



Sebastian Vettel, de 27 anys, comença una nova etapa a Ferrari. El quatre vegades campió del món explica quin efecte li fa el mite de Ferrari, per què avui dia els pilots ja no es diverteixen en bars i per quin motiu protegeix la seva vida privada.

“La F-1 s’ha tornat massa complexa”

Signor Vettel, come va col Suo italiano?

—Bene, grazie. L’italià l’entenc bastant bé, però encara em costa una mica parlar amb fluïdesa. Em falta vocabulari.

—Com és que ja en té unes nocions bàsiques?

—És pel meu any i mig a Toro Rosso, un equip de Fórmula 1 de Faenza. M’adono que a poc a poc em van tornant coses d’aquell temps. I de petit sovint havia fet curses de karts a Itàlia. Abans de les curses havies de recollir els teus pneumàtics i dir el dorsal, i com que cada setmana en tenia un de diferent, va arribar un moment que em sabia els nombres. Si parlaves en anglès, eres l’últim d’emportar-te un joc de pneumàtics. I no era precisament el millor joc.

—És positiu per a un pilot de Ferrari dominar l’italià?

—Sí, però tampoc massa. A l’equip tothom parla anglès, sobretot els enginyers. Però Ferrari és Itàlia, i Itàlia és Ferrari, i l’idioma forma part d’això. Ara també tinc una professora d’italià. El meu objectiu és poder fer-me entendre.

—Quan fa sis anys va fitxar per Red Bull Racing, d’Anglaterra, abans va aprendre a renegar en anglès. Ara també ho ha fet?

—Tothom qui, quan estudia una llengua estrangera, no aprèn abans que res les paraules o bé menteix o bé és un avorrit. La llengua col·loquial ajuda, sobretot quan s’ha de parlar amb els mecànics.

—Qui comença a treballar per a Ferrari no és aliè a la seva història. Vostè va poder visitar la residència privada d’Enzo Ferrari, mort el 1988, i per celebrar la seva arribada

va menjar al restaurant Montana de Mamma Rosella, on Michael Schumacher es menjava les seves tagliatelle al ragù.

—Jo no coneixia el local fins aleshores, però realment és molt bonic. A la paret hi ha molts cascots, granotes i fotos, cada pilot ha escrit una petita dedicatòria en un tovalló. I el menjar és millor que a Anglaterra. Realment ha estat un ascens, per a mi.

—Fins a quin punt t’interessa, la història de la marca?

—M’adono que treballar per a Ferrari és una cosa especial. Quan vaig arribar a la seu de la companyia a Maranello, per a mi era important veure-ho tot, conèixer els diversos departaments. Va ser un no parar: ara cap aquí, ara cap allà, foto, foto, vinga, som-hi. Però no vaig deixar escapar l’oportunitat de veure el museu de Ferrari poc abans de

tancar. És que no tots els equips tenen un museu. De petit ja hi havia estat, em va fer venir records. També de quan, ja més gran, vaig fer les primeres voltes a la pista de proves de Fiorano. Quinze anys enrere era sobre un pont i intentava veure alguna cosa a la pista. És una llàstima que no pogués negociar el contracte personalment amb Enzo Ferrari. M'hauria agradat conèixer-lo.

—**N'és conscient, del mite que és Ferrari?**

—Sí que m'energulleix, és clar. Però passar-se tot el dia dient "n'estic orgullós, n'estic orgullós", no és pas això. Cal concentrar-se en el que toca. Hi ha molta feina per fer. Durant l'hivern, l'equip ha canviat: molta gent ha deixat Ferrari, n'ha vingut d'altra i hi ha un pilot nou. Ara tothom s'ha d'adaptar.

—**Fins a quin punt encara és present l'època de Michael Schumacher?**

—El seu nom és omnipresent a Maranello. Pertot arreu hi ha imatges seves, i els agrada recordar els temps d'èxits amb ell; és comprensible. La seva història és part de Ferrari, però ara la gent està a punt per escriure'n un nou capítol. Tothom mira cap endavant.

—**En què es diferencia la feina allà de la resta de la Fórmula 1?**

—La feina és semblant a tot arreu. La principal diferència és que a Ferrari tot està sota el mateix sostre: construcció, xassis i motor. Això a Red Bull era diferent. Allà es concentraven en el xassis, el sistema de propulsió venia de Renault, hi havia sis-cents treballadors a Anglaterra i quatre-cents a França. I en aquest cas, n'hi ha gairebé mil a Maranello.

—**Què és millor?**

—Les distàncies curtes són un avantatge, en teoria.

—**Quan el 2012 vostè va guanyar el tercer dels quatre títols mundials amb Red Bull, va dir que es trobava en el moment just al lloc adequat. Ara també ho pensa?**

—En aquell moment era fàcil de dir, l'èxit em donava la raó. Ara la situació és una altra. Però també crec que és el moment adequat per fer un pas. És un gran projecte. Hem de ser pacients i mirar que com a equip treballem en la direcció correcta, i les coses aniran a millor.

—**És pacient, vostè?**

—Realment no gaire. Cosa que en si mateixa no és dolenta, almenys a la Fórmula 1.

—**Com equilibrarà la paciència i la impaciència?**

—Hi ha certes coses que es poden canviar de pressa quan se'n sap la causa. D'altres necessiten temps. L'equip està en transformació i té la voluntat de començar de nou. Ningú no pot esperar que Ferrari d'avui per demà tingui el cotxe més ràpid. L'any passat Mercedes anava molt per davant, a l'hivern no deuen pas haver perdut el temps per malbaratar aquest avantatge.

—**Quant de temps es dona per assolir resultats?**

—Depèn de si fem progressos o si donem voltes sobre nosaltres mateixos. Però el que he vist des que vaig arribar em dona confiança.

—**Quanta confiança?**

—Ara no vull dir gaire més perquè, si no, tothom s'esperarà uns resultats espectaculars. Però dins del cotxe les primeres sensacions van ser bones i veig que a l'equip hi ha molt de potencial.

“Ningú pot esperar que d'avui per demà Ferrari tingui el cotxe més ràpid”

—**La Fórmula 1 està en crisi. Baixa el nombre d'espectadors, tant de televisió com als circuits de Spa o de Monza, i la competició a Alemanya penja d'un fil. A què és degut?**

—És difícil de dir. En general, els espectadors s'han tornat més exigents, crec jo. No tan sols els de Fórmula 1, també els de la Bundesliga o d'altres programes de molta audiència. Avui dia ja no és habitual asseure's al sofà i deixar que t'entretinguin. Al mateix temps agafes el mòbil o la tauleta, debats en algun fòrum o fas alguna altra cosa. Jo no ho faig, però hi ha aquesta tendència.

—**La baixada de la popularitat, doncs, no té res a veure amb la Fórmula 1, sinó amb un canvi d'hàbits?**

—No únicament. Amb justícia cal dir que la tecnologia de la Fórmula 1 s'ha tornat massa complexa. Sembla

que costa d'explicar a l'espectador els motors híbrids de manera que ho pugui entendre. Aquesta tecnologia, a ulls de l'enginyer, és fascinant, però per al gran públic és massa complicada. Tot el que hi ha al cotxe, als mecanismes de tracció, tot està relacionat. Si es comença per un punt, cal explicar tot el conjunt. El programari hi té un paper destacat.

—**Vostè l'entén, el seu cotxe?**

—Sí que és veritat que no sóc enginyer, però crec que he entès com es comuniquen els sistemes els uns amb els altres. Em passo el dia treballant-hi i conec el tema millor que els qui només engeguen el televisor el cap de setmana.

—**Vostè sap com es poden resoldre els problemes?**

—A veure: d'una banda, se'ns demana a crits que fem progressos i, de l'altra, la Fórmula 1 irradia molta tradició. És difícil trobar el punt mitjà. Els costos també tenen la seva importància, l'any passat van enfilar-se molt perquè la pressió per fer progressos i les possibilitats tècniques són enormes. El món del futbol no és tan complicat. S'hi produeixen grans canvis? Que l'àrbitre marqui una límia de falta amb un esprai o no, no canvia res del fet que el jugador ha de xutar bé per marcar gol.

—**Les curses tenen lloc cada cop menys a les pistes clàssiques i més sovint en altres països que no tenen tant a veure amb el motociclisme, per exemple, Abu Dhabi, l'Índia, l'Azerbaidjan, Rússia, Corea del Sud o Bahrain. No renuncia massa a les tradicions, la Fórmula 1?**

—Quan parlem de costos, els diners s'han d'aconseguir d'alguna manera perquè també puguin sobreviure els equips mitjans i petits. Per tant, potser s'ha d'anar a països que estan disposats a posar més diners sobre la taula.

—**El problema de la Fórmula 1 té alguna cosa a veure amb els pilots? Amb el seu comportament?**

—No ho crec. Com ens hauríem de comportar?

—**D'una manera més oberta. Se'n sap ben poc, sobre vostè i els seus companys.**

—I què se'n sabia abans, dels pilots?

—**Com vivien, com pensaven i actuaven. Vostè mateix marca un límit estricte entre la feina i la vida privada. Quan fa un anys va ser pare, ni**



tan sols va voler dir com se sentia. N'hi hauria hagut prou amb una resposta senzilla: fantàstic, gràcies per preguntar, o alguna cosa així.

—Jo ho vaig dir.

—Ho hauria pogut fer millor. Quan en una roda de premsa per primer cop li van preguntar per això, vostè no va voler dir ni una sola paraula. Què li ho impedia?

—No sóc una persona a qui agradi parlar amb desconeguts sobre la seva vida privada. No ho faig amb mala intenció.

—Ja m'ho penso.

—Potser hi ha altres pilots que són més oberts. Jo no sóc així.

—Està massa regulada, la Fórmula 1? O el passat —amb pilots més autèntics, que no tenien por ni de la mort

ni de les festes— es veu de manera romàntica?

—Si més no, la nostra organització és diferent. Abans el pilot baixava del cotxe i deia als mecànics: “Modifiqueu una mica per aquí una mica per allà”. Llavors feia un cigarret o se n'anava al bar o a l'hotel amb la primera rossa que passava. Avui tot gira al voltant de l'optimització del cotxe.

—I com és llavors la seva organització?

—Quan faig proves durant tot un dia, normalment al matí pujo al cotxe, en baixo al migdia, dinem en una esgarripada parlant del cotxe, i potser encara hem de fer una sessió de fotos ràpida, pim-pam. No fa gaire, per exemple, vaig tornar a pujar al cotxe a les dues i cinc, cinc minuts tard, perquè havia d'anar al

lavabo. A les sis torno a baixar, faig una roda de premsa, a dos quarts de set reunió amb els enginyers, que s'allarga fins a les vuit, llavors sopar, i reunió altra vegada fins a les deu. Després estic content de poder anar a l'hotel i descansar.

—I què més ha canviat?

—Sobretot els mitjans de comunicació. Ja no tenim la llibertat de què abans gaudien els pilots. Ser conegut està bé i és part de la feina. Però quan vaig a un bar a fer el toc és molt probable que algú em faci un foto i la pengi a internet. Avui una anada al bar té unes altres conseqüències. Abans potser es podia anar a fer una copa, avui ho evitem. I d'aquesta manera el públic rep menys informació sobre nosaltres. Cosa que fa que se'ns preguntin per què ja no som figures públiques.

—El seu company d'equip, el finès Kimi Räikkönen, és sorprenentment popular, tot i que té un posat esquerp i quasi es nega a aparèixer en públic. A ell a penes li importa si es publica un vídeo a internet en què se'l veu borratxo, rodolant per la coberta d'un iot.

—Però no ha anat pas a un bar i ho ha proclamat als quatre vents.

—Però li era igual que sortís a la llum.

—Jo ho puc confessar: de moment no he caigut mai d'un iot. Però si em passés ja us ho faria saber.

—Senyor Vettel, moltes gràcies per l'entrevista.

*Maik Großkathöfer
Detlef Hacke*

© Der Spiegel

Traducció d'Arnau Figueras

Cines Babel Vicente Sancho Tello, 10. · València

Maps to the Stars

de David Cronenberg

Si presentes aquesta butlleta tindràs el següent preu especial:

Si ets subscriptor d'EL TEMPS :
4,40 € De dilluns a dijous
i 6€ cap de setmana.
(Cal acompanyar el justificant de pagament)

Si ets lector d'EL TEMPS:
5,60€ de dilluns a dijous
excepte vespra de festiu i festius.

