Charles Leclerc, que acompañaría al ya veterano Marcus Ericsson. El Sauber C37 fue un coche que fue claramente de menos a más, al igual que sus pilotos, y si bien las primeras carreras al monoplaza parecía faltarle rendimiento, no tardaría en sacar a relucir todo su potencial.

Caso parecido al de Charles Leclerc, al que le costó varias pruebas puntuar, pero que cuando lo hizo, en Bakú, fue con un sexto lugar que Sauber no lograba desde 2015. El piloto monegasco fue el gran aliciente del equipo. Consiguió entrar en los puntos en cinco ocasiones en las siete últimas carreras, donde llamativamente, en cuatro de esas ocasiones, la posición final fue el séptimo puesto.

Esto permitió a Sauber sumar un total de 48 puntos, suficiente para superar a Toro Rosso y a Williams, perdiendo la batalla con la renombrada Force India por solo cuatro puntos, y en 14 con McLaren en la clasificación de constructores.

2017 (10º, 5 puntos)

Sauber sabía que 2017 iba a ser un año extremadamente complicado para ellos. Aun arrastrando los problemas económicos de 2016, el equipo suizo había cerrado un acuerdo con Ferrari para usar los motores de la pasada temporada, lo que prácticamente les condenaba en pista a ocupar las últimas posiciones. El equipo tenía claro que la prioridad era gastar poco y preparar a componer la nueva Sauber, la que vendría en 2018.

Para los pilotos, Sauber continuó confiando en Marcus Ericsson, que estaría acompañado por Pascal Wehrlein, piloto Mercedes que tras la desaparición de Manor se había quedado sin asiento, al no encontrar acomodo ni en Mercedes, por su inexperiencia, ni en Williams, por su juventud, ni en Force India, donde prefirieron a Ocon. Sin embargo, el alemán no pudo comenzar la temporada por una lesión de espalda, momento en el que fue sustituido por Antonio Giovinazzi, nuevo protegido de Ferrari.

En pista, los Sauber rodaban en tierra de nadie, incapaces de competir con cualquier otro constructor y teniendo a los potenciales fallos del resto como único camino para conseguir puntos. Puntos que llegaron en el Gran Premio de España gracias a una fantástica carrera de Pascal Wehrlein, que cruzaba línea de meta en octava posición. Poco más tarde, también el piloto alemán repetía éxito con una décima posición en el accidentado trazado de Bakú.

En ese camino a buscar una gran Sauber en 2018, Monisha Kaltenborn cerró un acuerdo con Honda, para convertirse en el segundo equipo suministrado por los japoneses tras McLaren. A la india le pareció lo mejor el contar con el apoyo de un fabricante para su nuevo proyecto.

Sin embargo, estas decisiones parecieron no gustar al grupo inversor, pues presentaba varios vacíos, y era potencialmente problemática en caso de McLaren, que debía suministrar varias piezas claves como la caja de cambios, decidiese romper su relación con Honda. Así pues, el grupo Longbow anunció en junio el despido de Monisha, el despido de la que había sido la primera mujer en convertirse en jefa de equipo en la Fórmula 1, y de igual manera, rompía su relación con Honda.

Para sustituirla, Sauber contrató a Frédéric Vasseur, quién había roto su relación con Renault al tener varios encontronazos con Cyril Abiteboul. Con Vasseur al frente, Sauber cerró acuerdos con Ferrari para contar con más apoyo del fabricante italiano, hasta el punto de que Alfa Romeo ganaría presencia para la próxima temporada, y los pilotos Ferrari rondarían los asientos del equipo, que ahora sí contaría con el último material disponible.

En los circuitos, la temporada acababa para Sauber sin volver a conseguir puntos desde Bakú, con solo cinco puntos en el casillero y con la esperada última posición en el mundial de constructores.

2016 (9º, 2 puntos)

Con la gran temporada 2012 todavía en la memoria y tras un 2015 positivo en el que se había superado el gran bache sin puntos de 2014, Sauber soñaba con dar un paso adelante con el que estar regularmente en los puntos. Queriendo borrar lo ocurrido en 2015 con Van der Garde, Sauber incluso evitó cambiar de pilotos, manteniendo a la pareja Marcus Ericsson – Felipe Nasr.

Desafortunadamente para los intereses del equipo suizo, el C35 estaba muy alejado en competitividad del resto de rivales y apenas podía mantenerse con regularidad por delante de los Manor. Las carreras se iban completando sin estar siquiera cerca de los puntos y comenzaron a surgir rumores de impagos y de empleados a los que se le adeudaban nóminas desde diciembre.

Monisha Kaltenborn junto a Peter Sauber encontraron la solución en el mes de julio tras vender su accionariado a un nuevo inversor que se hacía cargo de la parte económica del equipo, el grupo ‘Longbow Finance’, que también había sido uno de los grandes apoyos para que Ericsson llegase hasta la Fórmula 1. El grupo sueco se hizo cargo de los impagos y decidió seguir con la normal actividad del equipo, iniciando lo que sería un proyecto a medio plazo en el que el equipo buscaba recuperar la presencia de sus mejores años.

En pista, pocas cosas cambiaron y el equipo seguía sin acercarse a la zona de puntos, volviéndose la situación crítica tras el punto logrado por Pascal Wehrlein para Manor en Austria. La temporada iba llegando a su fin y todo apuntaba a que Sauber se iba a quedar fuera del top10 del mundial de constructores, perdiendo privilegios económicos.

Sin embargo, la buena suerte les sonrió en un alocado Gran Premio de Brasil, una carrera muy pasada por agua en la que Felipe Nasr logró cruzar línea de meta en novena posición, dándole al equipo los dos únicos puntos de la temporada y salvando entre comillas el honor de equipo, siendo la parte negativa, que, por otra parte, esto condenó prácticamente a la desaparición al equipo Manor.

2015 (8º, 36 puntos)

Las dificultades de Manor, un equipo que resucitaba de sus cenizas y de Honda, que volvía a la Fórmula 1 de la mano de McLaren, sirvieron para que Sauber terminara mucho mejor con respecto a la temporada anterior, en octavo lugar en el Campeonato de Constructores.

La llegada de un debutante como Felipe Nasr les vino bien a los de Hinwil, eso lo comprobaron, sobre todo, en Australia, carrera inaugural y en la que más recaudaron el brasileño y Marcus Ericsson. Un total de 14 puntos recopilaron entre los dos, ya que el rookie terminó quinto y el sueco, octavo. En China volvieron a acabar entre los diez primeros ambos y en Mónaco, Nasr fue noveno.

Hasta Hungría no regresaron a la zona de puntos, pero en las tres pruebas siguientes se mantuvieron en el top diez. Rusia también fue una cita buena para Nasr, pues finalizó sexto. Austin se le dio bien al rookie, ya que se hizo con dos puntos. Sin embargo, éste fue el último fin de semana en el que uno de los dos terminó entre los diez primeros, pues en los eventos restantes se fueron con las manos vacías.

Los de Monisha Kaltenborn le piden a 2016 establecer un techo presupuestario; que la FOM reparta el dinero de forma justa; reglas más simples y que se escuche más a los aficionados. De no mejorar la próxima campaña y si McLaren da el salto de rendimiento que esperan, los de Hinwil volvería a ser un equipo que luche en la parte de atrás de la parrilla, algo que, sin duda, no se pueden permitir tras haber mejorado tanto este año.

2014 (10º, sin puntos)

Una temporada nefasta para el equipo Sauber. Con una unidad de potencia como la de Ferrari, que no les resultó propicia en ningún momento y un monoplaza deficiente, la formación de Hinwill completó la peor campaña de su historia. No sumó ningún punto en carrera alguna y acabó siendo la penúltima clasificada en el Campeonato de Constructores.

Tras unas pruebas invernales en las que se mostraron medianamente fiables, Australia supuso la ocasión que más cerca se quedaron sus pilotos, Adrian Sutil y Esteban Gutiérrez, de lograr algún punto. De hecho, cruzaron la meta en 11º y 12 posición respectivamente. Pero a partir de ahí comenzó un viaje durísimo a lo largo de todas las pruebas del calendario.

La realización televisiva apenas se fijó en Sauber durante la temporada, salvo por algún que otro incidente en carrera, como los que protagonizó su piloto mexicano en Bahréin y Gran Bretaña, citas en las que tuvo dos toques bastante impresionantes con Pastor Maldonado. De hecho, en Sakhir, el coche de Gutiérrez acabó volcando completamente.

Con una undécima posición en Hungría como mejor resultado del Campeonato, de nuevo obra de Sutil, al equipo suizo no le quedó otra que esperar a que acabase un curso muy duro en todos los aspectos. De cara a 2015, su objetivo no será otro que el de mejorar, conociendo algo más de ante mano las características de la unidad de potencia de Ferrari y sabiendo los fallos que tuvo el C33 en la anterior campaña. También hay que tener en cuenta que la alineación de este equipo será completamente nueva, ya que los titulares serán el debutante Felipe Nasr y Marcus Ericsson, tras desvincularse de los bólidos verdes.

La tarea de volver a puntuar no será fácil, ya que su tesitura económica no es para nada holgada, siendo este conjunto uno de los que, junto a Lotus y Force India han demandado implantar un límite presupuestario a raíz de lo ocurrido con Caterham y Marussia y de sus propias situaciones.

2013 (7º, 53 puntos)

La temporada comenzó con muchos cambios en Sauber tras las salidas de Sergio Pérez rumbo a McLaren y de Kamui Kobayashi por falta de presupuesto. En su lugar, la escudería de Hinwil anunció la contratación de Nico Hulkenberg como primer piloto y, posteriormente, se confirmó la promoción de Esteban Gutiérrez al segundo volante titular proveniente de las GP2 Series. Por su parte, el piloto de pruebas anunciado fue el holandés Robin Frijns, campeón de la Fórmula Renault 3.5 de 2012.

Sauber tuvo un decepcionante debut en Australia, ya que Nico Hulkenberg no pudo salir a la carrera debido a un problema con el suministro de carburante y Esteban Gutiérrez terminó en un meritorio, pero insuficiente, 13º lugar en su debut.

La fortuna cambió en el GP de Malasia, donde Hulkenberg abrió el casillero de puntos del equipo tras finalizar en octava posición y sumar otro punto más en China, tercer evento del año. Las 4 siguientes pruebas fueron un calvario para el equipo sin poner a ninguno de sus hombres en los puntos, poniendo de manifiesto que el Sauber C32 estaba lejos de las prestaciones del C31.

Esteban Gutiérrez rozaba habitualmente las zonas cercanas a los puntos, quedándose a un par de posiciones de sumar por primera vez en la Fórmula 1 pero ese momento no llegó hasta Japón, 15ª prueba del año, que curiosamente fue la mejor del equipo con un sexto puesto de Hulkenberg y un séptimo de Gutiérrez, que ya no puntuaría más en la temporada.

Antes, aún en la primera parte del año, Hulkenberg logró otros dos puntos con sendas décimas posiciones en Silverstone y Nürburgring. Sin embargo, sería tras el parón veraniego cuando, coincidiendo con el cambio de neumáticos por parte de Pirelli, veríamos la mejor versión de Hulkenberg con cuatro carreras consecutivas puntuando (Italia, Singapur, Corea y Japón).

Habría que prestar especial atención a las pruebas en Italia y Corea porque fueron claves para el equipo. El tercer puesto en parrilla de Hulkenberg le sirvió para finalizar en un meritorio quinto puesto que daba un gran impulso al equipo, el cual sería rematado gracias a una mejora en el monoplaza que sirvió para que ambos pilotos entrasen en Q3 y Hulkenberg hiciese las delicias de los aficionados peleando y aguantando a Alonso y Hamilton para acabar cuarto, puesto que sirvió a Sauber para superar a Toro Rosso en la general de constructores.

Nico Hülkenberg volvió a puntuar en las dos últimas carreras y Sauber obtuvo el 7º puesto en el campeonato de constructores tras una gran segunda parte de año, aunque con un estancamiento considerable en relación a 2012.

El conjunto suizo ha sido de los que más ha sufrido económicamente hablabdo y en julio, Monisha Kaltenborn reconoció que el equipo atravesaba una difícil situación económica: El desarrollo del monoplaza estaba detenido y había retrasos en los pagos. Finalmente solucionaron la papeleta tras llegar a un acuerdo con un conglomerado de empresas rusas, entre las que se encontraba la del padre de Sergey Sirotkin, que se incorpora de inmediato al programa de desarrollo del equipo.

El ruso comenzó a prepararse para subirse al monoplaza como titular en 2014 y realiza distintos test y una exhibición en Sochi pero, finalmente, en Sauber se decantan por renovar a Esteban Gutiérrez y en contratar a Adrian Sutil tras la marcha de Nico Hulkenberg a Force India. El joven ruso, sin saltarse pasos, será el piloto probador del equipo durante la próxima temporada.

2012 (6º, 126 puntos)

Casi triplicar los puntos a final de campaña respecto a la temporada 2011 no fue un trabajo fácil, pero Sauber logró en 2012 mejorar la actuación del año anterior y perfilarse como una de las escuderías a tener en cuenta en el devenir de los Grandes Premios. Cuatro podios a lo largo del Mundial afianzaron sus opciones de luchar por la quinta plaza de la Clasificación de Constructores respecto a Mercedes pero las ocho carreras sin puntuar dañaron sus opciones y se quedaron a 16 puntos de las flechas plateadas.

Aunque avistaban la quinta posición en el Mundial, la formación de Hinwil no perdía detalle de lo que ocurría por detrás en la clasificación, con Force India marcándose el objetivo de batir a los suizos. Finalmente, Sauber mantuvo su posición y los indios no pudieron lograr los 17 puntos necesarios para subir un puesto en la tabla.

El C31 se mostró rápido en pista gracias, en parte, a las evoluciones introducidas en él a lo largo del año. Cabe destacar que la formación de Hinwil fue la primera en implementar los difusores con efecto Coanda, en las últimas jornadas de la pretemporada, que continuaron con tal novedad en 2012, y que inclusó copió gran parte de los equipos de la parrilla.

De la temporada, Sauber recordará los cuatro podios logrados en el Mundial, los primeros desde que la escudería suiza inició su andadura sin BMW. La segunda posición de Malasia de Sergio Pérez abrió las puertas de los buenos resultados y del gusto del champán de la escuadra capitaneada por Peter Sauber. Al puesto de Sepang le siguieron la tercera y segunda plaza del mexicano en Canadá e Italia, y el tercer cajón en Japón logrado por Kamui Kobayashi.

Más allá de los resultados y del comportamiento del equipo en pista, la escudería confirmó diferentes cambios internos tanto para 2013 como para la en ese momento vigente campaña. Peter Sauber nombró jefa de equipo a Monisha Kaltenborn ´tras confirmar su retirada de tal cargo, por lo que la que sería la primera jefa de equipo de la historia de la Fórmula 1 asumió las responsabilidades tras el anuncio en el Gran Premio de Corea. Además, Pérez y Kobayashi no continuarán en el equipo y la nueva alineación para 2013 la formarán Nico Hulkenberg y Esteban Gutiérrez.

2011 (7º, 44 puntos)

Temporada de progreso para Sauber, que dio un salto adelante más en relación a 2010. Aunque repitieron la séptima plaza y sumaron exactamente los mismos puntos que la campaña anterior, 44, la apariencia del trabajo obrado por Kamui Kobayashi y Sergio Pérez fue bastante más buena.

El C30 fue uno de los protagonistas de inicio de campaña. Tras un inicio decepcionante con una exclusión del GP de Australia, la cita inaugural, por una irregularidad en el alerón posterior, el equipo suizo retomó la senda para enfilar una racha de seis GPs consecutivos dentro del Top 10. Consolidados en séptimo lugar de la tabla de Constructores, las dudas llegaron a raíz del progreso de Toro Rosso hacia la mitad de la campaña, que puso en serio aprieto esta posición hasta el último GP. Sin embargo, la seguridad y aplomo de Kamui Kobayashi en las últimas dos citas aseguró tres puntos cruciales que valieron el séptimo puesto y una importante suma de dinero de cara a 2012.

Asegurada la continuidad de la escudería tras las dudas suscitadas en 2010, los deberes para Peter Sauber de cara a 2012 serían la mejora del progreso técnico del monoplaza durante la campaña, uno de los claros hándicaps del equipo. Claro que ello pasaría por lograr un pool de sponsors mayor...

2010 (8º, 44 puntos)

Tras la repentina marcha de BMW de la competición, Peter Sauber volvió a tomar las riendas del que fuera su equipo hasta 2006. Anunció que sus pilotos oficiales serían Pedro Martínez de la Rosa y el japonés Kamui Kobayashi, que impresionó con sus dos carreras disputadas en la temporada anterior. El coche sería el que BMW estaba diseñando para 2011 y sería impulsado por motores Ferrari. La temporada 2010 se prometía muy esperanzadora gracias a su gran rendimiento de pretemporada, que hacía soñar con volver a los mejores tiempos de BMW Sauber. Pero no fue así. El coche resultó ser mucho más lento y difícil de conducir de lo que los tiempos de pretemporada hacían ver y junto a los numerosos problemas de fiabilidad tanto del coche como del propulsor italiano únicamente lograron terminar una carrera cada piloto en las seis primeras carreras. En el GP de Turquía no finalizaron ambos coches: Kamui Kobayashi en la última posición que otorga puntos y Pedro en la undécima.

La falta de presupuesto del equipo suizo hizo que la evolución del coche fuera mínima. Estaban sólo por encima de los tres equipos debutantes. Pero mediada la temporada dieron un salto cualitativo considerable que permitió al equipo pasar con facilidad a la segunda ronda de clasificación y finalizar en zona de puntos o cercana. Tras el Gran Premio de Italia, se produjo una inexplicable decisión en el seno del equipo, prescindieron de los servicios de De la Rosa en favor de Nick Heidfeld a falta únicamente de 5 carreras para el final de la temporada. Heidfeld llevaba sin correr desde la temporada anterior. Finalmente, tras una temporada bastante discreta y más aún después de las expectativas puestas en pretemporada, el equipo finalizó en una decepcionante octava posición con 44 puntos.

**HAAS**

|  |  |
| --- | --- |
| **Chasis: VF-23** | **Sede: Kannapolis, Estados Unidos** |
| **Motor: Ferrari** | **Debut: Gran Premio de Australia 2016** |
| **Staff** | |
| **Director: Günther Steiner** | **Jefe de equipo: Günther Steiner** |
| **Director técnico: Rob Taylor** | **Aerodinámica: Ben Agathangelou** |
| **Ingeniero jefe: Ayao Komatsu** |  |

|  |  |
| --- | --- |
| **Palmarés** | |
| **GPs: 144** | **Títulos: 0** |
| **Puntos: 237** | **Victorias: 0** |
| **Poles: 1** | **V. Rápidas: 2** |

**Historia de la escudería**

Haas F1 Team nació en 2014 con la idea de debutar como constructor en la Fórmula 1 en la temporada 2015. Finalmente, debutaron un año más tarde con una organización y una estructura más preparada y desarrollada, además de contar con la inestimable ayuda de Ferrari.

Con un palmarés exitoso en la NASCAR, el propietario del equipo, Gene Haas, decidió abarcase en el egocéntrico mundo europeo del automovilismo y contactó con el experimentado gerente italiano en la F1, Günther Steiner, para encargarse de la dirección de Haas en la F1, además de llamar a Esteban Gutiérrez y a Romain Grosjean para ser los pilotos titulares de la escudería norteamericana en su temporada de debut.

De esta forma, Estados Unidos volvió a tener en 2016 representación en la máxima categoría del automovilismo internacional tras la marcha de Shadow, de Penske y de Parnelli décadas atrás. Aunque, pronto, el equipo Haas se convirtió en un objeto de risas y burlas para los aficionados en redes sociales debido a su excéntrica trayectoria en la Fórmula 1.

En 2017, Magnussen y Grosjean formaron una alineación explosiva de pilotos en Haas que tuvieron sus rifirrafes en la pista desde sus inicios. Así durante cuatro temporadas consecutivas. Steiner decidió no modificar su pareja de pilotos hasta 2021.

Otro punto de polémica fue la esponsorización principal de la empresa británica de bebidas energéticas, Rich Energy, en la temporada 2018. Se trató de una compañía prácticamente fantasma y fundada en 2014, cuyo director principal, William John Storey, criticaba al equipo que él mismo patrocinaba cuando Haas no lograba los resultados esperados.

Por no mencionar que, en redes sociales, la cuenta oficial de Rich Energy lanzaba mensajes más duros en contra de la escudería en pleno contrato de patrocinio. Rich Energy y Haas se divorciaron a mitad de temporada, por lo que el equipo estadounidense compitió sin patrocinador principal la seguna parte del 2018.

La temporada 2021 fue la guinda del pastel. El equipo Haas aceptó la oferta millonaria de un empresario ruso, Dmitry Mazepin, padre del piloto Nikita Mazepin, para patrocinar al equipo estadounidense y colorear el VF-21 con los colores de la bandera rusa durante la etapa de sanción a Rusia por dopaje de estado.

Además, Nikita se convirtió en el piloto titular del equipo, un joven dedicado al automovilismo sin demasiado éxito, cuyos hitos más célebres han consistido en agredir físicamente a sus rivales, expulsarlos de la pista de manera agresiva y subir vídeos a redes sociales manoseando a mujeres. No obstante, el inicio de la guerra entre Rusia y Ucrania provocó la salida forzosa de Uralkali debido a los lazos del padre de Mazepin con la oligarquía rusa. Haas sobrevivió sin el dinero de Dmitry.

Con poco más de un lustro en la Fórmula 1, la historia de Haas da para una novela.

2022 (8º, 37 puntos)

No puede haber una temporada normal para Haas. Los problemas surgieron nada más comenzar la pretemporada en Barcelona. Con una nueva era por delante, era de vital importancia que Nikita Mazepin y Mick Schumacher adquiriesen experiencia. Sin embargo, estalló la guerra en Ucrania. Rusia, gobernada por Putin, había comenzado la ofensiva territorial.

¿Qué tuvo que ver Haas en todo esto? Es sencillo: Uralkali, patrocinador principal del equipo, era una empresa en manos de Dmitry Mazepin. Resultó que el padre de Dmitry poseía lazos muy estrechos con Vladímir Putin al mismo tiempo que Occidente condenó los ataques rusos sobre el territorio ucraniano en febrero de 2022.

La decisión que tomó Gene Haas fue la más rápida y radical: desvincularse por completo de la familia Mazepin. La estructura estadounidense rechazó el dinero ruso, aun arriesgando la estabilidad financiera del equipo. No obstante, Günther Steiner repitió una y otra vez que esto no supondría un peligro para el futuro de Haas.

Los estadounidenses cambiaron los colores del VF-22. Mientras tanto, Uralkali exigió una indemnización por la ruptura unilateral del contrato de patrocinio. Un primer trimestre convulso para Haas, que contó con los servicios temporales de su piloto reserva, Pietro Fittipaldi, para continuar las pruebas invernales hasta encontrar el sustituto definitivo de Mazepin. Steiner y Haas rescataron a Kevin Magnussen, que ya se había comprometido con Peugeot para el Campeonato de Resistencia. El danés aceptó el regreso inesperado a su exequipo en Fórmula 1 y la jugada le salió redonda.

Magnussen volvió a la Gran Circo con un fantástico quinto puesto en Baréin. Recordemos que en 2021 Haas no puntuó en ninguna carrera. Acto seguido, obtuvo un noveno lugar en Arabia Saudí, lugar donde Schumacher partió el chasis en dos durante la clasificación. El joven alemán fue enviado al hospital por precaución.

Lo peor llegaría para Mick en Mónaco. En su accidente durante la carrera del Principado dividió una vez más el maltrecho VF-22, suponiendo otro gasto millonario para el equipo. Por su parte, Kevin proseguía con su buena racha. Conforme fue transcurriendo la temporada, Schumacher comenzó a mostrar más ritmo que Magnussen los domingos, aunque las clasificaciones solían estar comandadas por Kevin. El danés cerró un gran año con una brillante e inesperada pole en Interlagos, la primera en su trayectoria deportiva y el mejor logro en la historia de Haas en la F1.

Magnussen continuaría en 2023 con el octavo mejor constructor del año. Por su parte, Schumacher no se ganó la confianza del jefe de equipo, por lo que Steiner prescindió de él para la siguiente campaña. El hijo del siete veces campeón del mundo se quedó sin un asiento titular para 2023, aunque Toto Wolff le reclutó para formar parte de la estructura de Brackley, al menos como piloto reserva de Russell y Hamilton. El remplazo de Mick en Haas sería Nico Hülkenberg, otro piloto rescatado por la marca estadounidense.

2021 (10º, sin puntos)

Las expectativas de Haas eran ínfimas para 2021... Y las previsiones se cumplieron por completo. Si la situación de la escudería estadounidense no era ya nefasta tras 2020, el hecho de que la nueva normativa de la Fórmula 1 se retrasara un año fue la circunstancia perfecta para que tocaran fondo en 2021.

Conscientes de su pésimo estado, el equipo liderado por Günther Steiner decidió no tratar de evolucionar durante la campaña un coche que ya de por sí estaba para cerrar la clasificación tras lo visto en pretemporada, por su mala temporada anterior y por la falta de financiación, a pesar de la llegada de Nikita Mazepin y de su padre, responsable del patrocinador principal, Uralkali.

Con estas credenciales, ni el piloto ruso ni su compañero de equipo, Mick Schumacher, fueron capaces de sacar puntos durante el año. A pesar de cometer algunos errores de bulto, el alemán fue muy superior al ruso, superando a Mazepin en ocasiones por diferencias cercanas al segundo en clasificación y por distancias muy amplias en algunas carreras. Su mejor resultado fue la duodécima posición de Hungría. Nikita, por su parte, sacó de un año muy complicado para él un 14º en Bakú como mejor bagaje.

Lo cierto es que parece milagroso que Haas continúe en la Fórmula 1 después de una decadencia tan clara, tras un año en el que incluso los pilotos se pelearon por momentos, y con un dueño, Gene Haas, con muchas más ganas de marcharse que de quedarse. Pero, más allá del nuevo dinero, en el fuero interno del equipo no pierden la esperanza de mejorar. Así, esperan sacar mejores resultados en 2022 gracias al cambio de reglamento después de un año tirado, en el que además puede comenzar a notarse el apoyo económico extra. Es lo que esperan Schumacher, que afrontará un segundo año que siempre ha solido ser bueno para él en categorías inferiores, y Mazepin, que cerró 2021 con mejores sensaciones que con las que empezó.

2020 (9º, 3 puntos)

La decadencia de Haas en la Fórmula 1 fue cada vez fue más evidente. Si 2019 fue un año negativo en el que tan solo superaron a unos Williams de segunda división, en 2020 se confirmaron los malos presagios de la temporada anterior.

El VF-20 acentuó su pobre ritmo los domingos, con la diferencia de que en los sábados dejaron de ser rápidos a diferencia del modelo predecesor, el VF-19. Alcanzar el Top 10 se convirtió en una odisea y cada Gran Premio se convirtió en una pesadilla para el equipo estadounidense: Haas solo logró puntuar en dos carreras de 17 disputadas: Hungría (Magnussen, 10º) y en Eifel (Grosjean, 9º).

La crisis de Haas se agravó más si cabe con el horrible accidente de Romain Grosjean en la salida del Gran Premio de Baréin. El piloto francés salió con quemaduras leves de la bola de humo que generó el VF-20 destrozado en el guardarraíl de la curva 3. Esta fue la última carrera de Grosjean en la Fórmula 1. Para las dos últimas carreras del año, en Sakhir y en Abu Dabi, Pietro Fittipaldi sustituyó al lesionado Romain.

Por su parte, Magnussen también se despidió de Haas al finalizar la temporada tras cuatro años en el equipo y un ciclo final agrio en la F1. Para 2021, Günther Steiner aceptó el dinero del multimillonario Dmitry Mazepin, que colocaría a su hijo Nikita Mazepin en Haas con los colores de la bandera rusa junto al campeón de la F2 en 2020, Mick Schumacher.

2019 (9º, 28 puntos)

Tras la pretemporada eran muchas las voces que tenían a Haas como una gran incógnita. Había quién hablaba de que habían mostrado cierto potencial, y había quién había visto un rendimiento por debajo de lo esperable. Lo curioso es que ambas vertientes parecían tener razón.

Tan pronto Haas daba la campanada como desaparecía. La tónica general de su temporada fue unas grandísimas sesiones de clasificación, a veces siendo el mejor de los mortales, acompañadas con unas carreras sin ritmo alguno, perdiendo posiciones hasta caer a las posiciones de final de parrilla con un muy acusado desgaste de neumáticos.

Los norteamericanos presentaron varias actualizaciones sin lograr encontrar el camino a seguir, hasta el punto de mezclar configuraciones, salir con un coche con coche actualizado y otro sin hacerlo e incluso a final de temporada regresar al coche de Australia. Todo ello sin encontrar el camino a seguir y que se ha traducido en la peor temporada de Haas en sus cuatro años de historia en Fórmula 1, con tan solo 28 puntos y cayendo a la novena posición en la clasificación de constructores.

Steiner, que tuvo que lidiar en varias ocasiones con las idas, venidas y accidentes entre sus dos pilotos, aseguró que esta temporada había aprendido a escuchar más a los pilotos, pues de haberlo hecho en Barcelona, no habrían arrastrado el problema del VF-19 que no se logró solucionar.

2018 (5º, 93 puntos)

Haas preparó para la temporada 2018 un vehículo realmente competitivo. El equipo deslumbró en Australia, la cita inaugural, donde todo se echó a perder cuando apuntaba a resultado histórico por un fallo en las pistolas de los neumáticos durante las paradas en boxes. Los norteamericanos se repusieron para lograr un quinto puesto en Bahréin o un sexto en España.

Sin embargo, la sensación general era la de que podían conseguir más de lo que realmente estaban logrando. Especialmente en el lado de Romain Grosjean, que acumuló una ristra de errores en la primera mitad de temporada que le tuvieron sin puntuar hasta el Gran Premio de Austria, donde el equipo logró un fantástico registro con un cuarto y quinto puesto, que es actualmente el mejor resultado en la corta historia del equipo de Gene Haas.

La segunda mitad de temporada fue en cierta medida una repetición de la primera, con los pilotos metiéndose en más líos de los preferibles y perdiendo puntos en demasía. Aunque muchos señalaban a los monoplazas negros como los más rápidos de la zona media, los 93 puntos que acumularon a final de temporada los dejaron en quinta posición, y gracias a la pérdida de puntos de Force India, pues de lo contrario hubieran sido sextos.

La cantidad de oportunidades perdidas no hizo variar la forma de gestionar el equipo de Günther Steiner, que no sin cierta sorpresa general decidió renovar a sus dos pilotos para la temporada 2019; Kevin Magnussen y Romain Grosejan.

2017 (8º, 47 puntos)

Temporada de incógnitas para Haas. El equipo, que en 2016 fue acusado de haber aprovechado los recovecos del reglamento para empezar con cierta ventaja respecto a sus rivales, fue advertido de que en 2017 les iría peor, más aún al tener que afrontar un cambio reglamentario de gran magnitud. Sin embargo, en cuanto los vehículos pisaron la pista, se demostró que el vehículo no solo no iba peor, sino que era más competitivo que el de la temporada anterior.

Los primeros puntos de la temporada llegaron en la segunda carrera, y lo hicieron de la mano del hombre elegido para suplir a Esteban Gutiérrez, el danés Kevin Magnussen, que había abandonado la disciplina del equipo Renault tras múltiples intercambios de parecer con Cyril Abiteboul. El que fuese piloto de McLaren cruzaba meta en octava posición, mientras que a la siguiente carrera sería Grosjean quién hiciese lo mismo.

Haas no pudo repetir los grandísimos resultados del comienzo de 2016, pero estaban seguros de la competitividad del VF-17. La gira europea les sonrió con puntos de Grosjean en España y Mónaco y de Magnussen en el principado. Y todo a pesar de los interminables problemas de frenos que Grosjean parecía experimentar y que incluso forzaron la prueba de distintos suministradores a lo largo del año, algo que supuso un quebradero de cabeza para Haas, que además se veía obligado a rediseñar la refrigeración y la aerodinámica del monoplaza.

Pese a estos problemas, que se hacían más evidentes en entrenamientos libres y clasificación que en carrera, Haas conseguía sumar puntos con cierta regularidad, llamando la atención de los séptimos puestos de Grosjean y Magnussen en Bakú y Spa y el sexto logrado por el francés en Austria, carrera donde volvió a repetir el gran rendimiento de 2016.

Según la temporada iba llegando a su fin, Grosjean encontraba más problemas para rodar a alta velocidad, terminando con un rendimiento verdaderamente pobre, mientras Magnussen, criticado por su agresividad, conseguía dos octavos puestos en Japón y México para acabar el año con 47 puntos para el equipo, 18 más que los logrados en su primero año, aunque, sin embargo, la alta competitividad del grupo medio no les permitió mejorar la octava posición en constructores.

Con lo 28 puntos conseguidos por Grosjean y los 19 puntos de Magnussen, Haas superó a una gris McLaren con 30 puntos y a Sauber, con solo 5 puntos, pero fue derrotado por Toro Rosso con 53 puntos y Renault, con 57 puntos, equipos con los que pudo haber luchado de tú a tú, pero con los que acabó perdiendo una batalla que fue de lo más emocionante durante toda la temporada.

2016 (8º, 29 puntos)

El equipo Haas pone finalmente su coche en pista tras una pretemporada con algunos periodos convulsos e incendios apagados que hablaban de un fallo crítico de diseño. Y si la historia dice que un equipo debutante está condenado a pasarlo mal y a tener un año, y normalmente más, en el fondo de la Parrilla, Haas sorprendió consiguiendo en manos de Romain Grosjean un sexto puesto en la carrera inaugural de Australia.

No fueron pocos los que tacharon de golpe de suerte este logro, por lo especial que acostumbra a ser el trazado de Melbourne. Haas no tardaría en acallar a sus críticos cuando en la siguiente cita y de nuevo con Romain Grosjean, el VF-16 cruzaba línea de meta en quinta posición. En inicio de temporada soñado se completó poco después en el Gran Premio de Rusia con un octavo puesto, conseguido de nuevo por el galo.

Pues a pesar del alto e inesperado número de puntos logrado, Haas no había sido ajeno a los problemas, solo que estos habían azotado de lleno al mexicano Esteban Gutiérrez. Con el comienzo de la temporada europea, también Grosjean comenzó a sufrir con los pequeños fallos, sin embargo, pudo resarcirse en Austria con un fantástico séptimo puesto, mientras Esteban volvía a rozar la zona de puntos, sin conseguirlos una vez más.

Los problemas lejos de solventarse parecían ir a más, pasando Haas un periodo de ocho carreras sin caer en los puntos, con Grosjean sufriendo mucho con los frenos, hasta el punto de llegar a no tomar la salida en el Gran Premio de Singapur. Haas volvería a ver la luz en el Gran Premio de casa, en Estados Unidos, con un nuevo décimo puesto de Romain que le daba al equipo el último punto de la temporada, pues ni en México, ni Brasil ni Abu Dhabi, consiguieron puntuar, y el francés se perdería también el Gran Premio de Brasil al sufrir un embarazoso accidente en el camino de boxes a parrilla para los preparativos previos a la carrera.

Haas, que tenía como sueño puntuar en 2016, acababa el año con 29 puntos, todos ellos logrados por Romain Grosjean, superando los 8 puntos de Renault, los 2 de Sauber y el punto de Manor, lo que le colocaba en octava posición de once equipos participantes en el mundial de constructores. La continuidad de Grosjean en Haas fue ratificada en un paso que se llegó a interpretar como punto intermedio antes de un posible desembarco de Grosjean en Ferrari. Esteban Gutiérrez no fue renovado, algo que no gustó al mexicano que recordó los infinitos problemas técnicos con los que había tenido que lidiar, desde pretemporada hasta entrenamientos libres pasando por carrera.

Temporada 2015

Aunque tienen la licencia y la posibilidad de estar en la parrilla de 2015, en Haas F1 Team deciden hacer bien las cosas, para evitar problemas desde el inicio, y prefieren aplazar su debut a 2016. Con ello, aprovechan toda la temporada 2015 para construir un equipo que pueda llegar con los deberes hechos a la pretemporada y con objetivos ambiciosos para 2016, como el de lograr puntos.

El primer paso llega ya en 2014, cuando aprovechándose de la subasta del material del desaparecido equipo Marussia, se hacen con su sede de Banbury, para tener un cuartel general europeo que secundase a su sede principal en Kannapolis.

Con chasis Dallara, motor Ferrari y Günther Steiner como jefe de equipo, en Haas han trabajado duro para construir su monoplaza, adaptándolo a la normativa actual sin poder probar en pista, pero aprovechando su colaboración con los de Maranello, para utilizar su túnel de viento y beneficiarse de personal, datos y tecnología.

Las últimas piezas se encajan en septiembre y octubre, con el anuncio de los fichajes de Romain Grosjean y Esteban Gutiérrez como pilotos oficiales del equipo para la temporada 2016 y ahora ultiman los detalles antes de presentar su nuevo monoplaza, del que se desconoce aún nombre y colores, aunque se sabe que debutará en pista en los test de pretemporada, que arrancarán el 22 de febrero en el Circuit de Barcelona-Catalunya.

**ASTON MARTIN F1 TEAM**

|  |  |
| --- | --- |
| **Chasis: AMR23** | **Sede:** Silverstone, Gran Bretaña |
| **Motor:** Mercedes | **Debut:**GP de los Países Bajos 1959 |
| **Staff** | |
| **Director:** Dan Fallows | **Jefe de equipo:** Mike Krack |
| **Director técnico:** Andrew Green | **Aerodinámica:** Simon Phillips |
| **Diseñador jefe:** Ian Hall/Akio Haga |  |

|  |  |
| --- | --- |
| **Palmarés** | |
| **GPs:**49 | **Títulos: -** |
| **Puntos:**132 | **Victorias: -** |
| **Poles: -** | **V. Rápidas: -** |
| **Podios:**1 |  |

HISTORIA DE LA ESCUDERIA

Aston Martin es un prestigioso fabricante de automóviles de lujo y alto rendimiento. Dicho fabricante británico mostró su interés por la máxima categoría del automovilismo desde muy temprano, llegando a competir como equipo entre 1959 y 1960. aunque realmente disputaron solo cinco carreras entre las dos temporadas.

Desde ese momento, Aston Martin se desentendió de la Fórmula 1 y pese a que sí continuó participando en otras disciplinas automovilísticas, entre las que destacan por ejemplo varias victorias en las diferentes categorías de las 24 Horas de Le Mans, no volvió a interesarse por la Fórmula 1 hasta muchos años después.

A raíz de una dura crisis económica, Force India acabó vendiendo su equipo a un consorcio liderado por Lawrence Stroll a mitad de 2018, empresario canadiense que más tarde (2020) también se introdujo de lleno como accionista de Aston Martin Lagonda Global Holdings, juntando así dos de sus grandes pasiones.

Involucrado en ambos proyectos y pese al acercamiento que desde 2018 había tenido Aston Martin con Red Bull Racing, Lawrence Stroll no dudó ni un solo segundo en llevar de regreso el nombre de Aston Martin a la Fórmula 1, renombrando a Racing Point (anteriormente Force India) para darle una mayor personalidad y una marca mucho más reconocible para el público en general.

De esta manera, Aston Martin regresó a la máxima categoría del automovilismo como equipo propio en 2021, con Lawrence Stroll a los mandos y con su hijo Lance Stroll y Sebastian Vettel como nuevos pilotos de un renovado equipo que parece que llega dispuesto a quedarse y en busca del éxito que no consiguió en el pasado.

2022 (7º, 55 puntos)

La segunda campaña de Aston Martin en su nuevo período cambió en diferentes aspectos tanto en el organigrama deportivo como en el ejecutivo: se asentaron Eric Blandin como director técnico y Martin Withmarsh como director ejecutivo de Aston Martin Performance Technologies. Al mismo tiempo, Dan Fallows estableció sus bases como director técnico de la marca anglosajona después de su travesía en Red Bull Racing como jefe de aerodinámica. Un fichaje por Aston Martin que llegó hasta el juzgado por motivos contractuales.

Estas nuevas caras visibles de la jerarquía de Aston Martin quedarían supervisadas por el hombre más poderoso, Lawrence Stroll, que mantuvo intacta su alineación de pilotos para la temporada 2022: el tetracampeón Sebastian Vettel y el hijísimo Lance Stroll. Aunque perdió a su "Team Principal", Otmar Szafnauer, que se marchó al equipo rival de la zona media: Alpine.

Junto con el rumano, también se mudó de casa el patrocinio principal de Aston Martin en 2021: BWT, con dirección también a Enstone. Como consecuencia, el experimentado Mike Krack tomó las riendas del equipo y trajo consigo un potente patrocinador petrolífero: Aramco, compañía que sufrió ataques durante el Gran Premio de Arabia Saudí por parte de rebeldes yemeníes. El evento continuó pese a la preocupación de los pilotos.

Centrándonos ya en el rendimiento de Aston Martin en 2022, el AMR22 pilotado por Vettel y Stroll nació con grandes carencias competitivas, llegando a disputarse la última fila de la parrilla con Williams en los primeros compases del año. Caer en la Q1 fue la tónica dominante al comienzo de la temporada y este sufrimiento se prolongó durante prácticamente la totalidad del año. Eso sí, el cuidado de las gomas y un buen ritmo de carrera ofrecieron a los británicos opciones de puntos en casi todas las citas.

El año arrancó con la ausencia de Sebastian Vettel en las dos primeras carreras del año por COVID-19. El sustituto de la leyenda alemana fue un compatriota suyo: Nico Hülkenberg, el eterno comodín de la estructura de Silverstone. Seb regresó en Australia, protagonizando un fin de semana dantesco. Tras la disputa de los tres primeros Grandes Premios, Aston Martin era el último constructor en la clasificación por equipos, y es que Lance Stroll no puntuó en el tramo inicial. Después vino la remontada.

La gira europea supuso un cambio radical para los intereses de la mítica marca verde. Aston Martin preparó para el GP de España un AMR22 evolucionado, el que rápidamente fue calificado como el Red Bull B debido a su semejanza con el RB18 en varios aspectos de diseño. El equipo liderado por Krack consiguió puntuar en prácticamente todas las carreras restantes del calendario, llegando a amenazar a Alpine y McLaren en numerosas pruebas.

Un desempeño regular de Stroll y un estado de forma envidiable de Vettel permitieron a los ingleses alzarse hasta la séptima posición del campeonato, superando a rivales directos como Haas, AlphaTauri o Williams, aunque fue insuficiente para batir a Alfa Romeo. Al igual que en la campaña anterior, Aston Martin finalizó el 2022 en séptima posición, aunque con menos puntos que en 2021: 55 frente a 77, respectivamente. Y, por supuesto, sin ningún podio sorpresa.

La temporada de Aston Martin, además, estuvo marcada por el adiós de Sebastian Vettel. El cuatro veces campeón del mundo anunciaba su retirada de la Fórmula 1 al concluir la temporada con 35 años. Esta noticia estival se enlazó días después con la confirmación del fichaje de otro gran campeón, Fernando Alonso, en sustitución del piloto de Heppenheim.

Así pues, arrancaba "La Misión" de 2024: Alonso, Fallows y las típicas noticias invernales prometedoras sobre que Aston Martin fabricaría un AMR23 mucho más rápido que su predecesor. Aunque eso se debía confirmar más adelante en la siguiente pretemporada.

2021 (7º, 77 puntos)

No fue el debut soñado, ni mucho menos, para Aston Martin en la Fórmula 1. El equipo británico resultó en muchos sectores del paddock la gran decepción de la temporada al tener que conformarse con cerrar la zona media de la parrilla. Y ello no solo estando lejos de Ferrari o McLaren, sino también de Alpine y de AlphaTauri. Sin ir más lejos, el equipo francés consiguió doblar en puntos al monoplaza del proyecto liderado por Lawrence Stroll.

Desde el comienzo del año pintó a año duro para Sebastian Vettel y Lance Stroll en el coche verde, y se cumplieron las previsiones. El concepto de reglamento previo al cambio de reglamento de 2022, en contra de los coches con bajo rake como concepto como lo es el Aston Martin, y el hecho de querer separarse más del desarrollo de Mercedes, como ocurrió con el Racing Point en 2020, no facilitaron en nada el porvenir de la nueva escudería.

La mayoría de Grandes Premios, como consecuencia, resultaron negativos para el equipo. Únicamente Vettel fue capaz de cosechar algunos momentos de grandeza con su nuevo coche tras salir de Ferrari: en la carrera de Mónaco, en la que pudo alcanzar la quinta posición tras prometer que necesitaba cinco carreras de adaptación; en Bakú, donde aprovechando errores o abandonos de pilotos de delante pudo rematar su buena actuación con un fantástico podio, en la segunda posición; y finalmente en Hungría, donde estuvo en posición de pelearle la victoria a Esteban Ocon tras un comienzo caótico. Aunque no todo fue de color de rosa, pues pese a finalizar segundo acabó siendo descalificado después por infracciones técnicas.

Fueron los mejores destellos del equipo, ya que Lance Stroll no se encontró con el coche en casi ningún momento. Su mejor resultado de la temporada fue la sexta posición del Gran Premio de Qatar, pero esa fue solamente una de sus nueve finalizaciones en los puntos, dentro de las 22 carreras que se disputaron en 2021.

Lo que sí es cierto es que Aston Martin ha actuado en consecuencia. La escudería ha realizado fichajes para tratar de recuperar el resuello, como los de Martin Whitmarsh, Eric Blandin, jefe aerodinámico de Mercedes, o Dan Fallows, que se incorporará al equipo como nuevo director técnico procedente de Red Bull en abril de 2022. Además, el equipo afrontará la nueva reglamentación con la baja de Otmar Szafnauer, su máximo responsable, designándose como sucesor Mike Krack, llegado desde BMW Motorsport.