

upna

Universidad Pública de Navarra  
Nafarroako Unibertsitate Publikoa

fec >>

school of economics  
and business administration

facultad de ciencias  
económicas y empresariales

ekonomia eta enpresa  
zientzien fakultatea

Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales

TRABAJO DE FIN DE GRADO EN  
ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS

ESTRATEGIA COMPETITIVA DE ASTON MARTIN Y SU EVOLUCIÓN COMO  
EQUIPO DENTRO DE LA FÓRMULA 1

Pablo Ortega Sánchez

**Pamplona / Iruña 20 de diciembre de 2023**

Módulo: Dirección General

DIRECTORA:

Cristina Madorrán García

## **RESUMEN:**

Finalizada la temporada 2023 del campeonato de Fórmula 1, Aston Martin cierra su tercera participación como equipo desde que se oficializó su entrada en 2021. Los 280 puntos logrados en el Campeonato de Constructores, consagrándose como el quinto equipo más rápido y elevando a uno de sus pilotos a la cuarta posición en el Campeonato de Pilotos son el resultado del esfuerzo y la dedicación del equipo británico.

Conocedores de que no existen los “milagros” en un deporte como este, estudiaremos la estrategia de la escudería, los pasos tomados con el objetivo de ahondar en el éxito logrado. Por ello, se hace mención del plan a cinco años de su dueño, Lawrence Stroll, llevando a cabo una fuerte inversión en infraestructura y capital humano.

Un balance de los resultados obtenidos, nos permitirá ver si el equipo sigue la línea trazada y su evolución de cara al futuro.

## **PALABRAS CLAVE:**

Estrategia, estudio de caso, Fórmula 1, Aston Martin, equipo, evolución.

## **ABSTRACT:**

As the 2023 Formula 1 season draws to a close, Aston Martin closes its third participation as a team since its official entry in 2021. The 280 points scored in the Constructors' Championship, being the fifth fastest team and elevating one of its drivers to fourth in the Drivers' Championship are the result of the British team's hard work and dedication.

Knowing that there are no "miracles" in a sport like this, we will look at the team's strategy, steps taken with the team in order to build on the success achieved. For this reason, mention is made of the five-year plan of its owner, Lawrence Stroll, carrying out a strong investment in infrastructure and human capital.

A balance of the results obtained will allow us to see if the team is following the line it has taken and how it will evolve in the future.

## **KEYWORDS:**

Strategy, case study, Formula 1, Aston Martin, team, evolution.

## ÍNDICE

<b>1. INTRODUCCIÓN</b> .....	<b>4</b>
<b>2. LA FÓRMULA 1</b> .....	<b>5</b>
<b>2.1. Historia de la competición</b> .....	<b>5</b>
<b>2.2. Funcionamiento del negocio de la Fórmula 1</b> .....	<b>8</b>
2.2.1. <i>Cambio en la dirección del negocio</i> .....	8
2.2.2. <i>Fuentes de ingreso y resultados financieros</i> .....	10
<b>2.3. La generación de ingresos de un equipo de Fórmula 1</b> .....	<b>16</b>
2.3.1. <i>Patrocinios</i> .....	18
2.3.2. <i>Dividendos FOM</i> .....	20
2.3.3. <i>Inversiones de los fabricantes y los OEM</i> .....	22
2.3.4. <i>Los pilotos de “pago por jugar”</i> .....	23
<b>2.4. Pacto de la concordia</b> .....	<b>25</b>
<b>3. ASTON MARTIN Y SU ÉXITO EN LA FÓRMULA 1</b> .....	<b>27</b>
<b>3.1. Antecedentes y nacimiento de la escudería</b> .....	<b>27</b>
<b>3.2. La estrategia de Aston Martin</b> .....	<b>28</b>
3.2.1. <i>Inversión en capital humano</i> .....	29
3.2.2. <i>Inversión en infraestructuras</i> .....	31
3.2.3. <i>Pilotos de la escudería</i> .....	32
<b>3.3. DAFO</b> .....	<b>34</b>
3.3.1. <i>Debilidades</i> .....	34
3.3.2. <i>Amenazas</i> .....	35
3.3.3. <i>Fortalezas</i> .....	35
3.3.4. <i>Oportunidades</i> .....	37
<b>3.4. Resultados</b> .....	<b>40</b>
3.4.1. <i>Resultados deportivos</i> .....	41
3.4.2. <i>Resultados financieros</i> .....	42
<b>4. CONCLUSIONES</b> .....	<b>45</b>
<b>5. BIBLIOGRAFÍA</b> .....	<b>47</b>

## 1. INTRODUCCIÓN

El famoso fabricante de automóviles de lujo y alto rendimiento, Aston Martin, mostró interés por participar en la categoría reina del automovilismo a finales de los años 50. Llegando a competir como fabricante independiente entre 1959 y 1960, disputo un total de cinco carreras oficiales entre las dos temporadas. ([Car and Driver, 2023](#))

Desligándose de la Fórmula 1 tras esta breve aparición, no sería hasta seis décadas después cuando se volvería a ver sobre la pista al monoplaza inglés como constructor individual. Especificamos que su aparición es como equipo propio, ya que la marca británica motorizaba al equipo “Aston Martin Red Bull Racing” desde 2018.<sup>1</sup>

Sentando como base de ejemplificación el caso del equipo “Aston Martin Aramco Cognizant F1 Team” se expondrá el mundo de la Fórmula 1 desde su punto más económico. Como la categoría reina ha evolucionado desde que saltó el semáforo por primera vez en 1950 con el Gran Premio de Gran Bretaña un 13 de mayo en el circuito de Silverstone. ([Ramírez, 2023](#))

Por otro lado, con la reglamentación y normativa que gira en torno a la Fórmula 1, desarrollada por la *Federation Internationale de l'Automobile* (en adelante, FIA)<sup>2</sup> expondremos como la marca británica de automóviles ha conseguido forjar las bases de un sólido equipo de la parrilla . Ilustraremos la evolución que ha sufrido la marca hasta ser competitivos respecto a los equipos que ocupan las primeras plazas y los pasos que tomarán en un futuro a corto plazo.

Con todo ello clarificaremos el funcionamiento de la industria de la Fórmula 1, ya que la competición en ocasiones es tildada de ser opaca en cuanto a su funcionamiento. Asimismo, se analizará el caso de una nueva marca entre los 10 equipos que componen esta competición, con todo lo que ello supone. Financiación, rentabilidad, modelo de negocio, marketing, entre otros temas.

---

<sup>1</sup> Más adelante desarrollaremos en profundidad como se forjó el equipo Aston Martin, por el momento no entraremos en detalles.

<sup>2</sup> La FIA es el órgano rector del deporte automovilístico mundial y la federación de las principales organizaciones automovilísticas del mundo. Fundada en 1904, con sede en París, la Federación Internacional del Automóvil (FIA) es una asociación sin ánimo de lucro. Reúne a 240 organizaciones nacionales de automovilismo y deporte de 144 países de los cinco continentes. Sus clubes miembros representan a millones de automovilistas y a sus familias.

## 2. LA FÓRMULA 1

### 2.1. Historia de la competición

El automovilismo como deporte tiene sus orígenes en el viejo continente, extendiendo su popularidad por el resto del mundo con el paso del tiempo. Si nos centramos en el origen de la Fórmula 1, como hemos mencionado anteriormente el primer Gran Premio (en adelante GP) se disputó en 1950, pero existen raíces anteriores.

La París-Rouen de 1894, es considerada como la primera carrera de coches de la historia. Nada tiene que ver con lo que hoy día es la competición y sus intereses eran puro marketing. Ganar por aquel entonces se traducían en publicidad y renombre, que a su vez reportaba ventas y capital. De este modo, nacieron muchas marcas por la influencia generada y los fabricantes comenzaron a invertir grandes cantidades de dinero. ([Martín, 2023](#))

Pasando de estas carreras en terrenos sin pavimentar y sin ninguna limitación o regla normativizada, James Gordon Bennett Jr., dueño de los periódicos *New York Herald* e *International Herald Tribune* en París, creó la Copa Gordon Bennett de Carreras de Autos en Europa. La mejora de la competición atrajo mucha visibilidad y este éxito se tradujo en la creación de otra nueva Copa, William Kissam Vanderbilt II lanzó la Copa Vanderbilt en Long Island, Nueva York. ([El Financiero, 2022](#))

Pese a que estos son los inicios de las carreras automovilísticas, existe otra gran fecha en la cual se disputó el primer GP de la historia. Hablar de ello supone dirigirnos nuevamente a Francia, ya que el organizador del evento sería el Club del Automóvil de Francia (CAF), disputándose el GP de l'ACF. Corriendo el año 1906 y tras el drama de la París-Madrid<sup>3</sup> parecía que todo era propicio para poner fin a las carreras abiertas, carreras en terrenos abiertos, sin pavimento. De este modo, la idea de los circuitos cerrados fue la idea más lógica, dando paso a los GPs de Francia, Italia, Bélgica, pero fue el *Automobile Club de La Sarthe*, en *Le Mans*, el que dio el primer paso histórico organizando el Grand Prix de 1906. ([Garnica, 2008](#))

---

<sup>3</sup> Carrera que siguió a la París-Rouen disputada en 1903, esta fue cancelada por el gran número de accidentes mortales. Las prestaciones de los coches ya no eran aptas para disputar pruebas de velocidad en aquellos caminos de tierra. El automovilismo lo comprobó de la peor manera posible.

Estos GP se disputaban de manera individual, por lo que existiendo unas reglas estas variaban en cada circuito. Por lo que se tomó la decisión de formar la *Association Internationale des Automobile Clubs Reconnus* o la Asociación Internacional de Clubes de Automóviles Reconocidos. Siendo su Comisión Deportiva Internacional autorizada a regular los sucesivos Grandes Premios, el número de competiciones creció exponencialmente, pasando de disputar cinco eventos en 1927 a dieciocho en 1934. ([El Financiero](#))

Todo este paso por la historia crea la antesala para lo que sería la creación de una competición remodelada y perfeccionada que daría paso al primer Gran Premio moderno. Con la Segunda Guerra Mundial al igual que el resto de Europa, las competiciones automovilísticas se paralizaron y será tras el fin de la guerra cuando podamos hablar de una revolución dentro del mundo automovilístico. La Asociación Internacional de Clubes de Automóviles Reconocidos terminó por fijar una reglas universales pasando a ser la Federación Internacional del Automóvil, la conocida FIA, en 1947. Sería tres años después cuando se disputó el ya mencionado GP de Reino Unido en 1950. ([El Financiero](#))

Desde aquel lejano GP, se han llegado a disputar 1.100 Grandes Premios a diciembre de 2023. Carreras que se han disputado por los cinco continentes y por los que han pasado numerosos constructores, actualmente son diez los equipos que participan en la competición:

- Oracle Red Bull Racing
- Scuderia Ferrari
- Mercedes AMG Petronas F1 Team
- Alpine F1 Team
- McLaren F1 Team
- Alfa Romeo F1 Team Stake
- Aston Martin Aramco Cognizant F1 Team
- Uralkali Haas F1 Team
- Scuderia AlphaTauri<sup>4</sup>
- Williams Racing

---

<sup>4</sup> Escudería en propiedad de Oracle Red Bull Racing

Sin embargo, desde 1950 estos han sido todos los equipos que han pasado por la Fórmula 1:

TABLA 1: CONSTRUCTORES DE EQUIPOS DE F1 QUE HAN DISPUTADO AL MENOS UN GP

Adams	AFM	AGS	Alfa Romeo	AlphaTauri
Alpine	Alta	Amon	Andrea Moda	Apollon
Arrows	Arzani-Volponi	Aston Butterworth	Aston Martin	ATS
BAR	Behra-Porsche	Bellasi	Benetton	BMW
BMW Sauber	Boro	Brabham	Brawn	BRM
Bromme	BRP	Bugatti	Caterham	Christensen
Cisitalia	Clemente Biondetti	Coloni	Connaught	Connew
Cooper-BRM	Cooper-Castellotti	Cooper-Climax	Cooper-Maserati	Copersucar-Fittipaldi
Dallara	De Tomaso	DeidT	Del Roy	Derrington-Francis
Dunn	Eagle	Elder	Emeryson	EMW
ENB	Ensign	Epperly	SEGUROS	Euro Brun
Ewing	Ferguson	Ferrari	FISA	Fittipaldi
Fondmetal	Footwork	Force India	Forti	Haas
Frazer-Nash	Fry	Gilby	Gordini	Hall
Hesketh	Hill	Honda	HRT	HWM
Iso Marlboro	Jaguar	JBW	Jordania	Kauhsen
Klenk	Kojima	Kurtis Kraft	Kuzma	Lambo
Lancia	Langley	Larrousse	LDS	LEC
Lesovsky	Leyton House	Vida	Ligier	Lola
Lotus F1	Lyncar	Maki	Manor	Marzo
Marchese	Martini	Maserati	Matra	MBM
McGuire	McLaren	Mercedes	Merzario	Meskowski
Midland	Milán	Minardi	Moore	Nichels
Olson	Onix	Osca	Osella	PACÍFICO
Pankratz	Parnelli	Pawl	Penske	Phillips

Politoys	Porsche	Prost	Protos	Racing Point
Rae	RAM	RE	Rebaque	Red Bull
Renault	Rial	Sauber	Scarab	Schroeder
Scirocco	Scuderia Sant Ambroeus	Shadow	Shannon	Sherman
Simca	Simtek	Snowberger	Spirit	Spyker
Stebro	Stevens	Stewart	Super Aguri	Surtees
Sutton	Talbot-Lago	Team Lotus	Tec-Mec	Tecno
Theodore	Token	Toleman	Toro Rosso	Toyota
Trevis	Trojan	Turner	Tyrrell	Vanwall
Veritas	Virgin Racing	Watson	Wetteroth	Williams
Lobo	Wolf-Williams	Zakspeed		

Fuente: Tabla de elaboración propia con datos extraídos de [F1Fansite](#).

Este listado expresa la complejidad de mantenerse dentro de la Fórmula 1 como constructor. La Scuderia Ferrari es la única fabricante/constructora que ha participado en todos los Grandes Premios disputados desde 1950, mostrando así este grado de dificultad de funcionar exitosamente en la categoría reina.<sup>5</sup>

## 2.2. Funcionamiento del negocio de la Fórmula 1

### 2.2.1. Cambio en la dirección del negocio

Tras la aprobación por el Consejo Mundial del Deporte por unanimidad del cambio de control de Delta Topco Limited<sup>6</sup> de CVC Capital Partners a favor de Liberty Media Corporation para la temporada 2017, la Fórmula 1 cambió el rumbo de su modelo de negocio. ([FIA, 2017](#)) El precio de la transacción representó un valor empresarial para la Fórmula 1 de 8.000 millones de dólares y un valor de accionario de 4.400 millones de dólares.<sup>7</sup>

El que fue hasta entonces el Director Ejecutivo del Grupo Fórmula 1, Bernie Ecclestone mantuvo su puesto unos meses después de que Liberty Media se hiciera con

<sup>5</sup> Como veremos más adelante esta condición de equipo histórico traerá muchas ventajas a la Scuderia Ferrari.

<sup>6</sup> Holding del Grupo de Fórmula 1 y, por tanto, propietario de los derechos comerciales del Campeonato Mundial de Fórmula 1 de la FIA.

<sup>7</sup> Calculados en el momento de la transacción.



el manejo de este deporte. La dirección del negocio estuvo a cargo de Ecclestone desde finales de los setenta, transformando el negocio en una fuente de ingresos multimillonaria. Sin embargo, en sus últimos años de dirección estaba siendo muy cuestionado por la caída de la audiencia. Pasando de un público de 600 millones de personas durante la temporada de 2008 a 350 millones de espectadores en 2016, cuando vendieron los derechos a Liberty Media. ([Tissembaum y Nicolini](#))

Esta falta de audiencia era de notar entre la gente joven menor de 25 años. Ecclestone siempre se había mostrado reacio a una expansión digital del deporte, más relacionada con las redes sociales, documentales, etc. En 2019 solo el 14% de la audiencia tenía menos de 25 años, este punto de inflexión haría que Liberty Media firmara con Netflix un acuerdo para producir la serie *Drive to Survive*. ([Tissembaum y Nicolini](#)) Una documental que muestra el detrás de las escenas del campeonato completo, con entrevistas e imágenes inéditas de los pilotos y directores de equipo.

El éxito de la decisión se puede observar en un estudio realizado por Nielsen<sup>8</sup>. El análisis de la audiencia de F1 durante tres periodos específicos concluyó que más de 360.000 espectadores<sup>9</sup> que no vieron la última parte de la temporada de 2021, comenzaron a consumir F1 en 2022 después de ver por primera vez *Drive to Survive*. Para llegar a estos resultados, Nielsen calculó la audiencia televisiva de todas las temporadas de *Drive to Survive* entre el 13 de diciembre de 2021 y el 17 de marzo de 2022; Eventos de F1 entre el 18 de marzo de 2022 y el 10 de abril de 2022. Casi 16 millones de personas vieron al menos parte de la programación mencionada. De esos 16 millones, el 2,3% no vio ninguna de las tres últimas carreras de la programación de F1 de 2021, lo que pone de relieve que *Drive to Survive* generó más de 360.000 nuevos fans de la F1. ([Nielsen, 2022](#))

Asimismo, el crecimiento de los fans en EE.UU de este deporte creció del siguiente modo:

- En el año 2019 → 44.9 millones
- En el año 2020 → 46.3 millones
- En el año 2021 → 46.7 millones

---

<sup>8</sup> Líder mundial en medición de audiencias, datos y análisis, y da forma al futuro de los medios de comunicación.

<sup>9</sup> Espectadores en EE.UU, se buscaba impulsar el crecimiento de la audiencia en el país americano.

- En el año 2022 → 49.2 millones<sup>10</sup>

Esta búsqueda por ampliar la audiencia en EE.UU trajo consigo un elevado reporte de beneficio para la nueva dirección. El primer contrato que se firmó con la compañía ESPN<sup>11</sup> fue de cinco millones de dólares anuales, contrato que se inició en 2019. La popularidad del documental y aumento de los fans por el deporte de motor se hizo notar cuando en la última renovación de contrato con ESPN el nuevo costo anual de la transmisión rondaría entre 75 y 90 millones de dólares al año. ([Aguayo, 2022](#))

Realizamos esta pequeña representación de alguno de los cambios introducidos por Liberty Media, ya que la mayor parte de los ingresos de la F1 proceden de los ingresos por promoción de carreras, representando el 28,6%.<sup>12</sup> Cerrando aquí este epígrafe continuaremos exponiendo más en profundidad los resultados financieros del Grupo Fórmula 1, para poder extraer unas primeras conclusiones sobre el modelo de negocio.

### 2.2.2. *Fuentes de ingreso y resultados financieros*

A continuación, ofreceremos varios datos del resultado financiero de 2022 del Grupo Fórmula 1, el cual compone una de las fuentes de ingresos para Liberty Media. Junto a ello mencionaremos las otras dos principales fuentes de donde proviene ese ingreso, que a su vez supone el ingreso que reciben las diferentes escuderías cada temporada que compiten en la Fórmula 1. Asimismo, expondremos brevemente los resultados de los dos primeros cuatrimestres de 2023 para poder ofrecer una visión de cómo evoluciona el negocio.<sup>13</sup>

Entre los titulares que se incluyen en el comunicado de sus resultados nos centraremos en los que rodean al Grupo Fórmula 1. De este modo, se atribuye al Grupo

---

<sup>10</sup> Datos extraídos de Nielsen Fan Insights.

<sup>11</sup> Compañía de streaming que televisa eventos deportivos, su principal audiencia y su emisión se concentra en el Sur de América, Centro América y EE.UU.

<sup>12</sup> Dato extraído del informe oficial de Liberty Media Corporation de los resultados financieros de 2022.

<sup>13</sup> Los datos que expondremos durante este epígrafe se han obtenido de las fichas oficiales de Liberty Media en su presentación de los resultados financieros de las fechas que hemos indicado.

[Resultado financiero del cuarto trimestre y finales de 2022](#)

[Resultado financiero del primer trimestre de 2023](#)

[Resultado financiero del segundo trimestre de 2023](#)

las siguientes noticias de carácter importante y que muestran esa búsqueda que se venía comentando de un aumento de los espectadores:

- Asistencia de 5,7 millones de aficionados en 2022 a las carreras, un 36% más que en 2019.
- Un total de 1.540 millones de telespectadores en 2022.
- Los seguidores en las redes sociales aumentan un 23%, hasta los 61 millones.
- Aumento del 36% de los telespectadores acumulados en EE.UU.

Estos titulares generaron un aura de positivismo de cara al futuro entre los máximos dirigente de Liberty Media. Para entender este positivismo ilustraremos los datos del año fiscal completo de 2022 en comparativa con los resultados de 2021. Ello nos permitirá tener una visión global de como el Grupo ha mejorado sus resultados tras dos temporadas afectadas por la COVID-19, concretamente las temporadas 2020 y 2021.

- Resultado del año 2022 y su evolución respecto a 2021

TABLA 2: RESULTADO FINANCIERO ATRIBUIDO AL GRUPO FÓRMULA 1 EN LOS AÑOS FISCALES COMPLETOS DE 2021-22 (importe en millones de euros<sup>14</sup>)

<b>Grupo Fórmula 1</b>	<b>Año 2021</b>	<b>Año 2022</b>
<b>Ingresos</b>		
Fórmula 1	1.886	2.272
Total Grupo Fórmula 1	1.886	2.272
<b>Beneficios (pérdidas) de explotación</b>		
Fórmula 1	81	211
Empresas y otros	(46)	(58)
Total Grupo Fórmula 1	35	153
<b>EBIDTA ajustado</b>		
Fórmula 1	437	524
Empresas y otros	(26)	(37)
<b>Total Grupo Fórmula 1</b>	<b>411</b>	<b>486</b>

Fuente: Elaboración propia, con datos extraídos de la página oficial de Liberty Media.

<sup>14</sup> Los datos originales son en dólares, pero se ha realizado el cambio a euros con valor de cambio a la fijada en cada año de su balance, es decir, a 2021 y 2022 respectivamente.

TABLA 3: RESULTADOS DE EXPLOTACIÓN DE LA F1 (importe en millones de euros<sup>15</sup>)

	<b>Año 2021</b>	<b>Año 2022</b>	<b>% Cambio</b>
<b>Ingresos Principales de la Fórmula 1</b>	<b>1.633</b>	<b>1.860</b>	<b>14%</b>
Otros ingresos de la Fórmula 1	253	411	63%
<b>Ingresos totales de la Fórmula 1</b>	<b>1.886</b>	<b>2.272</b>	<b>20%</b>
Gastos de explotación:			
<b>Pagos a equipo</b>	<b>(943)</b>	<b>(1.086)</b>	<b>(8)%</b>
Otros costes de los ingresos de la Fórmula 1	(371)	(524)	(41)%
<b>Coste de los ingresos de la Fórmula 1</b>	<b>(1.315)</b>	<b>(1.610)</b>	<b>(22)%</b>
Gastos de venta, generales y administrativos	(134)	(203)	(51)%
<b>EBIDTA ajustado</b>	<b>437</b>	<b>524</b>	<b>20%</b>
Compensación basada en acciones	(15)	(3)	82%
<b>Amortizaciones</b>	<b>(341)</b>	<b>(310)</b>	<b>9%</b>
<b>Resultado de explotación</b>	<b>81</b>	<b>211</b>	<b>160%</b>

Fuente: Elaboración propia, con datos extraídos de la página oficial de Liberty Media.

Estos datos provienen de tres fuentes de ingresos primarios. Con anterioridad hemos señalado una de esas fuentes, los ingresos por promoción de carreras, pero la mayor parte de los ingresos del Grupo se asienta sobre tres pilares:

- Ingresos por promoción de carreras
- Derechos de los medios de comunicación
- Los patrocinios

Así indicamos que en el ejercicio finalizado a 31 de diciembre de 2022 estas fuentes representaron respectivamente el 28,6%, 36,4% y 16,9% de los ingresos totales

<sup>15</sup> Los datos originales son en dólares, pero se ha realizado el cambio a euros con valor de cambio a la fijada en cada año de su balance, es decir, a 2021 y 2022 respectivamente.

de la F1. Tras ello, observamos que los datos de 2022 son considerablemente mejores a los de 2021, estos datos no pueden ser comprendidos sin un agente externo como lo fue la COVID-19. La temporada 2021 se vio significativamente afectada por la pandemia, limitando la asistencia a las carreras y por ende reduciendo los ingresos.

Por otro lado, los resultados del Grupo en 2022 no estuvieron afectos a ninguna restricción por limitaciones de capacidad. Registrándose un crecimiento récord de asistencia en las gradas y en el Paddock Club<sup>16</sup>, llegándose a superar las cifras prepandemia.

Liberty Media afirma que los ingresos primarios de la F1 crecieron durante todo el año, declarándose un aumento en las tres fuentes de ingresos primarios mencionadas. La celebración de tres carreras adicionales fuera del continente europeo en comparación con 2021 y el regreso de los límites de aforo estándar, se tradujo en un aumento de los ingresos por promoción de carreras. Asimismo, los ingresos por derechos audiovisuales aumentaron por un incremento en las suscripciones a F1 TV<sup>17</sup> y por una mejora en los acuerdos contractuales que se venían celebrando. Finalmente, los ingresos por patrocinio aumentaron debido al reconocimiento de ingresos de nuevos patrocinadores. No entrando en datos concretos de esta mejora de los resultados, se observa que el Grupo Fórmula 1 se nutre de que el deporte sea conocido y consumido, ya sea como telespectador o acudiendo a las gradas. Los patrocinios, siendo una base del sustento, no podrían generar por si solos un negocio estable, aunque se hable de marcas como Ferrari, Red Bull, Rolex, Mercedes y otras grandes empresas.

Dejando a un lado los ingresos y como en cualquier negocio, hay que hablar de los gastos existentes. Los pagos realizados a los equipos aumentaron por el mayor crecimiento de los ingresos y por la variabilidad de estos pagos al depender al 100% del

---

<sup>16</sup> El Formula One Paddock Club se encuentra sobre los garajes del equipo con vistas al pit lane y con impresionantes vistas de la línea de meta de salida. Desde aquí se experimenta la emoción de la carrera, la intensidad de cada parada en boxes y la gran emoción de ver al ganador tomar la bandera a cuadros. Ofrece una experiencia más inmersiva, con un precio superior a la entrada normal.

<sup>17</sup> Servicio oficial que ofrece la F1 para video streaming que ofrece contenidos audiovisuales relacionados con la Fórmula 1 como carreras en tiempo real, carreras históricas, comentarios de pilotos, etc. Es un servicio que se ofrece en América principalmente, en España se contrata a través de Movistar o DAZN.

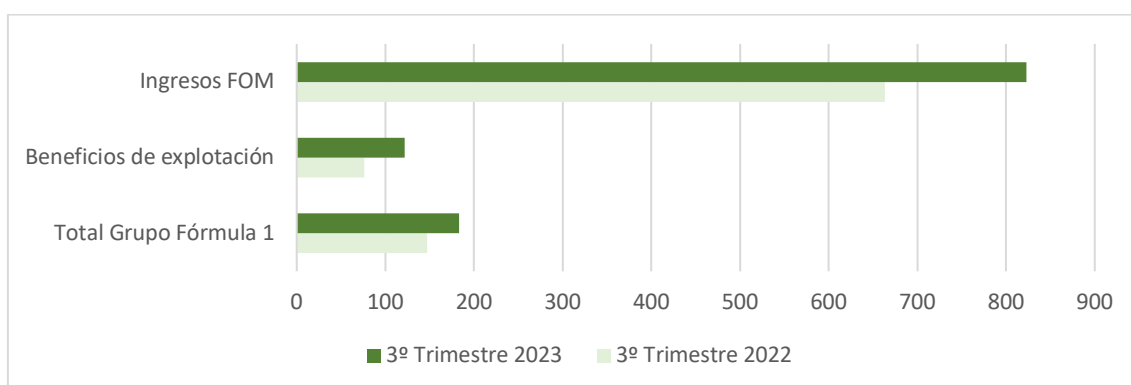
Pacto de la concordia que se encuentre vigente en cada momento.<sup>18</sup> Otros costes de los ingresos son en su mayoría variables y dependen principalmente de la prestación de servicios. Aumentándose estos costes por la celebración de tres eventos más fuera de Europa y la inflación subyacente en los costes de flete.

- Resultado del año 2023 en evolución con el año 2022.

Tras unos resultados en 2022 que si bien mejoraban los datos de 2021, hacen que el Grupo Fórmula 1 se encuentre en una tendencia creciente desde que se produjo el cambio de directiva. Por ello es importante tener en consideración si son unos resultados que se van a mantener en el medio plazo o tan solo ha sido un espejismo por el recientemente aumento del espectador americano.

De este modo, a falta de cerrar el año fiscal de 2023 y que se publiquen los resultados oficiales de este año, podemos hacer una comparativa de los últimos trimestres publicados.

GRÁFICO 1: RESULTADO FINANCIERO ATRIBUIDO AL GRUPO FÓRMULA 1 EN EL TERCER TRIMESTRE DE 2023 (importe en millones de euros<sup>19</sup>)

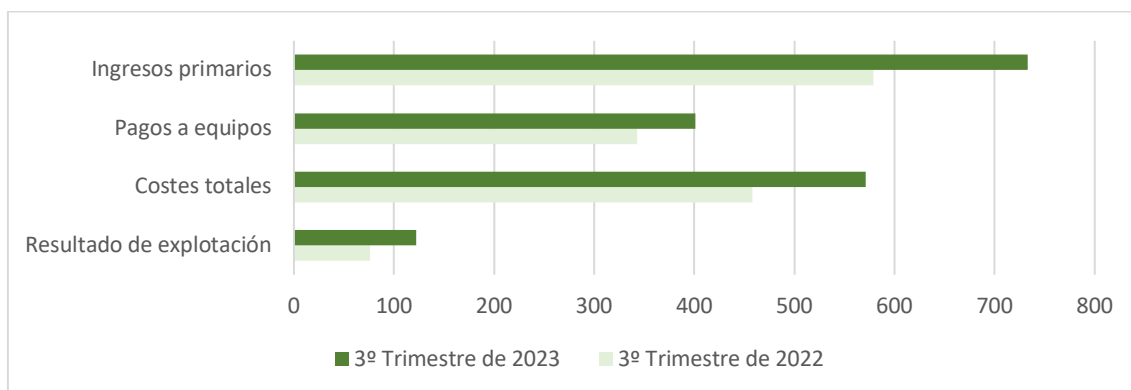


Fuente: Elaboración propia, con datos extraídos de la página oficial de Liberty Media.

<sup>18</sup> El Pacto de la concordia es un documento de elevada importancia que trata los principales temas financieros dentro del paddock, pagos a equipos, primas, porcentajes de pago, etc. Posteriormente se desglosará en profundidad para comprenderlo mejor.

<sup>19</sup> Datos originales en dólares, pero se ha hecho el cambio a euros con valor de cambio a septiembre de 2022 y 2023 respectivamente.

GRÁFICO 2: RESULTADOS DE EXPLOTACIÓN SEGUNDO TRIMESTRE 2023  
(importe en millones de euros<sup>20</sup>)



Fuente: Elaboración propia, con datos extraídos de la página oficial de Liberty Media.

Se puede observar que el año 2023 producirá unos ingresos mayores manteniendo la tendencia al alza. Si bien parece que se va a incurrir en más gastos como por ejemplo el pago a los equipos, se debe a que se está generando una mayor cantidad de ingresos, que aunque leve afecta al pacto de concordia entre las escuderías y la F1. Esto expone de manera visible como el Grupo aunque tenga unos costes elevados, muchos de ellos son variables, permitiendo que en épocas como la pandemia el resultado financiero se mantuviera positivo.

Por otro lado, las fuentes primarias de ingresos de la Fórmula 1 hace que este deporte dependa en gran medida de sus aficionados. Detonante de esta conclusión es la pandemia, aunque el Grupo no tuvo que costear gran parte de los servicios que ofrece a sus “clientes” como los servicios de Paddock Club, reduciéndose los gastos de venta, generales y administrativos, tampoco se generaron ingresos. Llegando a generarse una pérdidas de 315 millones de euros en la temporada 2020, que con el ajuste del EBIDTA acabó generando unos beneficios de 15 millones de euros.

Para finalizar este epígrafe ofrecemos un gráfico de los beneficios que le ha generado el Grupo Fórmula 1 a Liberty Media desde que tomaron la dirección en 2016.

<sup>20</sup> Datos originales en dólares, pero se ha hecho el cambio a euros con valor de cambio a septiembre de 2022 y 2023 respectivamente.

GRÁFICO 3: RESULTADO FINANCIERO DEL GRUPO FÓRMULA 1 (importe en millones de euros<sup>21</sup>)



Fuente: Elaboración propia con datos oficiales de Liberty Media.

A excepción del año 2020, año de pandemia, donde la asistencia a los circuitos se vio afectada y muchas de las carreras del calendario no se corrieron, los beneficios se mantienen estables y creciendo. El aumento de los aficionados es notable y parece que es un sector al alza, manteniéndose ese interés por las grandes marcas a seguir buscando una plaza entre las diez disponibles como fabricante.

### 2.3. La generación de ingresos de un equipo de Fórmula 1

Como venimos señalando, el mundial por declararse el campeón de constructores y por otro lado, el campeón del mundial de pilotos es un extraordinaria plataforma de marketing móvil para todas las empresas patrocinadoras y marcas que trabajan dentro del “mundo” de la Fórmula 1. Su elevada popularidad se transforma en una publicidad directa con cada GP, pero los fabricantes aprovechan este circo del motor para unos intereses mayores.

El otro papel fundamental del principal campeonato mundial de las cuatro ruedas es el de actuar como un laboratorio de I+D. Cada GP sirve como un circuito de prueba de toda la tecnología desarrollada por las marcas en cada temporada, frenos, neumáticos y otros tantos miles de componentes diseñados por excelentes fabricantes son puestos a

<sup>21</sup> Datos originales en dólares, pero se ha hecho el cambio a euros con valor de cambio a cada año en cuestión.



prueba cuando el monoplaza sale a pista. Este desarrollo de I+D permite a marcas como Mercedes, Pirelli, Aston Martin, Ferrari y Brembo, entre otras a que los coches de venta al público cotidiano sean más potentes, pero a su vez más seguros, inteligentes y avanzados. Siendo esta la razón por la cual las grandes marcas salen al asfalto realizando esfuerzos titánicos por ser competitivos en el mayor campeonato del motor sobre cuatro ruedas. ([Venturoli, 2022](#))

Todo este trabajo desde su planificación hasta su ejecución supone un enorme costo. El elevado gasto en el que incurren las escuderías fue objeto de debate para la FIA, introduciendo para la temporada 2021 el denominado límite presupuestario. Este techo presupuestario se introdujo con el objetivo de acabar con el gasto desmesurado e ilimitado del que disponían algunos equipos, desvirtuando la competición. Este límite busca nivelar las condiciones, a la par que una mayor competitividad ofrecerá un mayor espectáculo al aficionado.

Este límite presupuestario establece un límite de 145 millones de dólares (128 millones de euros) para la temporada 2021 y este se reducirá en 5 millones cada temporada hasta establecerse un presupuesto de 135 millones (123 millones de euros) para la temporada 2023. Sin embargo, la FIA es laxa teniendo en cuenta que permite excluir algunos gastos de este cómputo general como:

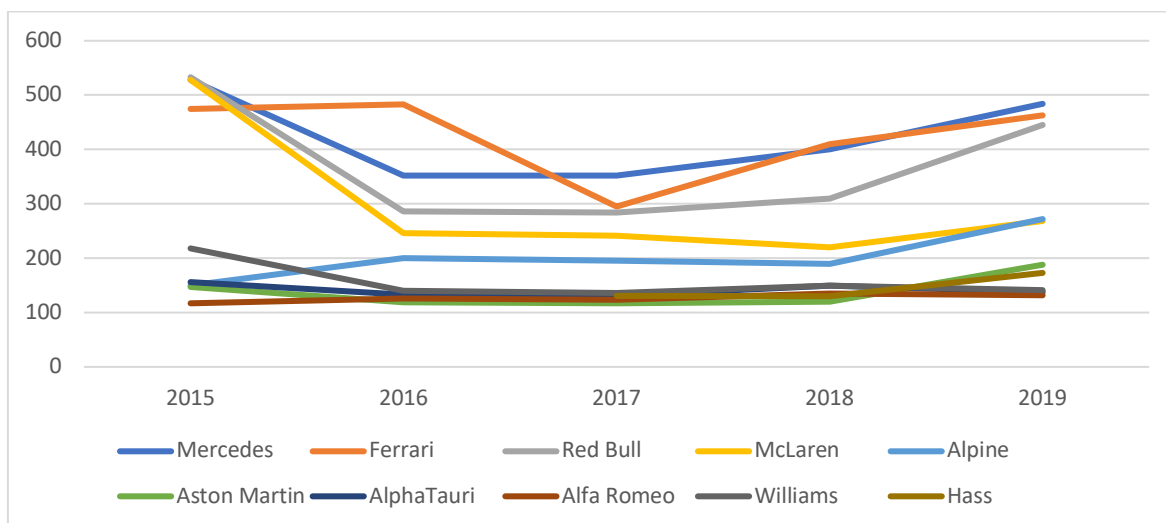
- Salario de los pilotos
- Salario de los tres miembros del personal mejor pagados
- Gastos de viaje
- Marketing
- Costes inmobiliarios y legales
- Derechos de licencias
- Gasto en actividad no relacionada con la F1
- Pagos por paternidad o enfermedad
- Primas de empleados y prestaciones médicas<sup>22</sup>

Solo para hacernos a la idea de la importancia en la financiación de los equipos, ofrecemos el presupuesto de las 10 escuderías actuales desde 2015 a 2019.

---

<sup>22</sup> [Regulaciones financieras de la Fórmula 1 Ed. 2021](#)

GRÁFICO 4: PRESUPUESTO POR ESCUDERÍA DE 2015 a 2019 (en millones de euros)



<sup>23</sup> Fuente: Elaboración propia con datos extraídos de [Kumar, 2022](#)

Resulta de vital importancia la financiación de los equipos y las fuentes de ingresos donde pueden obtenerlas. Por ello, ofrecemos cuales son las vías más comunes por las cuales los equipos buscar financiarse.

### 2.3.1. Patrocinios

Los patrocinios son los ingresos que perciben los equipos por dar visibilidad a sus marcas en el monoplaza, equipación, en el box<sup>24</sup>, etc. Destacar que este tipo de patrocinio es distinto a ser patrocinador oficial de la Fórmula 1 como Heineken, Aramco, DHL y otras. Estas marcas trabajan directamente con la Fórmula 1 consiguiendo visibilidad en pista, con la retransmisión de las carreras o incluso siendo patrocinadoras de algún GP, como por ejemplo el Gran Premio de España “Pirelli” 2015.

<sup>23</sup> Destacar que la gráfica abarca hasta 2019 ya que posteriormente se adoptó un límite presupuestario de 145 millones de dólares con el objetivo de equilibrar la competición y evitar que Mercedes, Red Bull y Ferrari gastaran presupuesto a “fondo perdido”. Algo que el resto de escuderías no pueden permitirse. Asimismo, hay equipos que antes figuraban como otra escudería siendo el caso de:

- Alpine, anteriormente la plaza fue ocupada por Renault y Lotus.
- Aston Martin, anteriormente la plaza fue ocupada por Racing Point y Force India.
- AlphaTauri, anteriormente se denominaba Toro Rosso.
- Alfa Romeo, anteriormente la plaza fue ocupada por Sauber.

<sup>24</sup> El box es la zona donde cada constructor aparca sus dos monoplazas en cada GP. Es una zona abierta donde los aficionados pueden pasear, con una acreditación VIP y se puede vivir la experiencia mucho más cerca. Hay que tener en cuenta que estas zonas solo pueden ser vistas cuando no se está corriendo o se está el tiempo de qualy o libres.

Nos centraremos en los patrocinios que obtienen los equipos, ya que es el tema que buscamos abarcar. Los acuerdos de patrocinio dentro de la F1 varían en gran medida, dependiendo de la repercusión que busque tanto la marca como el equipo. Partiendo de un millón de dólares se podría decir que nos encontramos ante el patrocinio básico. Esta suma permitirá que el logotipo de la marca aparezca en los materiales de comunicación del equipo y en los medios de comunicación, es una exposición muy limitada. Básicamente, lo que consigue la marca patrocinadora es el derecho a llamarse “patrocinador de la Fórmula 1”, con la fama y prestigio que ello otorga. Si lo que se busca es un patrocinio de gran repercusión, los contratos tienen una base de cinco millones de dólares. Finalmente, si la marca busca ser el patrocinador principal se podrían llegar a alcanzar decenas de millones de dólares por año. ([Venturoli, 2022](#))

Por otro lado, existe la posibilidad de patrocinio del piloto. Dentro de un mismo equipo corren dos pilotos, bien se podría dar el caso de que cada piloto estuviera patrocinado por marcas distintas. Siendo ejemplo de ello el del piloto español Carlos Sainz, piloto de la Scuderia Ferrari, este se encuentra patrocinado por Estrella Galicia. La marca cervecera ya era patrocinador del piloto antes de su fichaje por Ferrari, por lo que a su llegada al equipo italiano era necesario que tanto la escudería como la cervecera renegociaran las condiciones del contrato. El patrocinio personal tiene que recibir el aprobado de la escudería de manera que no genere ningún tipo de conflicto de intereses. Estas situaciones de negociación con la marca dependerán de cada escudería.

Dejando a un lado los patrocinios para la Fórmula 1 y los patrocinios a pilotos, un equipo de Fórmula 1 siempre presentará una gran cantidad de patrocinadores. Aston Martin F1, presenta los siguiente socios de marca:

- Cognizant como socio titular aporta a la escudería 33 millones de euros anuales. ([Venturoli, 2022](#))
- Aramco como compañero estratégico aporta a la escudería 100 millones de euros anuales. ([De Villota, 2023](#))
- Como socios globales la escudería presenta un gran listado: XP Inc, SentinelOne, crypto.com, citi, Juniper Networks, Peroni Nastro Azzuro 0.0%, Velocity Black, JCB, Valvoline, Banco Master, Porto Seguro, Aerolíneas sauditas SAUDIA, NetApp, NexGen, AVATRADE, BOSS, Girard-

Perregaux, EPOS, Bombardier, socios.com, Globe Trotter, Wolfgang PUCK, Pirelli y Tiktok. ([Aston Martin F1](#))

Estos contratos de patrocinio son vitales para que un equipo pueda desarrollar el monoplaza en las mejores condiciones. El aporte de cada marca dependerá de los beneficios del marketing, de sus objetivos y planes de activación de las marcas, así como del rendimiento del equipo. No se considera lo mismo patrocinar al campeón del año anterior (Red Bull), que al último equipo de la parrilla (Williams), su visibilidad y reconocimiento será menor. Sin embargo, lo más valorado por las marcas es el retorno de la inversión, es decir, el valor que las empresas obtienen de estos costes de patrocinio. ([Venturoli, 2022](#))

### 2.3.2. *Dividendos FOM*

El FOM, Formula One Management, es la traducción al inglés del Grupo Fórmula 1 que veníamos usando hasta ahora. Estos dividendos son el reparto de los ingresos de las fuentes primarias comentadas que percibe el Grupo, que figura en su resultado de explotación como “Pagos a equipos”. El reparto de estos fondos es complejo y se caracteriza por generar diversas discusiones entre las escuderías por la diferencia de pagos entre los más veteranos y las nuevas escuderías.

Al tratarse de empresas privadas tanto la que paga el dividendo, el FOM, como quien los recibe, las escuderías, es de elevada complejidad encontrar información oficial al respecto que se encuentre actualizada a fecha de 2022 (último año de reparto de dividendos) por parte del Grupo Fórmula 1<sup>25</sup>. Los dividendos que paga el Grupo pueden dividirse en 5 tipos de categorías/pagos:

- En primer pago se realiza a aquellos equipos que compiten en la categoría por más de dos años consecutivos, es decir, únicamente no se recibiría este pago si se tratara de una escudería de reciente creación. Es un pago de 34 millones de euros, que actualmente reciben los diez equipos de la parrilla.
- El segundo pago se realiza en función de la clasificación en el año anterior. Siendo campeón de la disciplina en 2022 Oracle Red Bull Racing F1, la

---

<sup>25</sup> Por ello, nos apoyaremos en la información publicada por el diario alemán Blick de mano del experto en Fórmula 1, Roger Benoit, acerca de los ingresos que perciben las escuderías por su clasificación en el mundial en el 2022. El resto de pagos se basará en la información ofrecida por Louis Pretorius para One Stop Racing.

escudería percibió entorno a 94 millones de euros, mientras que Williams, último equipo de la parrilla, percibió un ingreso de 12 millones de dólares.

Hasta el momento, el reparto de dividendos parece justo, ya que los equipos perciben un mayor o menos ingreso en función de su rendimiento. Los tres siguientes repartos de beneficio son los que generan gran controversia entre los equipos y donde se puede observar una imparcialidad.

- El tercer pago es el LST o por su nombre en inglés Long-Standing Team, que es conocido también como Ferrari Budget por ser la única escudería que lo percibe. Este pago se realiza por haber participado en todos los campeonatos del mundo hasta la fecha. Ascende a un dividendo de 64 millones de euros.
- El cuarto pago es el CCD o Bono del Campeonato de Constructores, es un pago que se realiza a las cuatro escuderías más laureadas de la competición. Consiste en un pago de 33 millones de euros a Ferrari, Mercedes, Red Bull y McLaren.
- Finalmente, el quinto pago es el que se encuentra en una zona más gris del reglamento, pagos relacionados con el Pacto de la Concordia. Pacto en el que se fijaron pagos de 9 millones a Williams como “pago patrimonial”, 33 millones a Ferrari y Red Bull por ser los primeros en firmar el Pacto y 33 millones a Mercedes por cumplir su promesa de ganar dos títulos <sup>26</sup>. ([Pretorius, 2021](#))

Estos pagos son lo que en el Resultado de Explotación del Grupo Fórmula 1 de 2022 figuran como “Pagos a equipos” por valor de 1.086 millones. Descritos los diferentes pagos que se realizan, ofrecemos el listado del dividendo total que ha percibido cada escudería en la temporada 2022:

- Ferrari 188 millones de dólares
- Red Bull 158 millones de dólares
- Mercedes 149 millones de dólares
- McLaren 106 millones de dólares
- Alpine 105 millones de dólares
- Alfa Romeo 86 millones de dólares
- Aston Martin 78 millones de dólares
- Williams 75 millones de dólares

---

<sup>26</sup> Estos pagos se realizaron en la temporada 2021 con la firma de último Pacto de la Concordia.

- Haas 73 millones de dólares
- AlphaTauri 68 millones de dólares ([Benoit, 2023](#))

Podemos observar que se trata de un auténtico rompecabezas, ya que es un sistema complicado que siempre es tema de modificación para las escuderías. Este sistema de pagos genera una brecha de ingresos entre los equipos más grandes y los más pequeños haciendo difícil que una escudería más “modesta” tenga opciones reales a ser campeona del mundo. Asimismo, los ingresos que percibe Ferrari siempre son cuestionables, ya que es el equipo que más ingresos recibe cuando su último mundial de constructores fue obtenido en 2008.

### *2.3.3. Inversiones de los fabricantes y los OEM*

Las inversiones de los fabricantes son las realizadas por las propias marcas como financieras de sus propios equipos de carreras, siendo este el caso de Mercedes, Ferrari y Aston Martin entre otros. Sin embargo, hay que diferenciarlo de los ingresos que se perciben como OEM. Los OEM, que proviene de las siglas en inglés Original Equipment Manufacturer, son los fabricantes de equipo original. Así podría definirse como fabricante y como OEM a Ferrari y Alpine, entre otros, ya que estos fabrican sus propios motores y componentes íntegramente. Distinto sería el caso de Haas, Williams y Aston Martin, entre otros, ya que estos equipos son motorizados en el caso de Haas por Ferrari y en el de Williams y Aston Martin por Mercedes.

Los OEM pactan un contrato con estas escuderías para compartir parte de los componentes y motorizar los monoplazas bajo las características fijadas por contrato. Por otro lado, existen OEM que no son fabricantes de la Fórmula 1, es decir, que no cuentan con equipo dentro de la parrilla. Este sería el caso de Honda que motoriza a Red Bull actualmente, pero anteriormente motorizaba a McLaren.

De este modo, equipos como Ferrari puede obtener una financiación directa de la marca italiana, ya que es el propietario directo de la Scuderia Ferrari en su división de la Fórmula 1. Percibiendo ingresos a su vez por su contrato con Haas actuando como OEM. Lo mismo sucedería con la marca alemana, Mercedes.

En el caso de Aston Martin, siendo propietario del equipo en su categoría F1, invierte en su equipo. Estas inversiones encuentran su interés en lo que anteriormente

comentamos como inversiones de marketing e I+D. A los fabricantes de coches de venta al público se les presenta la oportunidad de aumentar al rendimiento y la tecnología de su gama de vehículos con los monoplazas que desarrollan en la categoría reina. Asimismo, aumentan su reconocimiento al ser fabricantes en la competición automovilística más prestigiosa.

Solo para hacernos a la idea de la importancia de tener una marca de elevada categoría que respalde a la escudería estas son algunas de las inversiones realizadas por las marcas en sus equipos:

- En el caso de Aston Martin, el dueño de la marca, Lawrence Stroll invirtió 306 millones de euros en la construcción de la nueva fábrica instalada en Silverstone. Una estructura de 37.000 metros cuadrados que permite a la escudería emplear su propio túnel de viento, que hasta ahora venía compartiendo con otro equipo.<sup>27</sup> ([García, 2023](#))
- Mercedes aprueba una inversión de 80 millones de euros para mejorar sus instalaciones en Brackley. ([Martínez, 2023](#))

Aquellos equipos afectados por el límite presupuestario, es decir, aquellos equipos que invertían más dinero en la construcción del monoplaza presentan un superávit en sus cuentas. Este superávit está siendo reinvertido por las marcas en la mejora de las instalaciones y desarrollando otros programas como los Hypercar para desarrollar tecnología que luego se pueda implementar en el monoplaza.<sup>28</sup> ([Martínez, 2023](#))

#### 2.3.4. *Los pilotos de “pago por jugar”*

El caso de los pilotos que “pagan por pilotar” siempre ha levantado cejas tanto en el pasado como en la actualidad. Si bien se puede tratar de buenos pilotos, en varias ocasiones estos no acaban dando el nivel que se espera de un piloto de F1.

---

<sup>27</sup> El túnel de viento es donde cada escudería pone a prueba el coche y puede observar su rendimiento. Cada escudería cuenta con un número de horas de túnel de viento, siendo de gran importancia contar con el máximo número de horas posible. Pese a que existen otros factores determinantes en la fabricación del monoplaza, el túnel de viento es una de las herramientas primordiales.

<sup>28</sup> El tema de los Hypercar es muy complejo, ya que equipos como Ferrari ha aprovechado el excedente de dinero para invertirlo en esta categoría. Ello le permite desarrollar una tecnología y componentes con el objetivo de poder implementarlo con posterioridad en el monoplaza de F1. Se trata de un tema muy ambiguo y que todavía no se ha normativizado generando discrepancias entre los equipos.

Uno de los casos más sonados es el del piloto ruso, Nikita Mazepin, piloto de Haas hasta 2022.<sup>29</sup> En la temporada 2021, Mazepin condujo un total de 21 GPs para Haas, retirándose en 5 de ellos y siendo su mejor resultado 14º en el GP de Azerbaijan.<sup>30</sup> Su participación en la categoría siempre estuvo cuestionada por el millonario contrato que Haas tenía con la empresa rusa Uralkali, de la cual es dueño el padre de Nikita. Antes de que la escudería estadounidense decidiera romper el contrato con la empresa de fertilizantes de potasa, la aportación que realizó Dmitry Mazepin, padre del piloto, fue de 12 millones de euros para la temporada 2022. Siendo Haas la penúltima escudería que menor presupuesto tiene, es de considerar que el piloto Nikita Mazepin tuviera más opciones frente a otros pilotos, más cualificados, de sentarse en el monoplaza por la inversión de su padre. ([Mason, 2022](#))

Ello no quiere decir que no tengan un talento extraordinario para la conducción, ya que ninguna escudería confiaría un monoplaza de millones de euros a un joven sin talento que solo tenga un respaldo financiero. Sin embargo, se cierran puertas a jóvenes talentos que no encuentran la oportunidad por esa falta de patrocinio.

La importancia de un patrocinio es visible en el caso del piloto mexicano Sergio “Checo” Pérez. Desde la temprana edad de 7 años, la carrera del joven talento mexicano fue puesta en manos de Carlos Slim Helú, propietario de América Móvil y el hombre más rico de México. La creación de la Escudería Telmex en 2002, por Carlos Slim Domit<sup>31</sup> fue un trampolín a Europa que le permitió adentrarse en la Fórmula BMW y tras ello a la Fórmula 2. ([Infobae, 2021](#))

Estando siempre patrocinado por Telmex fue un aliciente para su fichaje por Sauber F1 en 2011, que a la firma del contrato de Checo Pérez como piloto de F1 anunció una asociación con Telmex. ([Elizalde, 2010](#)) Sin embargo, no es su patrocinio quien le mantiene en la máxima categoría, ya que son más de 10 años los que lleva compitiendo a

---

<sup>29</sup> Con la invasión de Rusia a Ucrania a principios de 2022 hizo que se rompieran todas las relaciones entre el piloto y el equipo Haas, rescindiendo su contrato y el contrato de patrocinio que tenían con el padre del piloto. Ya que estaban siendo patrocinados por Uralkali, empresa rusa.

<sup>30</sup> Indicar que solo se suman puntos tanto para el mundial de constructores como el de pilotos a partir de la 10ª posición, por lo que Nikita no sumó ningún punto para la escudería.

<sup>31</sup> Hijo de Carlos Slim Helú y Presidente del Consejo de Administración Telmex.



máximo nivel y pilotando para Red Bull, actual campeón de constructores que no necesita de patrocinios de pilotos para su financiación.

Tras el desarrollo de estos cuatro epígrafes acerca de la financiación de un equipo, podemos concluir que se trata de un entramado de alto nivel. Es una competición muy costosa que requiere de múltiples fuentes de financiación, obtener rendimiento y buenos resultados acaba dependiendo de un fuerte respaldo financiero por parte de las marcas. Como observamos son Ferrari, Red Bull, McLaren y Mercedes los fabricantes que siempre optan al título y los que encuentran detrás de sus escuderías fuertes respaldos económicos.

Como veremos más adelante, Aston Martin de la mano de su nuevo dueño Lawrence Stroll está llevando a cabo una fuerte inversión con el objetivo de amenazar esas primeras posiciones que tan cotizadas son. Hasta el momento, desde su llegada en 2021 a la F1, Aston Martin ha elevado su posición de séptimo equipo a ser el quinto equipo en 2023. El progreso es notable y profundizaremos en ello.

#### **2.4. Pacto de la concordia**

Tras haber hecho mención del Pacto de la concordia y como este afecta a la competición, entraremos en materia de lo que este documento legal supone.

Se trata de un acuerdo entre los dos máximos dirigentes de la competición, el Grupo Fórmula 1 o FOM y la FIA. El primero de estos pactos data a fecha de 1981, el objetivo de este primer pacto firmado en París fue poner fin a una “guerra” entre los grandes equipos y los pequeños constructores de la parrilla. En este primer acuerdo se otorgó a la Asociación de Constructores (FOCA) el derecho a negociar los contratos de televisión, a la par que otorgó una estabilidad en cuanto a la entrada y salida de equipos se trataba. Sin embargo, lo más importante de este acuerdo fue el establecimiento de un reparto económico de la bolsa de premios. ([Ducros, 2020](#)) ([Martínez, 2020](#))

Dicho pacto jerarquiza el funcionamiento de la Fórmula 1 desde un punto de vista deportivo y financiero, repartiendo las competencias entre la FIA y la FOM. La FIA desde el punto de vista puramente normativo, es decir, sanciones, reglamentos, etc. y la FOM encargándose de la explotación comercial.

El último acuerdo firmado por las 10 escuderías entró en vigor para la temporada 2021 y tendrá una validez que se extenderá hasta finales de 2025. Como hemos dejado entrever a lo largo del estudio, este pacto trató de resolver tres cuestiones principales:

- Equiparación de la competición a través de un límite presupuestario, en su artículo 2, la [Regulación Financiera de la Fórmula 1 Ed. 2021](#), establece una obligaciones para los equipos de la Fórmula 1, entre ellas se encuentra este techo presupuestario. Limitado a 145 millones de dólares para la temporada 2021 este se ha fijado en 135 millones para la temporada actual, 2023.
- Un reparto de los beneficios más equitativo, que reduzca las distancias entre las escuderías.
- En tercer lugar, se trató de suprimir el derecho de veto del que dispone Ferrari, como equipo más longevo de la Fórmula 1. Este derecho de veto le permite bloquear las reglas y pedir un cambio de la misma si considera que no favorece a sus intereses.<sup>32</sup> A pesar de intentar suprimir este derecho el histórico italiano exigió su mantenimiento para seguir en la competición. ([Ducros, 2020](#))

Solo queda preguntarnos si los efectos que ha tenido el pacto son los que se buscaban, generar una competición con un entorno financiero más justo, que disminuya las diferencias entre los equipos. Por un lado, el límite presupuestario pone en igualdad de condiciones a los equipos, pero como hemos visto algunas escuderías encuentran la manera de reinvertir sus excedentes y mantener esa ventaja económica frente a su rivales. Bien mediante la renovación de instalaciones como en el caso de Mercedes o como Ferrari invirtiendo ese superávit en otras categorías del motor que le sirven de base para el desarrollo de tecnología que posteriormente buscarán implementar en la Fórmula 1.

Por otro lado, se busca un reparto más equitativo de los beneficios. A modo de ejemplo en 2018, los ingresos del Grupo Fórmula 1 fueron de 721 millones de euros de los cuales Ferrari recibió un 20,50%, Mercedes un 18%, Red Bull 15,50% y Sauber (último clasificado en 2017 y actualmente Alfa Romeo) un 5%, el pacto busca reducir esta diferencia. ([Ducros, 2020](#)) Tomando los datos de 2022, con un ingreso de 1.086 millones euros por parte del Grupo, hemos visto que Ferrari ha recibido 188 millones,

---

<sup>32</sup> Por ejemplo, en 2015 Ferrari bloqueó la introducción de un precio máximo para los motores y las cajas de cambio. Algo que le perjudicaba como OEM.

Red Bull 158 millones, Mercedes 149 millones y AlphaTauri 68 millones (último clasificado de la temporada 2021). Ello ofrece un reparto del 17,29%, 14,61%, 13,74% y un 6,22% respectivamente, si bien se ha reducido esa brecha sigue existiendo una diferencia notable de ingresos que dificulta esa búsqueda de una competición “más apretada”.

Fruto de esta desigualdad económica son los dividendos que paga la FOM en concepto de Long-Standing o Ferrari Budget y el pago por CCD o ser de los fabricantes más laureados. Esto denota que el Pacto de la concordia todavía tiene un importante trabajo por delante, pero que las bases que está tomando bajo la nueva directiva son positivas hacia un cambio real.

### **3. ASTON MARTIN Y SU ÉXITO EN LA FÓRMULA 1**

#### **3.1. Antecedentes y nacimiento de la escudería**

Actualmente, en la Fórmula 1 compiten diez escuderías para alzarse con el Campeonato de Constructores. Siendo habitual que se produzca la compraventa de alguna de estas diez plazas a través de la adquisición de sus estructuras completas. Normalmente se produce cuando una escudería entra en crisis o su situación económica no augura cambios positivos en el medio plazo. La compra de su estructura conlleva un renombramiento, cambio de sponsors... pero las instalaciones, los empleados, es decir, los activos del equipo se mantienen.

Aunque parezca que Aston Martin entró en la competición en 2021<sup>33</sup>, la plaza que ocupa se remonta a los años 90 con el equipo Jordan Grand Prix. ([Alonso, 2023](#)) Sin embargo, nos remontaremos tan solo hasta el 2018 cuando se produce la entrada en escena de Lawrence Stroll, principal artífice de la llegada de la marca británica a la Fórmula 1 como marca independiente.

El año 2018 sería el año en el que Force India entraría en proceso de administración por su situación económica. ([F1, 2018](#)) Los administradores de FRP Advisory fueron los encargados de dirigir el proceso de venta y los que elegirían el consorcio liderado por Lawrence Stroll como la opción más viable. A 27 de julio de 2018,

---

<sup>33</sup> Año en el que la escudería paso a denominarse como Aston Martin tras su primera aventura en la competición en 1959.

cuando comenzó el periodo de administración, Force India presentaba 240.000 libras esterlinas en su cuenta bancaria. La urgencia por rescatar al equipo y cubrir costes llevó a que FRP Advisory eligiera a Racing Point como principal contendiente. La oferta presentada por el consorcio británico era la única que se centraba en rescatar al equipo como una empresa en funcionamiento<sup>34</sup>. Acordado un precio de 90 millones de libras esterlinas (100 millones de euros), Force India pasó a competir bajo el nombre de Racing Point bajo las órdenes de una nueva cúpula, con Stroll en cabeza. ([Cooper, 2018](#))

El proyecto de Lawrence Stroll en la Fórmula 1 no paraba con la escudería Racing Point, el magnate canadiense quería ir un paso más allá. Anunciándose el 31 de enero de 2020 la venta de un 16,7% de la compañía británica, Aston Martin Lagonda, Stroll pagaría 182 millones de libras esterlinas (202 millones de euros) acordando en dicha venta que su equipo de Fórmula 1 se convertiría en el equipo Aston Martin F1 a partir de la temporada 2021<sup>35</sup>. ([La Vanguardia, 2020](#))

Convirtiéndose así en el nuevo presidente ejecutivo de Aston Martin, la primera medida que el canadiense buscó fue el regreso a la Fórmula 1. Su retorno a la categoría se aplazó un año, ya que la marca británica arrastraba un acuerdo de cooperación con Red Bull que concluía a finales de 2020. Además contarían con un año de adaptación para llevar a cabo un plan de actuación.

Como tantas otras marcas que tuvieron sus inicios y tristes finales en la categoría reina, se cuestionaba el nivel de implicación real de Aston Martin en el equipo. De este modo, expondremos los pilares que sentarían la base del equipo en su inicio en la Fórmula 1.

### **3.2. La estrategia de Aston Martin**

La firma británica no pasaba por su mejor momento a la fecha de compra por el magnate canadiense, si bien las pérdidas fueron de 116 millones euros en el 2019, en el primer trimestre de 2020 ya superaban los 133 millones de euros. Ante esta situación, Stroll remarcaba la importancia del proyecto F1 para el plan de recuperación de la

---

<sup>34</sup> Salvando de este modo 400 puestos de empleo, todos los ocupados en la fábrica de la escudería en Silverstone.

<sup>35</sup> Recordemos que Aston Martin venía siendo el mayor patrocinador del equipo Red Bull, con el cual rompería relaciones tras esta compra, ya que su contrato finalizaba en la temporada de 2020.

compañía. *"A partir del año que viene también tendremos el gran beneficio de nuestro propio equipo de Fórmula 1 que nos dará una plataforma de marketing global significativa para fortalecer aún más nuestra marca e interactuar con nuestros clientes y socios en todo el mundo" [...] "Progresivamente, revitalizaremos nuestras iniciativas y programas de marketing en nuestros principales mercados a medida que emerjan de las primeras fases del entorno COVID-19"*<sup>36</sup>. ([Llata, 2020](#))

El plan, a tres años vista, es inmiscuirse en la batalla por podios y victorias ante los equipos grandes de la Fórmula 1. *"Probablemente sea un plan de tres años para nosotros. La fábrica necesitará un par de años, y contratar a las personas adecuadas lleva ese tiempo. Durante esa fase de transición, no estaremos en el lugar que deseamos, tendremos que trabajar juntos"*, comentó Szafnauer<sup>37</sup>. *"Cada año deberíamos estar mejorando, nunca deberíamos dar un paso atrás. Nuestro objetivo es estar entre los tres primeros, ser competitivos y tener la oportunidad de ganar carreras o acabar regularmente en el podio"*, remarcó. *"Incluso si no estamos entre los tres primeros, por lo menos competir en el nivel donde los tres primeros están actualmente. Eso sería un éxito para nosotros"*, finalizó. ([Llata, 2020](#))

### 3.2.1. Inversión en capital humano

La Fórmula 1 es el deporte donde las herramientas que se emplean para competir llegan a ser más importantes que la calidad del piloto para obtener buenos resultados. Por lo que el desarrollo del monoplaza es clave para el éxito. De este modo es primordial el contar con un excelente personal. Siendo conocedor de ello, Lawrence Stroll se estableció el objetivo de rodearse de grandes personajes de este deporte.

#### A) Martin Whitmarsh

Ingeniero mecánico que se labró su carrera en la Fórmula 1 como mano derecha de Ron Dennis<sup>38</sup> en McLaren, llegando a ser director de operaciones de la escudería en 1989. Convirtiéndose en CEO del grupo McLaren y director ejecutivo de McLaren Racing en 2004, siendo el sucesor de Dennis. En 2017 ocupaba un puesto de miembro

---

<sup>36</sup> Este es un claro ejemplo de que la Fórmula 1 en muchas ocasiones el objetivo primordial no es la obtención de un beneficio monetario, si no de utilizar la plataforma como escaparate de la marca.

<sup>37</sup> Director de equipo de Aston Martin F1 hasta 2021, predecesor de Mike Krack.

<sup>38</sup> Ex-director ejecutivo de la escudería McLaren, durante su administración conquistó 158 Grandes Premios y 7 Mundiales de Constructores.

del Consejo de Administración de la Fórmula E<sup>39</sup> hasta que en octubre de 2021 Stroll lo ficha como CEO de Aston Martin Performance Technologies. Siendo responsable de la comercialización de las capacidades técnicas desarrolladas por el grupo en la F1. ([Plaza, 2022](#))

#### B) Mike Krack

Sus inicios en la Fórmula 1 se remontan al año 2001 con el equipo Sauber, comenzando como ingeniero de análisis de datos y posteriormente como ingeniero de pista de Felipe Massa<sup>40</sup>. Su paso por la marca alemana automovilística BMW como ingeniero de test en 1998, le favoreció cuando BMW compró el equipo Sauber y lo promovieron como ingeniero jefe.

Tras su marcha del equipo en 2008, Krack trabajó en distintas disciplinas del mundo del motor, entre ellas, la Fórmula 3, el *Deutsche Tourenwagen Masters*<sup>41</sup>, el *World Endurance Championship*<sup>42</sup> y la Fórmula E. Siendo en enero de 2022, cuando Mike Krack es nombrado nuevo director del equipo Aston Martin. ([Plaza, 2022](#))

#### C) Andrew Green

Este ingeniero británico comenzó su aventura en la Fórmula 1 como ingeniero de pista para el equipo Jordan Grand Prix en 1990. En 1998 ficharía por el equipo BAR como responsable de ingeniería mecánica, pasando a jefe de diseño y desarrollo para el equipo Red Bull en 2004.

Siendo conocedor de la casa, ya que Andrew actuó como director de ingeniería en 2010 cuando el equipo se llamaba *Force India* y en 2011 como director técnico, este mantuvo su cargo en la escudería a la llegada de Lawrence Stroll y la conversión a *Racing Point*. Siendo una pieza clave para el proyecto como director técnico de operaciones para el equipo británico, este abandonó el puesto en 2023 para supervisar el negocio tecnológico de la empresa. ([Plaza, 2022](#))

#### D) Dan Fallows

Este reputado ingeniero comenzó su trayectoria en la Fórmula 1 con Jaguar Racing 21 años atrás, convirtiéndose en aerodinamicista senior del equipo. Tras la compra del equipo por Red Bull, el británico abandonaría la escudería en 2004. Sin embargo, volvería en 2006 como líder de equipo en el departamento aerodinámico, convirtiéndose en una

---

<sup>39</sup> Categoría de monoplazas eléctricos organizada por la FIA.

<sup>40</sup> Subcampeón del mundial de pilotos del año 2008.

<sup>41</sup> También conocido como el DTM es un campeonato automovilístico que se disputa en Alemania desde el año 2000, en la categoría de turismos.

<sup>42</sup> Conocido como el Campeonato Mundial de Resistencia de la FIA, categoría de gran turismo.

pieza clave del periodo de máximo esplendor de la escudería de bebidas energéticas<sup>43</sup>. ([Plaza, 2022](#))

Este éxito elevó a Fallows a ser promovido como director de aerodinámica en 2014, puesto en el que permaneció a las órdenes de Adrian Newey<sup>44</sup> hasta junio de 2021, cuando fue fichado por Aston Martin para el cargo de director técnico. ([Plaza, 2022](#))

Siendo fichado para ocupar el cargo de director técnico en sustitución de Andrew Green, llegaron a operar juntos ejerciendo ambos como directores técnicos hasta que definitivamente Green dejó el puesto.

#### E) Luca Furbatto

Comenzando su trayectoria con el equipo Tyrrell, este ingeniero italiano presenta una gran experiencia dentro del paddock. Ejerció como ingeniero de rendimiento para BAR hasta que en el año 2000 se marchó a Toyota, pasando por McLaren como responsable de materiales y posteriormente ser ascendido a responsable de proyectos.

En 2011 pasó a ser el nuevo diseñador jefe para el equipo Toro Rosso y tras pasar por Manor y Sauber aterrizó en Aston Martin como director de ingeniería. ([Plaza, 2022](#))

#### F) Andy Stevenson

Este veterano ingeniero acumula una gran experiencia dentro del equipo, siendo jefe de mecánicos para la escudería Jordan Grand Prix, asumió las responsabilidades de director deportivo en 2005. Cargo que ha conservado a través de todas las etapas de conversión de la escudería hasta denominarse como Aston Martin<sup>45</sup>. ([Plaza, 2022](#))

### 3.2.2. *Inversión en infraestructuras*

Al igual que formar un excelente grupo humano es importante en este deporte, hay que dotarlos de grandes infraestructuras y medios para que puedan desarrollar su trabajo adecuadamente y que ello se extrapole a la pista con resultados.

De este modo, la construcción de una nueva fábrica para el desarrollo del equipo es uno de los pilares de Aston Martin para alcanzar el éxito. Tratándose de unas

---

<sup>43</sup> Red Bull logró coronarse campeón tanto del mundial de constructores como de pilotos cuatro veces consecutivas en los años 2010-2013. Obteniendo esos cuatro mundiales de pilotos consecutivos con Sebastian Vettel a los mandos del monoplaza.

<sup>44</sup> Reputado ingeniero que tiene en su palmarés la consecución de 25 títulos mundiales, 13 de pilotos y 12 de constructores.

<sup>45</sup> Desde que Stevenson asumió el cargo de director deportivo en 2005, este ha conservado dicho puesto desde que la escudería se denominaba Midland, pasando por Spyker, Force India, Racing Point y, actualmente, Aston Martin.

instalaciones con una extensión de 37.000 m<sup>2</sup>, la cual contará con los últimos avances, se convertirá, una vez finalizada, en las instalaciones más modernas de los diez equipos de parrilla.

La fábrica se está construyendo en tres partes. El Edificio Uno, en el cual se realizarán tareas de diseño, fabricación y comercialización, finalizó sus obras en julio<sup>46</sup>. El Edificio Dos albergará el simulador de pilotaje, las instalaciones para el personal y el centro logístico y el en Edificio Tres estará el túnel de viento. ([Galán, 2022](#))

Se prevé que tanto el Edificio Dos como el Tres estén finalizados a lo largo de 2024. Esta previsión significa que el modelo que se está diseñando para la temporada 2024 saldrá de la nueva fábrica. Sin embargo no será hasta el 2025 cuando el monoplaza se beneficie del túnel de viento más moderno de la F1 y los pilotos dispongan del uso del nuevo simulador. ([Smith, 2022](#))

Esta obra cuasi faraónica, teniendo en cuenta la situación de *Force India* antes de la llegada de Lawrence Stroll, ha supuesto un desembolso cercano a los 300 millones de euros. Considerándose como prueba del compromiso del magnate para con el proyecto de Aston Martin en la Fórmula 1. ([Smith, 2022](#))

### 3.2.3. *Pilotos de la escudería*

El piloto detrás del volante es el que finalmente muestra el rendimiento del monoplaza y por ende si lo invertido da sus frutos. Cada uno de los diez equipos que componen la parrilla compite por el título con una pareja de pilotos. Ello hace que el equipo deba contar con pilotos con grandes capacidades de manejo y sinergias entre ellos.

En 2020, último año en el que el equipo de Lawrence Stroll correría bajo el nombre de Racing Point, los pilotos de la escudería eran Sergio Pérez y Lance Stroll. Si bien nos resulta conocido el apellido del segundo piloto es porque este es el hijo de Lawrence. El expiloto de Williams cosechó 46 puntos en 41 GPs tras dos años con la escudería inglesa, no siendo un desempeño sobresaliente, fue suficiente para su fichaje

---

<sup>46</sup> Situándose las instalaciones cerca del circuito de Silverstone se aprovechó el GP de Silverstone de 2023 para presentar las instalaciones finalizadas del que es el Edificio Principal de Aston Martin.



por Racing Point en 2019.<sup>47</sup> Por otro lado, el piloto mexicano, Sergio “Checo” Pérez, ya es un viejo conocido de la parrilla y piloto de *Force India* desde 2014, por lo que mantuvo su puesto tras la llegada de Lawrence Stroll.

En el primer y único año en el que Lance Stroll y Sergio Pérez fueron compañeros de equipo, el mexicano finalizó cuarto en el mundial de pilotos frente a la undécima posición del canadiense. En lo deportivo parece que no hubiera duda en el que debería considerarse como el “primer” piloto del equipo, pero la decisión de Lawrence para la temporada 2021 fue mantener a Lance Stroll como piloto de Aston Martin y fichar al tetracampeón del mundo de la F1, Sebastian Vettel.

El fichaje de un piloto de talla mundial como lo es el alemán nos indica la dirección de Aston Martin. Por un lado, aumenta el reconocimiento de la escudería a nivel público y por otro, es una clara declaración de la ambición del equipo de establecerse como uno de los nombres más competitivos de la marca. ([Mundo Deportivo, 2020](#))

Ahora bien, la no renovación del piloto mexicano aumenta la presión del joven piloto Lance Stroll, el cual tiene que labrarse una reputación y librarse de la carga de ser el “hijo del dueño”. En los dos años que Sebastian Vettel se ha encontrado al frente del monopla británico los resultados frente a su compañero han sido los siguientes:

TABLA 4: COMPARATIVA SEBASTIAN VETTEL VS LANCE STROLL

Temporada	Sebastian Vettel		Lance Stroll	
	Puntos	Posición en el campeonato	Puntos	Posición en el campeonato
2021	43	12°	34	13°
2022	37	12°	18	15°

Fuente: Elaboración propia con datos extraídos de [Racing Statistics](#)

Lejos de aportarnos unos datos relevantes en cuanto a la competitividad del coche, tema que trataremos más adelante, el piloto alemán se posiciona como líder del equipo Aston Martin. Sin embargo, su retirada del mundo del motor obligaría a Aston Martin a volver al mercado de pilotos en busca de un compañero para Stroll. Fernando Alonso, el

<sup>47</sup> Año en el que Lawrence Stroll adquirió toda la infraestructura del equipo Force India para renómbrale como Racing Point.

bicampeón del mundo sería el elegido. Esta tendencia de fichajes sigue mostrando el “hambre” de Aston Martin al incluir en sus filas a otro campeón del mundo que pueda aportar su experiencia ganadora. Con un coche más competitivo para esta temporada de 2023 y en una verdadera disputa por sumar puntos frente al resto de escuderías Gran Premio tras Gran Premio, los datos se tornan más relevantes en cuanto a la “calidad” del piloto y su determinación.

TABLA 5: COMPARATIVA FERNANDO ALONSO VS LANCE STROLL

Temporada	Fernando Alonso		Lance Stroll	
	Puntos	Posición en el campeonato	Puntos	Posición en el campeonato
2023	206	4º	74	10º

Fuente: Elaboración propia con datos extraídos de [F1.com](https://www.f1.com)

Los datos son clarificadores y muestran que Lance Stroll no se encuentra al nivel de su compañero. Cabe preguntarse hasta qué punto resulta beneficioso para un equipo con proyecto a futuro el contar con una pareja de pilotos con esta descompensación. Esta situación coloca al magnate canadiense en un *impasse*, la decisiones futuras nos dirán la solución que Lawrence Stroll cree más conveniente.

### 3.3. DAFO

Expuestos los cambios en el eje transversal de Aston Martin, veremos cómo se extrapolan los mismo en un análisis DAFO.

#### 3.3.1. Debilidades

La primera y clara debilidad que presenta Aston Martin es su juventud. No olvidemos que se trata de una escudería que entró a competir en la Fórmula 1 en 2021 tras más de 60 años. El reunir a un gran equipo de ingenieros y dotarlos de excelentes infraestructuras no da sus frutos hasta existir unas sinergias, las horas de trabajo y el “ensayo y error” es lo que fortalecerá al equipo y ello requiere de tiempo.

La dependencia de motorización. Aston Martin no crea sus propios motores, estos son motorizados por Mercedes, el cual también tiene un equipo en la Fórmula 1. Esta dependencia se traduce en limitaciones ya que dependes de un proveedor externo y Aston Martin tiene que adaptarse a las condiciones impuestas por el mismo. Asimismo, los ingenieros no pueden investigar y realizar pruebas construyendo un motor de cero, todo su trabajo parte de un motor al que ellos no han dado forma.

A esta debilidad cabe sumar un *hándicap*, si bien el reglamento de la Fórmula estipula que los motores que se suministran a clientes tienen que ser idénticos a los que lleva el equipo oficial existen zonas grises que bordean o reinterpretan la norma. Esta zona gris es donde se generan las diferencias, que se traducen en monoplazas más lentos, una o dos décimas, que puede parecer irrisorio, pero en la Fórmula 1 es un mundo. Resulta lógico que las unidades de potencia “pata negra” no sean dados a un equipo que al fin y al cabo es un rival a ojos de Mercedes, ya que ellos compiten por el mismo logro. ([de Villota, 2023](#))

### 3.3.2. Amenazas

La inclusión de un nuevo reglamento financiero. El ya mencionado reglamento fue introducido para la temporada 2021 y limita el presupuesto de las escuderías en 145 millones de dólares con una reducción gradual hasta los 135 millones. Este supone una amenaza para Aston Martin, ya que equipos históricos como Ferrari o McLaren parten no solo con mayor experiencia, sino que han podido invertir un gran capital en sus inicios frente a Aston Martin que sentará sus bases con un control más rígido.

Si bien Aston Martin entró en la competición con un techo presupuestario de 145 millones de dólares en 2021, tan solo Mercedes en el año 2020 dispuso de un presupuesto de 424 millones de euros<sup>48</sup>. ([García, 2022](#)) Aunque supone un problema para los grandes presupuestos, ya que les obliga a recortar gastos para adaptarse a la nueva norma, genera una gran brecha entre los equipos que han podido disfrutar de cuantiosos presupuestos durante años frente a un joven equipo que disponiendo de capital se ve limitado en sus inicios.

### 3.3.3. Fortalezas

Remitiéndonos a la inversión realizada por Lawrence Stroll las mayores fortalezas del equipo Aston Martin son su nueva plantilla y las grandes infraestructuras desarrolladas para llevar a cabo su trabajo.

De su capital humano cabrá destacar la figura de Dan Fallows, su salida de Red Bull Racing F1 en 2021 supuso un contratiempo para el equipo austriaco. Siendo jefe de equipo del departamento de aerodinámica de Red Bull, fue una pieza clave en el

---

<sup>48</sup> Aproximadamente 460 millones de dólares.

desarrollo de los monoplazas que llevarían al equipo de bebidas energéticas a conseguir sus primeros podios, victorias y, finalmente, ocho títulos mundiales en cuatro años, entre 2010 y 2013<sup>49</sup>.

La elevada experiencia de Fallows en la aerodinámica del coche es un factor determinante a la hora de desarrollar un coche competitivo, que complementado con el desarrollo de las nuevas infraestructuras construyen la mayor fortaleza del equipo británico, la “Fábrica”.

Fallows se deshizo en elogios en la presentación de la Fábrica en Silverstone, *“No hay duda de que será una instalación de clase mundial, y tener acceso a ella las 24 horas del día si es necesario es muy importante, obviamente”*, a raíz del nuevo túnel del tiempo declaró que, *“tener tu propia instalación significa que también puedes hacer otros experimentos, lo que tiene un valor incalculable. Es un lujo que ahora mismo, compartiendo el túnel con otro equipo, no nos podemos permitir”*. ([Smith, 2022](#))

Estas nuevas instalaciones son el pilar fundamental que deberían darle a Aston Martin todo lo necesario para seguir mejorando. Asimismo, sería la primera instalación del equipo construida con el nuevo límite presupuestario de la Fórmula 1. De este modo, el hecho de haber reunido todo el proceso de desarrollo del monoplaza bajo el mismo techo hace que las labores sean más baratas y rápidas, aumentando la eficiencia del equipo y disponiendo de más dinero y tiempo para emplearlo en mejoras que redundarán en una mejora del rendimiento en pista. ([Smith, 2022](#))

El monoplaza que se verá beneficiado de la nueva infraestructura al completo será el desarrollado en 2025. El actual monoplaza, el AMR23, es el último coche diseñado y producido en la fábrica actual. El modelo de 2024 ya será desarrollado en la nueva fábrica, el Edificio 1 y en 2025, el coche se habrá beneficiado de la utilización del túnel de viento más moderno de la F1<sup>50</sup>. ([Smith, 2022](#))

---

<sup>49</sup> Ocho títulos mundiales, ya que, de manera consecutiva ganaron el mundial de constructores y de pilotos de 2010 a 2013.

<sup>50</sup> Junto con McLaren que también está construyendo un nuevo túnel de viento, serán los dos equipos que tendrán instalaciones nuevas construidas en la última década.

Siguiendo con los nuevos fichajes de la era Stroll, el fichaje de Fernando Alonso como piloto de cara a las temporadas 2023 y 2024 ha supuesto una enorme fortaleza para el equipo. El experimentado piloto asturiano ha traído savia nueva al equipo, el máximo responsable del equipo, Mike Krack admitió estar impresionado por el aporte de Fernando. Llega a señalar que Fernando Alonso, *“ha superado mis expectativas, y fueron muy altas. No se trata sólo de lo que puede hacer en la pista, porque eso es lo que esperaba, sino también de la forma en que se ha integrado en el equipo”*. *“Hace exactamente lo que necesitamos que haga: es constructivo cuando tiene que serlo y desafiante cuando tiene que serlo”*. Respecto a los análisis que ofrece, *“Es fantástico en estas cosas. Cuando da un análisis, siempre es positivo, nunca hay una mala palabra: se trata de lo que descubrió, lo que siente, lo que funcionó bien y lo que quiere probar a continuación”*. ([Plaza, 2023](#))

Dejando a un lado la contribución aportada por Alonso a nivel deportivo, destaca en gran medida su popularidad. El bicampeón mundial trajo sonrisas y alegrías a la escudería británica, no solo por el hecho de fichar un piloto de elevada categoría, sino que su llegada supuso un incremento en el *merchandasing* de Aston Martin. Desde que se oficializó su llegada a la escudería, se han tenido que solicitar más productos y se comenzaron a producir productos de ediciones especiales con el nombre y apellidos del piloto y su dorsal 14. ([Parra, 2022](#))

#### 3.3.4. Oportunidades

Para el año 2026 se prevé una alteración en el reglamento de los motores empleados en los monoplazas. De cara a esta modificación, Aston Martin va a cambiar de fabricante, pasando a ser Honda quien desarrolle sus motores. Actualmente, la compañía japonesa tiene un contrato con Red Bull F1<sup>51</sup> hasta 2025, eso se traduce en una motorización en exclusiva para Aston Martin de cara a la temporada de 2026. De este modo, se pondría fin a la relación contractual con Mercedes y las desventajas que ello suponía para el equipo británico. ([Mitchell-Malm, 2023](#))

Aunque este cambio sea positivo, habrá que esperar a la temporada de 2026 para poder analizar el trabajo realizado por Honda. Y es que se trata de una decisión arriesgada,

---

<sup>51</sup> Incluyendo ambos equipos, es decir, Red Bull Oracle F1 y AlphaTauri, equipo “filial” de Red Bull.

ya que la marca japonesa se “retiró” formalmente de la F1 en 2021, comprometiéndose únicamente a un suministro continuo de unidades de potencia con Red Bull hasta 2025. Esta retirada parcial redujo sus proyectos a grupos reducidos de análisis sobre diferentes aspectos en las posibles regulaciones de la unidad de potencia de cara al 2026. ([Mitchell-Malm, 2023](#))

Lo positivo, es que el proyecto de Honda muestra una continuidad, no se empieza desde cero, en parte porque sus unidades de motor han sobresalido en el ciclo de reglas del motor que preceden a la normativa para 2026, es decir, la normativa actual.

En otro orden de cosas, la estructura accionarial de Aston Martin se verá alterada. El equipo venderá una parte del accionariado a la multimillonaria empresa de inversión privada, Arctos Partners. No siendo públicas las cifras oficiales a las que se ha comprado la acción, ni el porcentaje exacto de traspaso, se ha confirmado que se trata de una participación minoritaria en AMR Holdings GP Limited<sup>52</sup>, y no de Aston Martin Lagonda, empresa matriz. ([Cooper, 2023](#))

Además del beneficio financiero, Aston Martin declaró que Arctos Partners proporcionará *“un profundo conocimiento de la industria del deporte y una sólida red de relaciones influyentes para respaldar su crecimiento continuo”*. Y es que la firma de inversión estadounidense cuenta con otras tantas empresa deportivas inmersas en las mayores ligas de Estados Unidos como la Major League Beisbol (MLB), National Basketball Association (NBA), Major League Soccer (MLS), National Hockey League (NHL) y el fútbol europeo. A todo ello se suman unos activos declarados por valor de 6.640 millones de (6.225 millones de euros) a finales de 2022. ([Cooper, 2023](#))

De cara al futuro se prevé que Arctos aporte un profundo conocimiento de la industria del deporte y comparta la visión de Aston Martin, que es la de crear un equipo de Fórmula 1 de clase mundial. Lawrence Stroll definía la operación así, *“Estamos invirtiendo en infraestructura, personas y procesos, y este es el momento perfecto para fortalecernos en profundidad con la experiencia operativa y estratégica de Arctos.*

---

<sup>52</sup> Es una empresa británica que se encuentra dentro de los activos de Aston Martin Lagonda que posee y opera a Aston Martin F1 Team. La compañía se fundó con el propósito de comprar los activos de carreras de Fórmula 1 del equipo Force India.

*Juntos, continuaremos impulsando a este equipo hacia adelante, construyendo un futuro aún más brillante y exitoso". (Cooper, 2023)*

TABLA 6: ANÁLISIS DAFO

ANÁLISIS DAFO DE ASTON MARTIN	
DEBILIDADES	AMENAZAS
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Inexperiencia como equipo:</b> Pese a que Aston Martin ya estaba presente en la Fórmula 1 con Red Bull, no participaba como equipo en solitario desde los años 60. Por lo que empiezan el camino de cero.</li> <li>• <b>Unidad de potencia:</b> El suministrador de motores de Aston Martin es Mercedes, ello genera una dependencia de un proveedor externo teniendo que adaptarse a sus condiciones. Además, contando Mercedes con equipo propio en la F1, se podría ver al equipo británico como un rival más, no cediendo las unidades de potencia "pata negra" y reservarlas para su propia división.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Nuevo Reglamento Financiero:</b> La llegada de Aston Martin a la competición fue simultánea a la fijación de un límite presupuestario. Por lo que la entrada de inyección de capital de Lawrence Stroll se encuentra limitada con este techo económico.</li> </ul>

FORTALEZAS	OPORTUNIDADES
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Capital humano:</b> De los fichajes realizados en la “era Stroll”, Dan Fallows, proveniente de Red Bull como jefe del departamento de aerodinámica y consiguiendo ocho títulos mundiales, aporta una experiencia superior en el terreno de la aerodinámica del monoplaza, siendo un elemento clave en su desarrollo.</li> <li>• <b>Infraestructuras:</b> La construcción de la nueva fábrica en Silverstone posiciona a Aston Martin como el equipo de la parrilla con las instalaciones más actualizadas de la última década.</li> <li>• <b>Renovación de piloto:</b> El fichaje del piloto asturiano, Fernando Alonso, no deja de aportar un aura de experiencia que dentro del box siendo muy reconocido por todos los ingenieros. Asimismo, ha reavivado la venta de <i>merchandasing</i> del equipo, aumentando su popularidad.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Cambio de motorista:</b> Para 2026 la FIA ha confirmado la inclusión de un nuevo reglamento de motores, estas modificaciones se sincronizarán con un cambio de motorista para Aston Martin. Finalizado el contrato con Mercedes, Honda sería el nuevo fabricante que motorizara a Aston Martin en 2026, siendo la única escudería con la que trabajaría la marca japonesa. Por lo que, ya no se encontraría condicionado por la presencia de un equipo “rival” y por otro lado, Honda ya está desarrollando pequeños proyectos de cara al 2026 con este nuevo reglamento.</li> <li>• <b>Arctos Partners:</b> La entrada de este nuevo socio como accionista minoritario aportará, además del beneficio financiero, un profundo conocimiento de la industria del deporte. La firma de inversión estadounidense cuenta con veinte empresas inmersas en las mayores ligas del deporte de Estados Unidos.</li> </ul>

### 3.4. Resultados

Si bien comentamos con anterioridad que el plan de Aston Martin era a tres años vista como indicó su exdirector de equipo, Otmar Szafnauer, este se ha visto modificado.

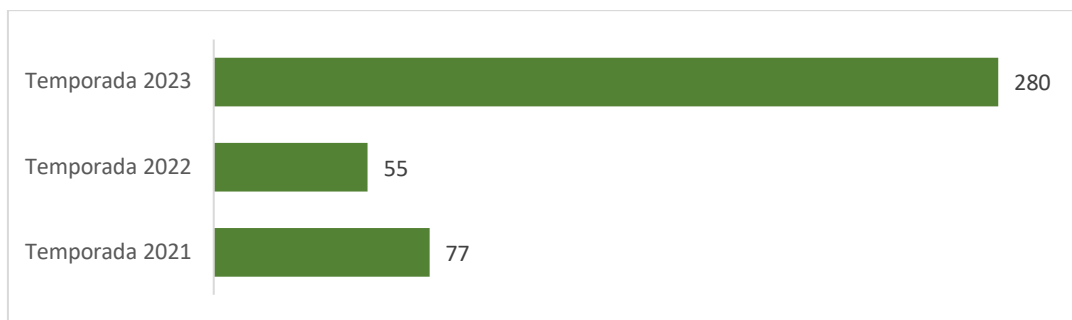


Lawrence Stroll aprovechó la presentación del monoplace para la temporada de 2022 como foco de la prevista subida a la “colina” del equipo británico. Actualmente, el plan es a cinco años, es decir, que se prevé que Aston Martin tendrá un coche realmente competitivo para la temporada 2025, optando a ser campeones mundiales. Solo queda preguntarse cuál es la situación actual y si se encuentran en la senda correcta.

### 3.4.1. Resultados deportivos

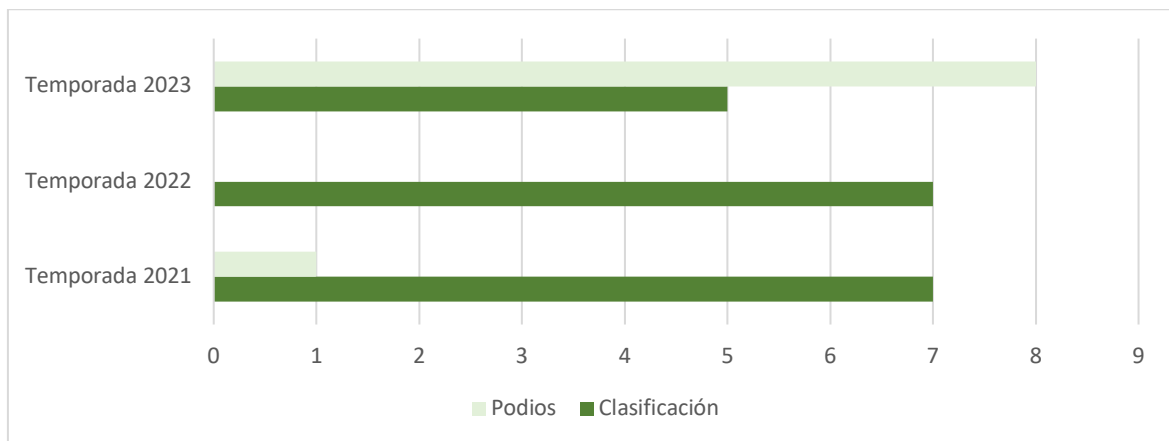
En lo deportivo, las dos primeras temporadas de Aston Martin dejaron más sombras que luces. Sin embargo, los resultados de la temporada de 2023 auguran que desde Silverstone se está realizando un buen trabajo.

GRÁFICO 5: PUNTOS OBTENIDOS POR LA ESCUDERÍA ASTON MARTIN F1 DESDE SU RETORNO A LA F1.



Fuente: [F1.com](https://www.f1.com)

GRÁFICO 6: CLASIFICACIÓN EN EL MUNDIAL Y PODIOS LOGRADOS



Fuente: [F1.com](https://www.f1.com)

Esta mejora de los resultados de cara a 2023 reportará un beneficio importante en las cuentas de Aston Martin. Como ya hemos mencionado, el reparto de los beneficios dentro de la FOM se encuentra regularizado, con la conformidad de todos los equipos, en el Pacto de la Concordia. Cada equipo recibe un beneficio estándar, el cual se ve

aumentado acorde a su posición en el mundial de constructores. Rescatando los datos de 2022, con un ingreso de 1.086 millones de euros por parte del Grupo Fórmula 1, hemos visto que Ferrari ha recibido 188 millones, Red Bull 158 millones, Mercedes 149 millones y Williams 75 millones<sup>53</sup>. (Benoit, 2023) Ello hace que pasar del séptimo clasificado al quinto en el mundial de constructores reporte un beneficio mucho mayor a Aston Martin, el cual se reflejará en sus cuentas de cara al cierre de esta temporada 2023.

### 3.4.2. Resultados financieros

AMR GP Limited es la compañía que nació en 2018 como la empresa matriz que compró los activos del equipo *Force India* a raíz de los problema financieros que venía desarrollando la escudería india. En la actualidad, es la entidad que posee y por tanto, gestiona Aston Martin F1 Team. El informe anual y estados financieros a 31 de diciembre de 2022 son, hasta la fecha, los datos más actualizados de la compañía, por ello expondremos los datos que más fielmente van a reflejar la situación financiera del equipo británico.

TABLA 7: ESTADO DEL RESULTADO GLOBAL PARA EL EJERCICIO FINALIZADO EL 31 DE DICIEMBRE DE 2022 DEL EQUIPO ASTON MARTIN F1 (en millones de euros<sup>54</sup>)

	2021	2022	Variación
<b>Facturación</b>	174,06	217,21	24,79%
<b>Coste de las ventas</b>	(124,66)	(175,93)	(41,13%)
<b>Beneficio bruto</b>	49,41	41,28	(16,45%)
<b>Pérdidas del ejercicio</b>	(50,13)	(61,23)	(22,14%)

Fuente: Elaboración propia con datos extraídos del [Informe anual de AMR GP Limited](#).

Se puede observar cómo Aston Martin F1 ha incurrido en una mayor facturación, es decir, un incremento en el volumen de negocio. Esta facturación engloba los patrocinios, premios en metálico y otros ingresos atribuibles a la explotación de un equipo de Fórmula 1, principal actividad de la sociedad. A lo largo de la temporada de 2022, la

<sup>53</sup> Último clasificado de la temporada 2022.

<sup>54</sup> Datos oficiales en libras esterlinas, se ha hecho el cambio de divisa a euro a noviembre de 2023.

escudería entabló relaciones con nuevos patrocinadores, dando la bienvenida a nuevos socios como BOSS, XP y Porto Seguro. Asimismo, el anuncio del fichaje de Fernando Alonso a mitad de temporada permitió a la entidad expresar ese primer “tirón” comercial del piloto asturiano. ([García, 2023](#))

Dentro de estos resultados cabrá destacar la ampliación de capital de 749 millones de euros que realizó la empresa automovilística con la que se dio entrada al fondo soberano de Arabia Saudí (PIF) con una inversión de 106 millones de euros. Lo cual entra en consonancia con la búsqueda de copatrocinador de Aston Martin para la temporada 2022. El equipo británico firmó con la petrolera saudí Aramco como copatrocinadora principal. ([García, 2023](#))

Si las cuentas del año 2021 se vieron afectadas por la COVID-19, el año 2022 fue testigo de la introducción del nuevo Reglamento Técnico de la FIA, ello se traduce en una mayor inversión requerida para el desarrollo del monoplaza. El caso de Aston Martin llega a ser más especial aun cuando sabemos que se encuentra inmersa en plena actualización de sus infraestructuras. Si bien el desembolso requerido para la construcción de la nueva fábrica se estimó en 200 millones de euros en un primer momento, la cifra definitiva asciende a 306 millones de euros. ([García, 2023](#)) Cabrá sumar un incremento en los costes del 29,5% interanual a causa de esta mayor inversión requerida en el monoplaza. El gasto en personal se incrementó ligeramente, pasando de 56,70 millones de euros a 59,40 millones de euros. Estimándose de cara a la próximas temporadas un incremento aún mayor, ya que la mejora de las instalaciones, es decir, la construcción de la nueva fábrica espera albergar un millar de trabajadores en su plantilla frente a los 449 empleados con los que cuenta la entidad en 2022. ([García, 2023](#))

A falta de emitir el informe anual de la temporada de 2023<sup>55</sup> y poder hacer una comparativa tras la mejora en el resultado deportivo de la escudería, Aston Martin está incurriendo en unos gastos elevados, pero normales dentro de su situación. Hay que tener en cuenta que es una escudería nueva que está sentando las bases para un plan a cinco años donde el objetivo es alzarse con el Campeonato de Constructores y de Pilotos de la Fórmula 1.

---

<sup>55</sup> AMR GP Limited suele emitir estos informes a mediados del año siguiente, es decir, que hasta mediados de 2024 no tendremos el informe anual de la temporada 2023.

En lo deportivo, los resultados han comenzado a notarse en esta temporada 2023 con esa mejoría del séptimo al quinto puesto en el mundial de constructores y con uno de sus pilotos en la cuarta posición del Mundial de Pilotos, Fernando Alonso. Recordando que esta mejora en la clasificación reporta un mayor beneficio para la escudería, pasando de percibir en 2022, 75,41 millones de euros ([Benoit, 2023](#)) a 96,42 millones de euros en 2023 ([Hardy, 2023](#)).

Aunque la mejora del equipo sea más palpable en lo deportivo, ya que se ha pasado de conseguir 55 puntos en el Mundial de Constructores en la temporada 2022 a 280 puntos en la temporada 2023 con todo lo que ello ha supuesto<sup>56</sup>, encontramos una mejora económica. Los ingresos percibidos por su actividad principal, constructor de la Fórmula 1, comienza a reportar mayores beneficios que, si bien no son perceptibles por ese reporte de pérdidas de 53 millones de libras, están aumentando.

Tras la exposición de los resultados tanto deportivos como financieros de la compañía, quedará preguntarnos si el objetivo de Aston Martin de cara a la temporada 2023 se ha cumplido. Las expectativas generadas para el primer año de la nueva Reglamentación Técnica de la FIA resultaron ser desmedidas cuando se finalizó la temporada 2022 con esa séptima posición. Con todo ello en mente, Tom McCullough, director de rendimiento de la marca fijó el siguiente objetivo, “Queremos liderar el grupo de mitad de parrilla y luego comenzar a avanzar”. En la práctica, teniendo en cuenta los resultados de la temporada 2022 supone alcanzar la cuarta posición en el Mundial de Constructores, superando a Alpine y McLaren como principales oponentes. ([Plaza, 2022](#))

Finalizada la temporada y sabiendo que Aston Martin la ha concluido como quinta escudería, la compañía británica puede darse por satisfecha. Si el año pasado la cuarta plaza en el Mundial de Constructores se obtuvo con 173 puntos, por la escudería francesa Alpine, este año McLaren la ha conseguido con 302 puntos. Siendo una temporada mucho más competitiva, en la zona media de la tabla, Aston Martin ha conseguido afianzarse con 280 puntos, superando al sexto clasificado, Alpine, que tan solo ha logrado 120 puntos.

---

<sup>56</sup> Consecución de ocho podios en la temporada 2023 frente al único podio obtenido por la escudería en 2021 y consolidarse como equipo de media tabla en constructores.

#### 4. CONCLUSIONES

Desde que se organizó el primer GP en el año 1950, han sido decenas de equipos los que han pasado por la industria de la Fórmula 1. Observando lo complejo de mantenerse en la categoría reina del motor como un fabricante consolidado, resulta interesante el planteamiento que ha buscado darle Aston Martin para lograr el éxito.

En la generación de ingresos, Aston Martin ha conseguido vía patrocinios una fuente de ingresos sólida. Si bien en su primer año firmaba un contrato de 33 millones de euros anuales con Cognizant por ser su socio titular, en 2022 firmaría un contrato de 100 millones de euros anuales con Aramco como compañero estratégico. Estos contratos de patrocinio son vitales para que un equipo pueda desarrollar un monoplace competitivo. Asimismo, una fuerte línea de patrocinios consigue reducir las diferencias que genera el Pacto de la Concordia con esos pagos que se encuentran en una zona más gris del reglamento, como son los pagos LST y CCD.

Siguiendo con el aspecto financiero, la escudería británica ha arrojado unos resultados negativos en su último informe anual. Reportando unas pérdidas de 61 millones de euros, la compañía espera una mejora de estos datos con la ampliación de capital en favor del fondo soberano de Arabia Saudí y su alianza con Arctos Partners. Su mejora a nivel deportivo también jugará en favor de la compañía, ya que se espera percibir 96,42 millones de euros por su quinta posición en el mundial en esta temporada de 2023, frente a los 75,41 millones que percibieron la pasada. Por otro lado, estos resultados negativos hay que contextualizarlos, la fuerte inversión realizada por Lawrence Stroll con la construcción de la nueva fábrica que ha supuesto un coste de 306 millones de euros y un incremento en los costes del 29,5% interanual.

En otro orden de cosas, la Fórmula 1 es el deporte donde las herramientas que se emplean para competir llegan a ser más importantes que la calidad del piloto para obtener buenos resultados. Siendo conocedor de ello, la inversión en capital humano sienta otro de los pilares clave del plan de la escudería. Así encontramos fichajes como el de Dan Fallows, que siendo una pieza clave en proyecto de Red Bull, ahora lo es en el de Aston

Martin. A ello cabrá sumar, que todos estos nuevos fichajes tendrán a su disposición las instalaciones más actualizadas de todo el paddock para la temporada de 2024.

El desarrollo de este plan ha llevado a la escudería a una mejora deportiva que raramente se ve en este deporte. Logrando 8 podios, 280 puntos y una quinta posición en el Mundial de Constructores en la temporada de 2023, deja lejos los 55 puntos y la séptima posición lograda en la temporada 2022. Se puede observar una mejoría de Aston Martin produciendo un eco dentro de la parrilla. Sin embargo, este progreso no ha sido casual, como hemos venido desarrollando la escudería británica está centrando todos sus esfuerzos en este plan a cinco años.

Si bien habrá que esperar a la temporada 2025, cuando el plan llega a su fin con la meta de obtener un Mundial de Constructores, todo parece indicar que Aston Martin se encuentra en la senda correcta para alcanzar el éxito.

## 5. BIBLIOGRAFÍA

20munitos. (23 de noviembre de 2023). *Aston Martin ya calienta motores para 2024: "Estaremos en buena posición para ganar carreras.* Última visita el 5 de diciembre de 2023. <https://www.20minutos.es/deportes/noticia/5193076/0/aston-martin-ya-calienta-motores-para-2024-estaremos-buena-posicion-para-ganar-carreras/>

Aguayo, D. (25 de junio de 2022). ESPN renueva los derechos de Fórmula 1 en Estados Unidos. *Futuro.* <https://www.futuro.cl/2022/06/espn-renueva-los-derechos-de-formula-1-en-estados-unidos/>

Alonso, E. (11 de marzo de 2023). Cuál es el origen de Aston Martin F1, el nuevo equipo de Fernando Alonso. *Autofácil.* <https://www.autofacil.es/formula-1/aston-martin-f1-fernando-alonso/546947.html>

Aston Martin F1. (s.f). *Our Partners.* [Aston Martin F1]. Última visita el 4 de diciembre de 2023. <https://www.astonmartinf1.com/en-GB/partners>

Benoit, R. (2 de marzo de 2023). Alfa-Sauber kassiert jetzt 92 millionen dollar! *Blick.* Última visita el 4 de diciembre de 2023. <https://www.blick.ch/sport/formel1/rekordeinnahmen-geldkuchen-2022-verteilt-alfa-sauber-kassiert-jetzt-92-millionen-dollar-id18363074.html>

Car and Driver. (2023). *Aston Martin en la F1: historia, trayectoria y pilotos del equipo.* Última visita el 4 de diciembre de 2023. <https://www.caranddriver.com/es/formula-1/equipos/a35214665/aston-martin/>

Companies House. (2023). AMR GP Limited. Annual Report and Financial Statements. [GOV.UK]. <https://find-and-update.company-information.service.gov.uk/company/11496673/filing-history?page=1>

Cooper, A. (4 de octubre de 2018). Racing Point paid £90 million for Force India Formula 1 Team. *Autosport.* <https://www.autosport.com/fl/news/racing-point-paid-90million-for-force-india-formula-1-team-5289531/5289531/>

Cooper, S. (16 de noviembre de 2023). Aston Martin ownership changes as new F1 investment secured. *PlanetF1.* <https://www.planetf1.com/news/aston-martin-f1-investment-arctos>

de Villota, P. (23 de junio de 2023). Por qué Mercedes prefiere regalar el Mundial antes que ver a Aston Martin llevándose la gloria. *El Confidencial.* [https://www.elconfidencial.com/deportes/formula-1/2023-06-23/mercedes-motor-aston-martin-cliente\\_3670351/](https://www.elconfidencial.com/deportes/formula-1/2023-06-23/mercedes-motor-aston-martin-cliente_3670351/)

de Villota, P. (12 de octubre de 2023). Por qué la venta de Aston Martin tiene sentido y nada cambia para Fernando Alonso. *El Confidencial.* [https://www.elconfidencial.com/deportes/formula-1/2023-10-12/alonso-stroll-aston-martin-aramco-compra\\_3752366/#:~:text=Por%20otro%20lado%2C%20Aramco%20es,a%20las%20arcas%20del%20equipo.](https://www.elconfidencial.com/deportes/formula-1/2023-10-12/alonso-stroll-aston-martin-aramco-compra_3752366/#:~:text=Por%20otro%20lado%2C%20Aramco%20es,a%20las%20arcas%20del%20equipo.)

Ducros, M. (13 de marzo de 2020). El Pacto de la Concordia de la Fórmula 1. *Derecho Deportivo España*. <http://sportslaw.es/el-pacto-de-la-concordia-de-la-formula-1/>

El Aston Martin F1 Team anuncia el fichaje de Sebastian Vettel. (10 de septiembre de 2020). *Mundo Deportivo*. Última visita el 5 de diciembre de 2023. <https://www.mundodeportivo.com/motor/f1/20200910/483392536753/el-aston-martin-f1-team-anuncia-el-fichaje-de-sebastian-vettel.html>

El empresario canadiense Lawrence Stroll compra el 16,7% de Aston Martin. (31 de enero de 2020). *La Vanguardia*. <https://www.lavanguardia.com/deportes/20200131/473232792787/el-empresario-canadiense-lawrence-stroll-compra-el-167--de-aston-martin.html>

El Financiero. (2022). *Historia de F1: Así nació la máxima categoría del automovilismo*. <https://www.elfinanciero.com.mx/deportes/2022/10/29/historia-de-f1-asi-nacio-la-maxima-categoria-del-automovilismo-que-corre-en-el-gp-de-mexico/>

Elizalde, P. (4 de octubre de 2010). Sauber signs Pérez for 2011 season. *Autosport*. <https://www.autosport.com/f1/news/sauber-signs-perez-for-2011-season-4441141/4441141/>

F1 Fansite. (s.f). *Resumen de todos los equipos y constructores de F1*. Última visita el 4 de diciembre de 2023. <https://www.f1-fansite.com/es/f1-teams/>

F1. (28 de julio de 2018). *Force India enter administration*. [formula1] Última visita el 4 de diciembre de 2023. <https://www.formula1.com/en/latest/article.force-india-enter-administration.6a8cLpPApQIyOU5YMmUWEI.html>

F1. (s.f). *2023 Constructor Standings*. [formula1]. Última visita el 5 de diciembre de 2023. <https://www.formula1.com/en/results.html/2023/team.html>

F1. (s.f). *2023 Driver Standings*. [formula1]. Última visita el 5 de diciembre de 2023. <https://www.formula1.com/en/results.html/2023/drivers.html>

F1. (s.f). *2023 Driver Standings: Fernando Alonso*. [formula1]. Última visita el 5 de diciembre de 2023. <https://www.formula1.com/en/results.html/2023/drivers/FERALO01/fernando-alonso.html>

FIA. (2017). *World motor sport council approves sale of Delta Topco and commercial rights of the FIA Formula One world championship to Liberty Media Corporation*. Última visita el 4 de diciembre de 2023. <https://www.fia.com/news/world-motor-sport-council-approves-sale-delta-topco-and-commercial-rights-fia-formula-one-world>

FIA. (2021). *2021 Formula 1 Financial Regulations*. [FIA]. [https://www.fia.com/sites/default/files/2021\\_formula\\_1\\_financial\\_regulations\\_-\\_iss\\_5\\_-\\_2020-04-30.pdf](https://www.fia.com/sites/default/files/2021_formula_1_financial_regulations_-_iss_5_-_2020-04-30.pdf)

García, C. (23 de marzo de 2022). Red Bull y Verstappen: el reto de retener un trono con la mitad de ingresos que Mercedes. *El Confidencial*.



[https://www.elconfidencial.com/empresas/2022-03-23/red-bull-y-verstappen-el-reto-de-retener-un-trono-con-la-mitad-de-ingresos-que-mercedes\\_3396119/](https://www.elconfidencial.com/empresas/2022-03-23/red-bull-y-verstappen-el-reto-de-retener-un-trono-con-la-mitad-de-ingresos-que-mercedes_3396119/)

García, C. (24 de octubre de 2023). Aston Martin, en rojo en la era Alonso: pérdidas de 61 millones pese a ingresar 261 millones en 2022. *El Confidencial*. [https://www.elconfidencial.com/deportes/formula-1/2023-10-24/aston-martin-alonso-perdidas-61-millones-facturacion-261-millones-2022\\_3759811/](https://www.elconfidencial.com/deportes/formula-1/2023-10-24/aston-martin-alonso-perdidas-61-millones-facturacion-261-millones-2022_3759811/)

Galán, M. (10 de agosto de 2022). Aston Martin promete tener lista su nueva fábrica de F1 en 2023. *Motorsport.com*. <https://es.motorsport.com/fl/news/aston-martin-promete-nueva-fabrica-2023/10350664/>

Garnica, S. (23 de junio de 2008). Francia, el primer gran premio. *El Norte de Castilla*. <https://www.elnortedecastilla.es/20080623/deportes/automovilismo/francia-primer-gran-premio-20080623.html>

Hardy, E. (s.f) F1 prize money: How much teams will earn after the 2023 season. *Autosport*. Última visita el 5 de diciembre de 2023. <https://www.autosport.com/fl/news/fl-prize-money-how-much-teams-will-earn-after-the-2023-season/10550469/>

Infobae. (7 de octubre de 2021). Carlos Slim y la historia de cómo se asoció con Checo Pérez. *Infobae*. <https://www.infobae.com/america/deportes/2021/06/08/la-historia-que-unio-a-carlos-slim-y-checo-perez-en-el-automovilismo/>

Kumar, R. (15 de febrero de 2022). What are the budgets for F1 teams including Mercedes, Red Bull & Ferrari. *Essentially Sports*. <https://www.essentiallysports.com/fl-news-what-are-the-budgets-for-f1-teams-including-mercedes-red-bull-ferrari/>

Liberty Media Corporation. (2023). *Liberty Media Corporation reports fourth quarter and year end 2022 financial results*. [Liberty Media]. [https://d1io3yog0oux5.cloudfront.net/\\_31c89da44f0cfda0f7cd9f1cc45903af/libertymedia/news/2023-03-01\\_Liberty\\_Media\\_Corporation\\_Reports\\_Fourth\\_Quarter\\_485.pdf](https://d1io3yog0oux5.cloudfront.net/_31c89da44f0cfda0f7cd9f1cc45903af/libertymedia/news/2023-03-01_Liberty_Media_Corporation_Reports_Fourth_Quarter_485.pdf)

Liberty Media Corporation. (2023). *Liberty Media Corporation reports first quarter 2023 financial results*. [Liberty Media]. [https://d1io3yog0oux5.cloudfront.net/\\_2721895b885c86ac798d9f698272d153/libertymedia/news/2023-05-05\\_Liberty\\_Media\\_Corporation\\_Reports\\_First\\_Quarter\\_494.pdf](https://d1io3yog0oux5.cloudfront.net/_2721895b885c86ac798d9f698272d153/libertymedia/news/2023-05-05_Liberty_Media_Corporation_Reports_First_Quarter_494.pdf)

Liberty Media Corporation. (2023). *Liberty Media Corporation reports second quarter 2023 financial results*. [Liberty Media]. [https://d1io3yog0oux5.cloudfront.net/\\_31c89da44f0cfda0f7cd9f1cc45903af/libertymedia/news/2023-08-04\\_Liberty\\_Media\\_Corporation\\_Reports\\_Second\\_Quarter\\_508.pdf](https://d1io3yog0oux5.cloudfront.net/_31c89da44f0cfda0f7cd9f1cc45903af/libertymedia/news/2023-08-04_Liberty_Media_Corporation_Reports_Second_Quarter_508.pdf)

Liberty Media Corporation. (2023). *Liberty Media Corporation reports third quarter 2023 financial results*. [Liberty Media]. [https://d1io3yog0oux5.cloudfront.net/\\_2721895b885c86ac798d9f698272d153/libertymedia/news/2023-11-03\\_Liberty\\_Media\\_Corporation\\_Reports\\_Third\\_Quarter\\_520.pdf](https://d1io3yog0oux5.cloudfront.net/_2721895b885c86ac798d9f698272d153/libertymedia/news/2023-11-03_Liberty_Media_Corporation_Reports_Third_Quarter_520.pdf)

Llata, J. (26 de mayo de 2020). El ambicioso proyecto de Aston Martin para colarse entre los mejores de la Fórmula 1. *El Confidencial*. [https://www.elconfidencial.com/deportes/formula-1/2020-05-26/fl-aston-martin-lawrence-stroll-dinero-crisis-coronavirus\\_2610080/](https://www.elconfidencial.com/deportes/formula-1/2020-05-26/fl-aston-martin-lawrence-stroll-dinero-crisis-coronavirus_2610080/)

Martín, J. (2023). La París-Rouen de 1894, la primera carrera de la historia. *La escudería*. <https://www.escuderia.com/primera-carrera-de-la-historia-paris-rouen-1894/>

Martínez, S. (19 de agosto de 2020). Pacto de la Concordia: Todos los equipos han firmado. *Car and Driver*. <https://www.caranddriver.com/es/formula-1/a33643761/fl-pacto-concordia-firmado/>

Martínez, S. (23 de mayo de 2023). Mercedes F1 aprueba una inversión de 80 millones en sus instalaciones. *Car and Driver*. <https://www.caranddriver.com/es/formula-1/a43972239/mercedes-f1-inversion-80-millones-brackley/>

Mason, C. (15 de abril de 2022). Fórmula 1: tras la invasión a Ucrania, Haas y la empresa rusa Uralkali se tiran con reclamos millonarios. *La Nación*. <https://www.lanacion.com.ar/deportes/automovilismo/formula-1-tras-la-invasion-a-ucrania-haas-y-la-empresa-rusa-uralkali-se-tiran-con-reclamos-nid15042022/>

Mitchell-Malm, S. (30 de septiembre de 2023). Honda has a problem to fix for its 2026 F1 engine project. *The race*. <https://www.the-race.com/formula-1/honda-has-a-problem-to-fix-for-its-2026-f1-engine-project/>

Nielsen. (2022). *Impulsados a mirar: Cómo una docuserie deportiva llevó a los aficionados estadounidenses a la Fórmula 1*. Última visita el 4 de diciembre de 2023. <https://www.nielsen.com/es/insights/2022/driven-to-watch-how-a-sports-docuseries-drove-u-s-fans-to-formula-1/>

Parra, D. (7 de septiembre de 2022). Aston Martin ya nota el “efecto Fernando Alonso”... mientras Alpine se hunde. *laSexta*. [https://www.lasexta.com/noticias/deportes/motor/formula1/aston-martin-nota-efecto-fernando-alonso-mientras-alpine-hunde\\_2022090763186e308d51040001eff58a.html](https://www.lasexta.com/noticias/deportes/motor/formula1/aston-martin-nota-efecto-fernando-alonso-mientras-alpine-hunde_2022090763186e308d51040001eff58a.html)

Plaza, D. (2 de agosto de 2022). Estos serán los nuevos jefes e ingenieros de Fernando Alonso en Aston Martin. *Motor.es*. <https://www.motor.es/formula-1/nuevos-jefes-ingenieros-fernando-alonso-aston-martin-fl-202288859.html>

Plaza, D. (5 de noviembre de 2022). Aston Martin fija un objetivo para 2023 que a Fernando Alonso le será familiar. *Motor.es*. <https://www.motor.es/formula-1/aston-martin-fl-objetivo-2023-fernando-alonso-202290998.html>

Plaza, D. (7 de agosto de 2023). Mike Krack, director de Aston Martin: “Fernando Alonso es fantástico, siempre es positivo, nunca hay una mala palabra”. *Motor.es*. <https://www.motor.es/formula-1/mike-krack-aston-martin-fernando-alonso-fantastico-positivo-nunca-mala-palabra-202396674.html>

Pretorius, L. (14 de octubre de 2021). How do F1 teams earn money? *One Stop Racing*. <https://onestopracing.com/how-do-f1-teams-earn-money/>

Racing Statistics. (s.f). *Pilotos de Fórmula 1*. [Racing Statistics]. Última visita el 5 de diciembre de 2023. <https://www.racing-statistics.com/es/pilotos-fl>

Ramírez, L. (13 de mayo de 2023) Así fue la primera carrera del mundial de F1, Silverstone 1950. *Motorsport.com*. <https://es.motorsport.com/fl/news/primera-carrera-formula1-mundial-silverstone-1950/4367017/>

Smith, L. (1 de diciembre de 2022). Así es la nueva fábrica de Aston Martin para la F1 2023. *Motorsport.com*. <https://es.motorsport.com/fl/news/nueva-fabrica-aston-martin-formula1-2023/10405840/>

Tissembaum, S. y Nicolini, M. (s.f) ¿Cómo funciona el negocio de la Fórmula 1? *El Baikal*. <https://www.elbaikal.com/como-funciona-el-negocio-de-la-formula-1/>

Venturoli, E. (21 de abril de 2022). El coste de los patrocinios de Fórmula 1. *RTR Sports Marketing*. <https://rtrsports.com/es/blog/formula-de-costes-1-patrocinios/#:~:text=Por%20poner%20sólo%20algunos%20ejemplos,asociación%20entre%20Petronas%20y%20Mercedes.>

Venturoli, E. (24 de junio de 2022). Cómo gana dinero un equipo de Fórmula 1. *RTR Sports Marketing*. <https://rtrsports.com/es/blog/como-gana-dinero-un-equipo-de-formula-1/>