

El nuevo equipo His pania Racing Team de F1

(HRT F1 Team)

Por fin tenemos equipo además de pilotos en la Fórmula 1; parece increíble que se haya hecho realidad esta situación pero el camino que abrieron Emilio de Villota, Adrián Campos, Marc Gené y por supuesto el predecesor de todos ellos que fue el marqués de Portago en la escudería Ferrari, ha quedado completado con la autorización de la FIA para un equipo español, que no debemos olvidar, que no ha sido el único en solicitarlo esta temporada ya que también lo hizo la escudería Epsilon Euskadi, bajo la responsabilidad de Joan Villadelprat.

Fue el pasado mes de junio de 2009, cuando la Federación Internacional de Automovilismo (FIA) anunció que el equipo español Campos Grand Prix iba a participar en la competición de Fórmula 1 en 2010, junto a los otros debutantes que eran el británico Manor F1 Team y el estadounidense Team US F1.

El responsable de la nueva escudería no era otro que el conocido profesional del automovilismo Adrián Campos, que cuenta en su palmarés con la participación como piloto de Fórmula 1 en 1987 y 1988, para pasar en los últimos años a desempeñar el puesto de director de equipo en categorías como GP2 y Fórmula 3.

La escudería estaba dentro de la compañía Campos Meta, y contaba con el respaldo financiero de José Ramón Carabante, presidente del Grupo 2002. En el plan participaba como asesor

Miguel Boyer, socio de Carabante en la sociedad de bolsa Delos. Entre los inversores también estaban los baloncestistas Pau Gasol y Jorge Garbajosa.

En relación a la inversión, Carabante señaló en su momento que el presupuesto del equipo estaba alineado con las directrices de la FIA para la temporada 2010, ya que el organismo había fijado un límite presupuestario de 45 millones de euros, considerando la crisis económica, aunque no se descartaba que subiera a 60 millones para adecuarlo al de las grandes escuderías que supera los 100 millones.

Respecto a la parte técnica, la escudería había trabajado con las firmas Cosworth, Xtrac y Dallara, para disponer de un coche con el que comenzar las pruebas en el túnel de viento antes de las pruebas de circuito, dando por supuesto un costo no superior a cinco millones de euros por cada motor, y la posibilidad de construir gran parte de componentes en España.

En cuanto a pilotos se refiere, a Adrián Campos le hubiera gustado contar con los españoles Pedro Martínez de la Rosa y Marc Gené, con los que estaba manteniendo conversaciones, si bien no se descartaba la alternativa de contar con pilotos extranjeros, por la repercusión en el mercado extranjero de patrocinadores.

Cuando todo parecía en camino de resolverse, surgieron ciertos problemas económicos que provocaron que Adrián Campos se



quedara fuera de su propio equipo y que Carabante siguiese adelante, llegando a un acuerdo para la implementación del proyecto de monoplace desarrollado por Dallara con motor Cosworth, de forma que los dos coches estuviesen en la parrilla en el GP de Bahrein.

Tras algunas negociaciones posteriores, Adrián Campos finalmente se queda, como vicepresidente ejecutivo, en el proyecto del equipo español de F1, del que Colin Kolles, ex director de Force India, sería el nuevo 'team principal' del equipo, mientras que Geoff Willis, ex director técnico de Red Bull, también entraría en el equipo.

El siguiente episodio tras la estabilidad económica, consistió en la definición final de pilotos, para lo que se eligió en primer lugar al ex piloto de GP2 Bruno Senna, sobrino del ex campeón del mundo de Fórmula Uno Ayrton Senna, y a continuación se cerró la formación contratando al piloto hindú Karun Chandhok que había sido compañero de Senna en GP2.

Una vez logrados estos objetivos de inicio, se remarcaron dos aspectos en la rueda de prensa de presentación del equipo que se celebró en Murcia. Por una parte el director técnico del equipo Colin Kolles, que fue director de equipo de Jordan, Midland, Spyker y Force India entre 2004 y 2009, destacó que contaban con una buena plataforma que les había permitido ganar la carrera contra el tiempo para su presentación, pero que había que seguir mejorando las prestaciones durante la temporada.



Por otro lado destacó la importancia de contar con un piloto hindú en la parrilla del gran premio de Fórmula 1 a celebrar en la India, por la repercusión en los medios y los futuros apoyos económicos.

Con todo esto en marcha, comenzó el campeonato del mundo de 2010 en el GP de Bahrein y los dos coches del **HRT F1 Team** se clasificaron en las dos últimas posiciones durante la tanda de entrenamientos, y en la carrera Chandhok duró dos vueltas mientras que Senna duró algo más, si bien no superó el puesto final 19.

En el GP de Australia, se repitió la situación en los entrenamientos, con lo que salieron en las últimas posiciones de carrera, si bien Chandhok ocupó el puesto 14, lo cual fue un éxito.

Durante la última prueba realizada, es decir el GP de Malasia, han subido una posición en los entrenamientos ocupando las posiciones 22 y 23 de la parrilla de salida, y luego en la prueba han concluido en las posiciones 15 y 16, con lo que la mejora es enorme.

Nos queda pues continuar el campeonato, para comprobar si esta situación ascendente se confirma, y nuestro equipo consigue consolidarse en el campeonato mundial de Fórmula 1, para afianzar la fábrica y posible circuito en la Región de Murcia, que es el proyecto anunciado por Carabante, lo cual junto al Gran Premio de Fórmula 1 de Valencia consolidaría una situación estable en nuestro país, que ayudaría a la aparición de nuevos pilotos españoles.



Alejandro Lazcano Arranz

Subdirector General de Planificación y Coordinación Informáticas
Ministerio de Trabajo e Inmigración

