

TENSIÓN EN MARANELLO

Hamilton y Leclerc apagan el incendio

Los pilotos de Ferrari hablan en son de paz y sin entrar en polémicas con el presidente de la compañía, John Elkann, que les acusó de no estar a la altura

LAURA LÓPEZ ALBIAC
Barcelona

La tensión en Ferrari acapara la atención los últimos días, desde que John Elkann, presidente de la compañía, criticara públicamente a sus pilotos al afirmar que debían "hablar menos y conducir más", además de insinuar que Hamilton y Leclerc debían "pensar más en Ferrari y menos en sí mismos".

Elkann, que fue el principal artífice del publicitado "fichaje del siglo", al apostar por Lewis Hamilton como relevo a Carlos Sainz, empieza a perder la paciencia ante los malos resultados del heptacampeón y en general, del equipo que dirige Fred Vasseur.

TERREMOTO Sus duras palabras provocaron un terremoto y un fuerte debate entre los tifosi y la prensa italiana. En Las Vegas se esperaba con mucho interés la réplica de los pilotos de Ferrari al presidente. Y sin embargo, Hamilton y Leclerc actuaron con na-

"NOS HEMOS CENTRADO EN HACER NUESTRO TRABAJO, TODOS QUEREMOS MEJORAR". AFIRMÓ EL PILOTO BRITÁNICO

turalidad y hablaron en son de paz.

"Nos hemos centrado en hacer nuestro trabajo, en la fábrica todo el mundo está muy concentrado en mejorar. Hablo con John todas las semanas. Tenemos una relación increíble. La pasión no ha desaparecido de nuestro equipo. Obviamente, tenemos una cuenta muy empinada que subir, pero queremos terminar el año con fuerza", dijo Hamilton.

"No creo que aquí haya cultura de culpabilizar, todos estamos en el mismo barco y tenemos una responsabilidad. Me levanto y me



Lewis Hamilton y Charles Leclerc están tratando de limar asperezas // EFE

acuesto pensando en pilotar. Si acaso, tengo que desconectar más", añadió el inglés, el primero en reconocer que las cosas no marchan como le gustaría en su primer curso de rojo. "Ha sido un año increíblemente intenso, el más intenso de todos. Y ha sido muy duro cuando trabajábamos en algo y luego íbamos hacia atrás. Pero soy resiliente. Respaldo al equipo y a mí mismo al cien por cien. Sé que cuando hagamos las cosas bien será increíble y estoy deseando que que llegue ese momento. Sinceramente creo que va a pasar", pronosticó. Leclerc fue más allá en su defensa de Elkann: "John me llamó después de la carrera de Brasil, como hace después de cada carrera para ponerse al día, y me dijo que había hecho esta entrevista y el mensaje que había querido enviar", explicó el monegasco en Sky F1. "Su intención era positiva. John ama a Ferrari, como yo y todas las personas del equipo, solo quieren el bien para Ferrari. Es muy ambicioso y todos tenemos que serlo en Ferrari, así que nuestro deber es siempre hacerlo lo mejor posible. El mensaje que quería transmitir John era en positivo. Y yo lo uso como motivación, esperando que Ferrari esté de nuevo en lo alto del podio porque es la única cosa que me devolvería la sonrisa".

EL CAFÉ DEL PADDOCK

En la F1 la forma está por encima del fondo

Cuando la F1 llega a Las Vegas siempre queda claro que en este escenario de cartón-piedra es más importante la forma que el fondo. Basta con ver la tendencia de la mayoría de escuderías que presentan carrocerías con diseños y decoraciones especiales para la ocasión, en un lugar donde el arte de dar el pego es el modus operandi más cotizado.

La F1 siempre fue un deporte en el que se han cuidado mucho las formas, un ecosistema donde ha imperado la diplomacia, un universo en el que alzar la voz más de la cuenta, salirse de la norma de lo establecido, o sobrevalorar por encima de lo que se considera "polite" no suele estar bien visto.

Por eso sorprendieron las declaraciones de John Elkann -presidente de Ferrari- cuando a propósito del rosco que la Scuderia se llevó en Brasil dijo que su equipo "necesita pilotos que hablen menos y se concentren más en pilotar".

Vayamos al fondo de la cuestión. Leclerc no estaba haciendo un mal fin de semana en Interlagos, e incluso podía llegar a pensar en un podio... pero el accidente en la primera curva de la carrera entre Piastri y Antonelli mandó al cuerno todas sus aspiraciones. Igualmente, primero el toque con Sainz, y luego el que le propinó Colapinto arruinaron toda opción que pudiera tener Hamilton, que -hay que decirlo claro- no estaba brillando excesivamente hasta el momento.

Es decir: que por muy duro que sea volver a salir de un GP con cero puntos, esta vez la culpa -o al menos no toda- no fue de Charles o de Lewis, que se llevaron una colleja por parte de su jefe, casi sin comerlo ni beberlo.

Es cierto que, en el pasado, Enzo Ferrari siempre dejó claro que la marca, Ferrari, su equipo -lo verdaderamente importante para él-, siempre estaba por encima de cualquier interés particular de sus pilotos.

Pero el Commendatore era el Commendatore, y no seremos nosotros quienes vayamos a enmendarle la plana. Esta actitud también la hemos visto

en grandes genios de la F1 como los ingenieros Colin Chapman -cuyos Lotus parece que tenían poco en cuenta la seguridad de quienes los manejaron- o Adrian Newey. De este último se cuenta que en una reunión interna, ante las quejas de David Coulthard por la pésima visibilidad que ofrecían los retrovisores de su Williams, le respondió "en este equipo es más fácil sustituir a un piloto que cambiar los espejos del coche".

No pongo en duda que Elkann sea un brillantísimo ejecutivo de la industria del automóvil, por supuesto. Pero, también por supuesto, no es ni el Commendatore ni una leyenda (al menos no aún) como lo han sido los flamantes técnicos antes citados. Sobre todo cuando tras las quejas de sus pilotos acerca del comportamiento del SF-25 no ha sido capaz de hacer la más mínima autocrítica, y menos aún poner en cuestión a quien el colocó al frente del equipo: Frederick Vasseur, el hombre que "cambió" a Sainz por Hamilton y, al parecer, socio de Leclerc en algunos negocios más allá de las paredes del Reparto Corse de Maranello.

Tanto Leclerc como Hamilton han asumido con elegancia que Elkann haya aireado los trapos sucios con su comentario tan innecesario. Los dos pilotos han acreditado un fair-play magnífico, un saber estar inmenso y una profesionalidad digna de elogio ante una crítica inoportuna e inadecuada que jamás debe realizar alguien que debe ejercer de líder de un grupo con tanta historia como el de la casa italiana.

Su desatino fue poco estratégico, ya que agudizó la celebración del título de constructores del mundial de resistencia, el WEC, que consiguió el equipo oficial, y el de pilotos que lograron Antonio Giovinazzi, James Calado y Alessandro Pier Guidi en Bahrein, casi al mismo tiempo que llegaba el naufragio del GP de Sao Paulo.

Tal vez ensalzara el trabajo de Antonio Colletta -el jefe de Ferrari en la resistencia- hubiera dejado demasiado en evidencia los desaciertos de Vasseur. Y eso el orgullo de un Agnelli no lo iba a tolerar.



JOSEP LLUÍS MERLOS

Si no eres de esperar, llévate con entrega inmediata.

SEAT ARONA

Preparados. Listos. SEAT.

S

Consumo medio combinado de 5,2 a 6,0 l/100 km. Emisiones por ciclo de CO₂ de 120 a 139 g/km. (Valores WLTP). Imagen acabado SEAT Arona FR XLM con opcionales.