

Por qué las nuevas reglas podrían cambiar la F1 para siempre

Un audaz paquete de reglas destinadas a asegurar la supervivencia a largo plazo de la Fórmula 1 será aprobado hoy por el Consejo Mundial del Deporte del Motor de la FIA, lo que podría significar una era completamente nueva para el deporte.

Tras el respaldo de los equipos de F1 la semana pasada, el denominado reglamento 'New Deal', que cubre una amplia gama de áreas, incluyendo chasis, motor, regulaciones deportivas y financieras, debe ser aprobado formalmente por un voto electrónico en el Consejo Mundial del Deporte Motor en las próximas horas.

Pero si bien gran parte del enfoque del campo de batalla en las últimas semanas ha girado en torno a la reducción de costos, y especialmente para rebajar el límite presupuestario pasando de 175 millones de dólares a 145 millones para el próximo año, para reducirse más en las próximas temporadas, los cambios abarcan mucho terreno para definir la forma del deporte en los años venideros.

El nivel de límite presupuestario llevará a un obvio adelgazamiento de los equipos de F1. El anuncio de McLaren esta semana de que aproximadamente 70 personas de su equipo de carreras serán despedidos para que pueda operar al nivel del límite de presupuesto es solo el primero de lo que se espera que sean muchos recortes de empleos en los próximos seis meses.

Para los fabricantes de motores habrá un retorno al escenario que enfrentaron hace años donde se mantuvieron los costos de desarrollo bajo control gracias a un congelamiento.

La idea es que los cambios limitados en las especificaciones del motor a los diferentes componentes, solo uno para 2021 y más allá, allanarán el camino para una congelación completa para 2023 y más allá de eso.

Con los motores congelados, lo más probable es que el deporte pueda hacer ajustes en el diseño de la unidad de potencia, en lugar de revisarlos radicalmente, dado que se considera un nuevo reglamento para 2025.

Esos planes, especialmente porque los costos de desarrollo del motor están actualmente fuera del límite presupuestario, serán bienvenidos por todos los fabricantes.

Como dijo el jefe del equipo Renault F1, Cyril Abiteboul, a Motorsport.com recientemente: "Hemos podido presionar para contener la loca carrera de desarrollo de los motores, y es realmente una locura lo que hemos estado gastando en el motor. Finalmente, eso va a cambiar".

Pero no es el control de costos y la retención del desarrollo para ahorrar dinero los factores que cambiarán el juego en el deporte, ya que la F1 está a punto de adoptar una nueva forma de pensar que puede alterar el orden competitivo.

Durante años, la categoría ha centrado casi todos sus esfuerzos en seguir siendo una meritocracia: donde los equipos que tienen un mejor rendimiento son los más recompensados. Por parte de los equipos grandes del deporte, ha habido poca simpatía por las escuderías más pequeñas o nuevas.

Pero el sesgo de beneficios para los mejores equipos, tanto a través de bonificaciones financieras como políticamente a través de la creación del Grupo de Estrategia, ha llevado a la creación de una F1 de dos niveles donde Red Bull, Mercedes y Ferrari se han vuelto prácticamente intocables.

La renovación de las reglas de Liberty Media, originalmente planificada para 2021 pero ahora para 2022, tenía como

objetivo reducir en gran parte esa brecha.

Sin embargo, la pandemia por el coronavirus parece haber impulsado un nuevo espíritu de mentalidad abierta por parte de todos los equipos sobre pensar colectivamente, por lo que existe el primer paso para ayudar realmente crear una parrilla más nivelada que sea mejor para el deporte entero.

Reglas como un sistema de handicap de desarrollo aerodinámico, donde los equipos más lentos tendrían más tiempo de desarrollo a través del túnel de viento y CFD, así como el uso de piezas de código abierto, son conceptos que habrían sido casi impensables hace 12 meses.

Para Abiteboul, tales ideas son enormemente alentadoras para el futuro.

“Por primera vez, la F1 se moverá hacia tecnologías de apertura que estamos desarrollando”, dijo. “Para mí es fantástico tener todos los equipos colaborando juntos y desarrollando lo mejor en ciertas áreas del automóvil, con componentes de código abierto”.

“Es mucho mejor, mucho más eficiente, mucho más justo y transparente que los monoplasas de equipo cliente”.

Los cambios no harán repentinamente a equipos como Williams en campeones mundiales, y tampoco impedirán que los mejores cerebros produzcan los mejores autos, pero tal vez harán un cambio suficiente para evitar que la F1 sea tan predecible.

Y, como dijo una fuente, también marcan un primer paso importante en la F1 para finalmente pensar en formas en que los equipos y los jefes pueden trabajar juntos para ayudar a mejorar algo para el grupo, en lugar de solo algo para un individuo.

Si las reglas aerodinámicas y las ideas de piezas de código abierto funcionan, entonces, ¿qué pasa con otros cambios en

las reglas que brinden más beneficios a los equipos más lentos, de modo que la competencia se mantenga constantemente cerca?

En lugar de que tales planes cooperativos sean vistos como la muerte de la F1, en realidad el éxito sería aún más merecido y especial.

El año pasado, Carlos Sainz habló sobre cómo MotoGP había convencido a todos sus fabricantes para que adoptaran las reglas de concesión, donde los fabricantes que no se desempeñan a cierto nivel pueden realizar más pruebas y actualizaciones.

“La respuesta principal es que ellos [los mejores equipos] se mostraron escépticos al principio, pero ahora creo que están más felices que nunca porque todavía están ganando, pero están ganando aún más y están luchando contra más rivales”, dijo.

“Eso fortalece al fabricante y la marca, porque están luchando contra más marcas. Es un muy buen ejemplo y es algo que me gustaría ver en el futuro de la F1 “.

Tales esperanzas parecen encontrar respuestas pronto; y bien podría abrir la puerta a una F1 diferente en el futuro, donde tales ideas de repente sean la norma.

Empujado con un espíritu tan nuevo, Abiteboul dijo: “Estamos en un deporte, estamos compitiendo entre nosotros y no lo voy a eliminar. Eso necesita quedarse”.

“Pero encontrar una manera de que los equipos puedan colaborar un poco más probablemente podría ser una lección de esta crisis, y probablemente algo que el fanático, en particular la generación más joven que quiere ver una mayor colaboración entre empresas y entre naciones, quisiera ver para ver más en F1. Es posible que tengamos en el New Deal un marco para hacer este tipo de cosas “.