



1978 fue un año fundamental en muchos sentidos, con el fabuloso Lotus 79 en las pistas demostrando lo que era un concepto tecnológico innovador que superaba a todos los demás y hacía que el campeonato fuera el clásico ejemplo de lo que representa la Fórmula Uno: tecnología de punta y emoción máxima. Y su máximo representante era Ronnie Peterson, más veloz incluso que su coequipero y campeón de ese año, Mario Andretti, y el último en la cadena de pilotos suecos que marcaron esa década para la escuadra de Norfolk, Inglaterra.

Siendo un hombre de Lotus desde que tengo memoria, fui atraído a los pilotos de Suecia por Reine Wisell (nacido en 1941), quien corrió como coequipero de Emerson Fittipaldi en 1970 y 71 en los autos de Colin Chapman, tras ser campeón de F3 en su patria. Mi primera memoria de un volante sueco es de Reine en el Gran Premio de México de 1970, con su casco verde sobresaliendo en la cabina del Lotus; en los fosos, su pareja era una mujer negra que contrastaba con el rubio nórdico y me dejó impresionado (por el contraste pues no estaba yo en edad de apreciar otras cuestiones estéticas). Reine no fue el gran piloto que hubiera yo deseado como aficionado de los autos rojo, blanco y dorado (era el Gold Leaf Team Lotus en ese entonces), y sin embargo había debutado en 1970 en el GP de Estados Unidos en Watkins Glen consiguiendo un podio en su primera carrera, manejando el fabuloso Lotus 72C con el cual Fittipaldi obtuvo su primer triunfo cuando Pedro Rodríguez se quedó sin gasolina en el sediento BRM P153, a siete vueltas del final.

Reine manejó para Chapman con su casco verde -el cual no era un color muy socorrido por los pilotos pues se decía que aportaba mala suerte-, en 1971 y le tocó usar también el nuevo 72D y el fabuloso, pero desadaptado, Lotus de turbina Pratt & Whitney, el 56B, en Inglaterra. Los puntos cayeron a cuantagotas, más por los problemas del equipo que por culpa del sueco; sólo cuatro resultados positivos en 11 carreras y para el final del año Chapman decidió dejarlo en libertad.

Reine se fue a BRM, que tenía cuatro autos en la pista y sufrió con la falta de concentración del equipo tratando de poner a punto tantos autos y al final del año Reine recibió otra oportunidad en el ahora John Player Team Lotus con el 72D, pero no pudo lograr nada en Canadá y EU; Chapman no volvería a llamarlo. Todavía se quedó el güero en autos March privados en 1973 pero nunca logró marcar otro punto y en 1974 se despidió corriendo un March oficial (entonces era el equipo propiedad de Max Mosley, actual presidente de la FIA) en su GP local, en Anderstorp, Suecia, pero se retiró de la F1 sin mucha gloria, cuando parecía que sería el primer gran piloto de su patria en la F1.

Era obvio que a Chapman los suecos le habían llamado la atención y si Reine no cuajó, en 1973 el genio constructor contrató a otro nórdico, Ronnie Peterson, quien había sido subcampeón mundial de F1 y campeón de F2 en 1971, y había también sido el sucesor de Reine como campeón de F3 en su patria. Ronnie (nacido justo dos años después de Ricardo Rodríguez:

14 de febrero de 1944) recorrió el camino al revés de Reine: llegó a F1 con March y pasó luego a Lotus, que era campeón mundial de constructores y pilotos de 1972. A Fittipaldi no le hizo mucha gracia que le trajeran al que era considerado el hombre más rápido de la máxima categoría; entre los dos consiguieron muchas victorias y refrendaron el título de constructores, aunque Jackie Stewart los batió en el de pilotos. Aunque no el más confiable, el sueco era el más rápido de los tres y eso hizo que Emerson se fuera a McLaren para 1974.



Chapman, complacido con los cuatro triunfos de Ronnie, lo retuvo y contrató a Ickx, pero el Lotus 72D, ya en su quinta temporada de servicio era superado por sus rivales y aunque Ronnie rescató tres victorias, la temporada fue un fracaso para Lotus ya que el nuevo Lotus 76 nunca funcionó pese a ser muy innovador, pero completamente fallido, con su doble alerón y embrague semiautomático de doble pedal. Entonces fue cuando Chapman se dio cuenta que Ronnie era muy veloz, pero no desarrollaba los autos como Fittipaldi, sino que los manejaba rápido a pesar de sus defectos y eso era un grave defecto para un constructor que tenía que refinar muchas de sus ideas locas para volverlas practicable. 1975 fue aún peor, con tres carreras (de 14) en los puntos y un Lotus 72E ya muy cansado por lo que Ickx tiró el arpa y Ronnie empezó a pensar en emigrar pues no era hombre para estar dando vueltas y vueltas con un auto lento. Si él recibía un auto rápido no había nadie comparable a su talento y habilidad, pero con un auto sin desarrollar, era un piloto frustrado. Como el nuevo Lotus 77 que debutó en la temporada sudamericana en 1976 fue otro auto problemático, Ronnie decidió irse de regreso a March con lo que hubo amagos de problemas legales entre Mosley y Chapman por los servicios del sueco, pero se resolvieron. Y para reemplazar al 'Súper Sueco', Chapman escogió al campeón de la F3 británica de 1975, Gunnar Nilsson (1948), otro sueco.

El Lotus 77 fue mejorando poco a poco y con Mario como piloto principal, el auto empezó a andar al frente y Gunnar obtuvo un par de podios en su primera temporada, mientras que Ronnie ganaba en March el GP de Italia por tercera vez en su carrera. Y los dos se llevaban tan bien que corrieron en un BMW las 6 Horas de Silverstone de la clase GT del mundial de autos sport. Para 1977, con el nuevo Lotus 78, Mario era el favorito al título, y Gunnar su fiel escudero, pero los motores de Cosworth fallaron; aunque el equipo dominó el año y Gunnar ganó en Bélgica batiendo decisivamente a los Ferrari y Brabham, Chapman no estaba contento. Los pilotos vikingos, como fueron bautizados, eran muy amigos y Gunnar veía a Ronnie como un hermano mayor y guía. Sin embargo, Gunnar sabía que en Lotus no aspiraba a más que ser el segundo piloto y cuando surgió la oferta de encabezar en 1978 al nuevo equipo Arrows formado por Jackie Oliver (el copiloto de Pedro en los Porsche 917), Tony Southgate (el diseñador del BRM P160) y Alan Rees, Gunnar habló con Chapman. Después de la carrera final del año en Japón, donde Gunnar corrió con el Lotus pintado de un raro rojo en vez de su usual elegante combinación de negro y dorado, se despidieron en buenos términos. Colin, a sabiendas que Ronnie había tenido un año sin mucho brillo manejando el Tyrrell de seis ruedas (P34), le ofreció un contrato como segundo piloto del



1970 Lotus 72



1971 Lotus 72d



1971 Lotus 56b



1972 Lotus 72d



1973 Lotus 72d



1974 Lotus 76



1975 Lotus 72e



1976 Lotus 77



1976 Lotus 77b



1977 Lotus 78



1978 Lotus 79

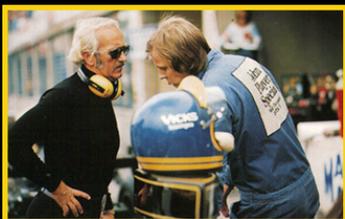
equipo para 1978 y Ronnie regresó a reemplazar a su compatriota, quien lo había substituido un par de años antes. Pero Gunnar había consultado por consejo de Mario a un doctor pues sufría algunas jaquecas constantes y no llegó a correr en la temporada de 1978: le descubrieron un cáncer testicular que lo mantendría en jaque el resto del año.

Mientras Ronnie volvía a mostrar que en un auto tan avanzado como el wing-car Lotus 79 no tenía rival, e incluso Mario no podía con él a menos que usara llantas súper blandas que le negaban al sueco, Gunnar perdía el pelo por la quimioterapia con la que contaba para controlar la enfermedad. Los dos de nar entrando y saliendo del hospital en Londres y recaudando fondos para ayudar a combatir el cáncer, algo que lo mantuvo concentrado todo el año, mientras visitaba a sus amigos en los fosos del GP británico y les prometía correr contra ellos en 1979.

Llegó el GP de Italia y Ronnie ya estaba apalabrado para irse a correr en McLaren en 1978, pero el campeonato no estaba cerrado y aunque muchos pensaban que podía intentar desplazar a Mario, el sueco era un hombre de palabra. En la mañana del domingo de la carrera, el 10 de septiembre, su auto chocó en el calentamiento por un error de un mecánico y rápidamente le armaron un híbrido con la parte posterior de un Lotus 78 para que pudiera correr. La arrancada en Monza fue caótica y hubo un accidente en el que muchos pilotos se vieron involucrados y Ronnie sacó la peor parte al quedar atrapado en su auto ante un cerrón de otro competidor, probablemente James Hunt, el líder de McLaren, mismo que lo sacó del incendio que lo amenazaba.



Pero el 'Súper Sueco' tenía 17 fracturas en una pierna y tres en la otra, fue llevado al cercano hospital de Niguarda para ser operado, en lo cual consintió tras platicar con sus médicos. Mario consiguió el campeonato esa tarde y fue al hospital a ver a su amigo en la noche, en la madrugada hubo complicaciones con el tétano de los huesos que se fue a la sangre provocando bloqueos en los órganos principales y la muerte de Ronnie el lunes 11 de septiembre. El funeral se llevó a cabo en Orebro, su ciudad natal, unos días después y ahí estuvo Gunnar, intentando cargar el ataúd de su amigo, hasta que Emerson, James, Lauda, Scheckter y Watson lo disuadieron al ver su debilidad, pero él cerró el cortejo, sin pelo, pero rindiendo tributo al gran piloto (foto 14). Sin embargo, un viento frío le provocó un resfriado y Gunnar fue de regreso a Londres a seguir luchando. La situación empeoró y cuando todo estaba perdido y los doctores ofrecían calmantes para, cuando menos, aliviar el dolor, él se mantuvo lúcido para poder establecer una fundación contra el cáncer y firmó los papeles legales horas antes de que los doctores cerraran sus ojos por última vez el 20 de octubre de 1978, un mes antes de cumplir los 30 años.





Ronnie había ganado esta última carrera por 39 días... en el mismo 1978, hace poco más de 30 años, Suecia perdió a sus dos grandes pilotos de grandes premios. Como México, esa nación sigue esperando el sucesor de sus volantes vikingos, pero, también para el país escandinavo, los zapatos a llenar son muy grandes. Meses después, en 1979, George Harrison gran camarada de ambos, publicaría una canción llamada 'Faster' dedicada a muchos de sus amigos pilotos y en el sencillo venía de portada Gunnar en su Lotus 78. Un sencillo tributo a hombres valerosos que se adelantaron en el camino, maestros en el arte de ser más veloces...



© CEJV/SHRAC 2009



Chose a life in circuses
Jumped into the deepest end
Pushing himself to all extremes
Made it - people became his friend.

Now they stood and noticed him
Wanted to be part of it
Pulled out some poor machinery
So he worked 'til the pieces fit.

The people were intrigued
His wife held back her fears
The headlines gave acclaim
He'd realized their dreams.

Faster than a bullet from a gun
He is faster than everyone
Quicker than the blinking of an eye
Like a flash you could miss him
going by
No one knows quite how he does it
but it's true they say
He's the master of going faster.

Now he moved into the space
That the special people share
Right on the edge of do or die
Where there is nothing left to spare.

Still the crowds came pouring in
Some had hoped to see him fail
Filling their hearts with jealousies
Crazy people with love so frail.

The people were intrigued
His wife held back her fears
The headlines gave acclaim
He'd realized their dreams.

Faster than a bullet from a gun
He is faster than everyone
Quicker than the blinking of an eye
Like a flash you could miss him
going by
No one knows quite how he does it
but it's true they say
He's the master of going faster.

No need to wonder why
His wife held back her fears
So few have even tried
To realize their dreams.
Faster than a bullet...

