



Con su tercera mujer, Slavica, y su dos hijas, Tamara y Petra, en su casa de Kensington el año 2004.

# La fórmula Ecclestone

¿Hasta qué punto la Fórmula 1 es obra de este octogenario inglés de clase obrera? ¿Será cierto que su poder es tal que decide hasta quién gana las carreras? ¿Es la fortuna de tres mil millones de euros que publican los medios sólo la punta del iceberg? ¿De verdad le pegaba su mujer?... La leyenda de **Bernie Ecclestone** se construye con muchos interrogantes y una certeza: su cerebro es el monoplaza mejor equipado del Gran Circo.

Escribe: CASILDA S. VARELA

**C**uando se empezó a fraguar este reportaje nos pusimos en contacto con un importante empresario español, vinculado profesionalmente a la Fórmula 1 y amigo íntimo de Ecclestone, para que escribiese algo sobre él. Declinó sin titubear: "*Bernie supervisa personalmente todo lo que se publica sobre él; no me quiero meter en ese berenjenal*", fue su explicación.

Según Tom Bower, autor de la biografía *El hombre que inventó la Fórmula 1* (Ed. Indicios), es esa obsesión por el control -comprueba hasta las acreditaciones que cuelgan del cuello de los invitados en el paddock-, junto con un cerebro absolutamente programado para ganar -"el que tiene buen perder es que es

un perdedor"-, lo que ha convertido a este inglés de clase obrera, bajito (1,57cm) y casi ciego del ojo derecho, en el gran *pope* de la F1.

En el automovilismo, todo empieza y acaba en él: los patrocinios, las negociaciones con los circuitos, los pilotos y hasta los gobiernos; el precio de los transportes y de los neumáticos, las cesiones de derechos a las televisiones...

Es Ecclestone quien convenció a Briatore para contratar a un entonces desconocido Schumacher; es él quien llamó a la familia de Ayrton Senna cuando acababa de matarse para decirles que sólo estaba herido en la cabeza -la muerte de un piloto en la pista está llena de complicaciones legales-; es quien dio el golpe

de gracia para que su amigo Max Mosley se convirtiera en presidente de la FIA, el órgano regulador del automovilismo y quien pagó un millón de libras a los laboristas de Blair para que excluyesen al Reino Unido de la normativa europea de no publicar el tabaco. Según las malas lenguas, también es Ecclestone el que decide quién gana las carreras.

Es precisamente esa fama lo que convenció a Tom Bower para escribir la vida de Ecclestone: "*Mi especialidad son las biografías de hombres ricos de dudosa trayectoria. Un día, mi hijo, que está metido en el mundo de las finanzas me dijo: deberías investigar a Ecclestone: no juega limpio*".

### LAS TRETAS DE EL CANIJO

Hijo de Sydney Ecclestone, un pescador de Suffolk (al sur de Inglaterra) aficionado a las motos, y de Bertha, una silenciosa ama de casa, desde muy pequeño tuvo claro que si quería llegar a algo, le tocaba pelear. Creció en un barrio de las afueras de Londres en mitad de la II Guerra Mundial y jugaba con sus vecinos entre los escombros de las

"El que tiene BUEN PERDER es que es un perdedor" (B. Ecclestone)



1. Vacaciones de Navidad el año 2000. 2. Con Slavica en una fiesta benéfica en Londres en 2008, un año antes de separarse. 3. En la boda de su hija Petra el año pasado. La fiesta se celebró en el mismo castillo donde se casaron Tom Cruise y Katie Holmes y costó un millón y medio de euros.



casas bombardeadas. La escasez había convertido el trueque en práctica habitual en las calles y *el canijo*, como le llamaban en el colegio, pronto demostró grandes habilidades naturales para salir ganando en aquellos intercambios. A los 16 años montó un negocio de compra-venta de motos usadas que él mismo desmontaba y volvía a montar en el cobertizo de su casa. La idea resultó tan rentable que poco después alquiló el patio delantero de un concesionario de coches usados para vender sus motos: no tardó en comprar el local.

Empezó entonces su periplo en el mundillo de la venta de coches usados, un microcosmos de chanchuleros y códigos de subsistencia en el que Ecclestone terminó de afilar los colmillos: pulió el arte de la trampa y afinó su capacidad de detectar las debilidades ajenas

"Después de una trifulca con Bernie, en lo que a emociones se refiere me quedo en blanco", diría Niki Lauda, uno de los pilotos más inteligentes que haya dado el automovilismo, años después.

## EL ASEDIO DE LA MUERTE

Detrás de todo lo que ha motivado a Bernie Ecclestone a lo largo de su vida late el mismo verbo: competir. Sus aficiones juveniles -jugar al Monopoly, ir al Casino y correr en las carreras de coches- dan buena muestra de ello. No era mal piloto pero cuando en 1953 un coche le

embistió y acabó estrellándose contra el público de las gradas *"me di cuenta de que no quería acabar postrado en una cama el resto de mis días, así que decidí concentrarme en el negocio"*.

Compró un concesionario más grande, lo convirtió en un local de diseño y convenció a la clase media de la ciudad de que nada mejor que un excelente coche de segunda mano para gastar el dinero que guardaban bajo el colchón. Se convirtió en una máquina de hacer dinero.

En paralelo a todo esto, Bernie había empezado a llevarle los asuntos comerciales a Lewis-Evans, un antiguo amigo, hijo de otro vendedor de coches, que estaba empezando a despuntar en la F1. Compró tres Connaught, y puso a su amigo a competir en ellos; pero en 1958, en el Gran Premio de Marruecos Lewis-Evans tuvo un accidente letal que le causó la muerte seis días después, fruto de unas horribles quemaduras. Ecclestone estuvo a su lado todo ese tiempo y se quedó tan impactado que decidió apartarse del mundo del automovilismo. Sería otro piloto, el alemán Jochen Rindt, quién le volviese a meter el gusanillo en el cuerpo.

## LAS SRAS. ECCLESTONE

La fobia de Ecclestone a las celebraciones incluye sus propias bodas. Al enlace con su primera mujer, Ivy Bamford, sólo asistieron una decena de personas entre familiares y amigos. Como curiosidad señalar que él salió solo de la iglesia. Nunca llegaron a encajar; a ella le irritaba la ob-

sesión de su marido por el trabajo y a él, el poco interés de ella en sus negocios. Cuando Ecclestone conoció a la singapuresa Tuana Tan en el casino de Crockfords, el matrimonio se terminó. Estuvo 15 años con Tuana, que era fácil, educada, tenía mundo y estaba profundamente enamorada de él. Cuando un buen día él le anunció que había dejado embarazada a una modelo croata y se iba a vivir con ella, la dócil Tuana le gritó llorando: *"Nunca me dijiste que quisieras hijos"*.

Vehemente, impulsiva, treinta años más joven que él y treinta centímetros más alta, Slavica Radic, modelo de Armani y madre de las dos hijas menores de Bernie, Tamara y Petra, ha sido el único enemigo a la altura en la vida de Ecclestone. *"Él cree que es un gran hombre, pero sólo es un enano"*, le gustaba decir a Slavica. Un ex novio de Tamara cuenta que durante una pelea en el coche, ella le golpeó la cabeza contra la ventanilla. *"Contar esto me ha ocasionado muchos problemas"*, se lamenta Bower. *"Slavica me llamó hecha una furia y les pidió a sus hijas que dejaran de hablar con su padre. Por culpa de esto, Ecclestone no vino al lanzamiento del libro"*.

A pesar de lo tormentoso de la relación estuvieron juntos 23 años. Cuando ella le dejó en 2009, Ecclestone confesó: *"Yo nunca hubiera tirado la toalla"*. Aunque suena a loco de amor, cuando le pregunto a su biógrafo quién ha sido el gran amor de la vida de Bernie me responde sin dudarle: *"Él mismo"*.

La única boda que ha celebrado por todo lo alto es la de su hija pequeña, Petra, con un niño bien de Chelsea, James Stunt, que se pasea por Londres con un Lamborghini de matrícula S7UNT. Nunca antes se había visto a Ecclestone celebrando nada, ni siquiera un Gran Premio: *"No me gusta quedarme hasta el final de nada"*.

## ¿QUIÉN QUIERE SER MILLONARIO?

Ecclestone conoció a Rindt, conductor del equipo Lotus de Colin Chapman, en el Gran Premio de México. Además de hacerse íntimos amigos, Bernie se convirtió en su manager. El inglés habla así de la muerte de Rindt en el circuito de Monza en 1970: *"Fue un golpe tan duro que no tengo palabras para describirlo"*.

*"Ecclestone ha querido a muy pocos pilotos en su vida después de eso, a Schumacher, quizás. Entre otras cosas porque desprecia profundamente a los perdedores"*, asegura Bower.

Esta vez, lejos de alejarse del mundo de la F1, Bernie pisó a fondo el acelerador y compró la escudería



1. En el Gran Premio de Mónaco (1957) . 2. Con Max Mosley en Silverstone, 1973. 3. Bernie y el piloto Niki Lauda en el Gran Prix de Alemania (1984). 4. Con el Rey, gran amigo suyo, y F. Alonso en Barcelona (2006). 5. Los Beckham son asiduos a las carreras.

Brabham por cuatro perras, pero pronto descubrió que el negocio no cuajaba, La F1 no pasaba de ser un pasatiempo para aficionados muy poco rentable: los circuitos pagaban mal y los costes de los transportes eran altísimos. Las escuderías inglesas -concentradas en la FICA (Asociación de constructores de la F1)-, no estaban asociadas a una marca, como Ferrari a Fiat, y se autofinanciaban, así que estaban prácticamente en bancarota. Cuando Ecclestone acudió por primera vez a un reunión con ellos (1969) y les ofreció convertirse en su representante, respiraron aliviados.

#### EL PADRINO

Siete años después había conseguido que los circuitos pasaran de pagar diez mil dólares a 270.000. Pero, sin duda, su golpe maestro fue conseguir que firmaran la cesión de los derechos televisivos de la F1 a la FOCA (antigua FICA), y años después se encargaría de atribuirse un polémico porcentaje de estos derechos en el Acuerdo de la Concordia, -que caduca este año-.

La televisión digital aún estaba en pañales, así que a nadie le importó demasiado, ni siquiera a la FIA, encargada de regular la normativa en el deporte y enemigo histórico de Bernie, a quién siempre vieron como un peligroso virus para el sistema.

Fue más listo que el resto, eso no lo niegan ni los que después le acu-

saron de haberle robado la Fórmula 1 a los equipos; y además, se encargó de convertir el automovilismo en un espectáculo que en sus momentos álgidos genera audiencias de hasta 500 millones de espectadores.

Su gestión comercial incluye variopintas estrategias -algunas muy cuestionadas-, para multiplicar el interés de las masas; los pilotos son piezas de ajedrez que mueve de un lado a otro para que los campeonatos sean más reñidos; estrellas de Hollywood, gobernantes y hasta reyes son habituales de las carreras; ha creado una competición paralela entre los ingenieros de las escuderías; apoya a personajes tan coloristas como Briatore y hace dudosos pactos con dirigentes del mundo entero para llevar la F1 a sus respectivos feudos.

Además, su propia figura es un poderoso cebo mediático: un indescifrable entramado financiero, acusaciones de que trampea los coches para que gane quien él quiere y escandalosas intervenciones públicas tipo: "La muerte de Senna fue muy buena para la F1" o "Al margen de que Hitler se dejase llevar, lo cierto es que conseguía que se hicieran cosas" (luego se disculpó); todo esto contribuye a sus propósitos de crear morbo.

Después de estudiar en profundidad la figura de Ecclestone, Bower tiene una opinión muy clara de cuál

## Amigo de la perfección y los buenos negocios

Serio, poco hablador, aunque se le caliente la boca cuando lo hace, tiene la mirada del halcón. Para quienes le conocemos desde hace más de 30 años, su buena forma física y su aspecto inalterado hacen pensar en un pacto con el diablo. Pero si su aspecto físico es bueno, el mental es mejor, por la rapidez con la que expresa sus ideas y la capacidad de cambiar un argumento en búsqueda de un consenso rentable. Como se ha podido ver en estos últimos 30 años, intenta barrer para casa todo lo que puede, pero en este largo periodo de tiempo se han dado cantidad de ocasiones en las que ha demostrado su disposición a ceder para dar satisfacción, o al menos una salida honrosa, a aquéllos con quienes hace negocios. Es su forma de demostrar que tiene una gran visión de futuro.

Cuando le conocí, acababa de adquirir el equipo Brabham. Hasta entonces había sido una escudería pobre en medios, pero muy eficaz, como lo demuestran los títulos logrados por su fundador, Jack Brabham, y Denny Hulme, su segundo piloto. Incluso en 1970 pelearon por el título mundial contra el Lotus del malogrado Jochen Rindt. Pero sus propietarios, el propio Brabham y su amigo Ron Tauronac, que diseñaba los coches, eran más unos aficionados que se divertían en la Fórmula 1 que profesionales del Grand Circus.

De todo aquello, Ecclestone no dejó más que el nombre. Los coches dejaron de ir pintados con el tradicional verde *racing green* británico para asumir un blanco immaculado ribeteado en azul, moderno y muy técnico. Y los coches, ahora desarrollados por un joven ingeniero llamado Gordon Murray, cambiaron su aspecto fusiforme por otro mucho más moderno y eficaz sobre la pista. Y es que Ecclestone se ha caracterizado siempre por el cuidado por el detalle. Su escudería podría ganar o no -consiguió el Campeonato del Mundo en 1981 y 1983 con el brasileño Nelson Piquet- pero su equipo mostró cómo se debían presentar las escuderías de Fórmula 1 en cada Gran Premio.

(SERGIO PICCIONE, subdirector de *El Mundo*).

es la piedra angular de su éxito: "Lo que realmente le diferencia del resto de los mortales es que no le tiene miedo absolutamente a nada".

Con 82 años y un triple *bypass*, la sucesión al trono parece próxima. "Cenamos la semana pasada y estuvimos hablando de eso", me cuenta Bower. "Me dijo que le da igual, que él ya estará enterrado cuando llegue ese momento". Sin embargo, tiene un pronóstico al respecto: "¿Mi sustituto?. Posiblemente un ex vendedor de coches usados". ■