

Algunos lo llamaban loco. Otros le decían genio. Todos coincidían en que su sensibilidad al volante era algo de otro mundo. Hubo una época en la que alguien dijo que era “el hombre de los milagros”, porque tenía los accidentes más extraños y siempre salía ileso... Hasta el 8 de mayo de 1982. Aquel día la suerte de Gilles Villeneuve cambió y su historia se convirtió en una leyenda. Como la Fórmula Uno, Gilles Villeneuve nació en 1950; pero en la Canadá francófona, y justamente 10 años después de otro gran piloto de control imposible, Pedro Rodríguez, con quien compartía cumpleaños el 18 de enero.

Amigo de los desafíos y la velocidad, Gilles no siguió la típica ruta de ascenso hacia la F1 y en vez de competir en karts (algo que tampoco eran tan usual en esa época), F2 ó F3, puso a prueba sus reflejos con lo primero que tuvo a mano: arrincones semiclandestinos en el verano canadiense y snowmobiles (trineos motorizados de nieve). Los primeros pulieron su respuesta excepcional a la luz o bandera verde de las salidas en las competencias y los segundos su extraordinario control del auto. Aunque en más de una ocasión otros competidores pelearon reglamento en mano las ingeniosas soluciones técnicas de Villeneuve, con o sin arreglos especiales, él ganaba. “Cada invierno cuentas tres o cuatro grandes caídas, y estoy hablando de ser lanzado en el hielo a unos 160 kph”, comentaba Villeneuve en una oportunidad. “Aquellas cosas tendían a deslizar muchísimo, lo que me enseñó a tener un gran control. ¡Y la visibilidad era terrible! A menos que fueses liderando, no podías ver nada con toda la nieve soplando alrededor. Bueno para los reflejos y además, eso detuvo todas mis preocupaciones acerca de correr en la lluvia”. A lo mejor, en ese punto, comenzó a desarrollarse un mito que él



se encargaría de agrandar con cada gota de agua que caía sobre su casco y sobre las pistas.

En 1973 pasó a correr en Fórmula Ford y de ahí brincó a correr, y ganar, en la Fórmula Atlantic de Estados Unidos y Canadá, batiendo incluso a los pilotos importados en ocasiones especiales como el GP de Trois Rivieres, donde le ganó a dos futuros campeones mundiales, James Hunt y Keke Rosberg, entre otros. Y su reputación llegó al otro lado del Atlántico y el llamado de la F1 no tardó en producirse. Con esa experiencia hizo sus maletas, se fue a Europa persiguiendo su sueño y en julio de 1977 debutó en el Gran Premio de Inglaterra (Silverstone) con un viejo McLaren M23, clasificando en la décima posición. Su tiempo había sido mejor que el de Jochen Mass, piloto oficial de la escudería, por 23 centésimas. Las miradas se posaron sobre él, pues Mass tenía un McLaren M26 oficial igual al

del campeón James Hunt, quien aquel día se quedó con la posición de privilegio. El domingo, durante calentamiento matutino Villeneuve hizo el mejor tiempo y la carrera la terminó en la posición 11 tras una parada en los fosos para verificar un instrumento que marcaba que el motor tenía alta la temperatura, pero fue una falsa alarma y le costó no acabar en los puntos.

Mientras tanto en Maranello, Niki Lauda y Enzo Ferrari aumentaban sus diferencias. En agosto, reunidos en la oficina de Il Commendatore, decidieron discutir el futuro de su colaboración. Cuentan que la conversación acabó en pelea. Lauda se limitó a decir que la motivación para correr por Ferrari había desaparecido. Ferrari trató de retenerlo y le ofreció dinero preguntándole cuánto deseaba para quedarse. Lauda respondió en chelines austriacos y luego que el contador de Ferrari convirtiera la cifra a liras italianas, don Enzo explotó. Furioso, le pidió que se fuera, que su escudería no podía pagar aquella suma, que no estaba en los planes... y luego gritó a la puerta que se cerraba: “¡Judío!”. Si fue así realmente, no se sabe, pero así pasó a la historia.

El lunes 29 de agosto la noticia del divorcio Lauda-Ferrari recorrió las primeras planas del mundo y un día después la prensa se concentraba en especular quién sustituiría al ya coronado (por segunda vez) campeón del mundo. La primera





opción fue Mario Andretti. El contrato del piloto italo-americano con Chapman bloqueaba el camino. En la lista siguió Schecter, pero Walter Wolf no estaba dispuesto a liberarlo del acuerdo firmado. Por qué no llamaron a Ronnie Peterson —libre entonces para la temporada 1978— no es algo que alguien haya explicado. Lo cierto es que llamaron a la casa de Villeneuve, en Canadá y lo invitaron a Maranello. Gilles primero pensó que era un chiste. Lo convencieron rápidamente y voló a Italia para reunirse con Enzo Ferrari. Uno frente al otro, Villeneuve no parecía muy impresionado. Ferrari le preguntó si quería correr para la Scuderia. Villeneuve dijo que verificaran el tema legal con McLaren, pero que él quería. Ferrari preguntó luego cuánto aspiraba ganar. “Lo suficiente como para darle una vida decente a mi familia”, fue la respuesta. Un apretón de manos y un par de palabras más. Estaban de acuerdo.

El 7 de octubre, Gilles Villeneuve hizo su debut oficial en Ferrari, frente a su propio público, en Canadá. Con poco tiempo para probar la Ferrari 312T2, Villeneuve clasificó en la casilla 17 y finalizó duodécimo, a cuatro vueltas del ganador, Jody Scheckter. Dos semanas más tarde el gran circo se trasladó a Japón para disputar la última carrera del año en el circuito Fuji. En una pista complicada y con una recta donde las velocidades alcanzadas eran espectaculares, Villeneuve aceleró tratando de pasar a Peterson, quien manejaba el Tyrrell de seis ruedas. Sus autos se tocaron y uno de los neumáticos delanteros del Ferrari de enganchó con una de las ruedas del Tyrrell. El auto de Villeneuve despegó y brincó la barrera para caer en un área prohibida para el público, en la cual había varias personas. Dos fallecieron y 10 resultaron heridas.

En 1978, con una Ferrari 312T3 que no era tan buena como inicialmente se pensaba, Reutemann y Villeneuve se enfrentaron a los Lotus de Andretti y Peterson que al final de la temporada quedarían 1-2 en el campeonato. Reutemann pudo disputar el título poniendo a trabajar la experiencia y los conocimientos técnicos que los años le habían dejado (ganó cuatro carreras),

mientras Villeneuve maduraba a su sombra, saliéndose de pista, rompiendo autos y haciendo excursiones por el pasto de los circuitos. Su mejor posición ese año fue un tercer lugar (Austria) y no terminó en seis carreras de 16 que tuvo la temporada. Sin embargo, en la última competencia del año, en Canadá, Villeneuve devolvió a Ferrari la sonrisa ganando de punta a punta, cuando Reutemann ya había firmado para Lotus y se sabía que Scheckter llegaba a Ferrari.

El sudafricano y Villeneuve presentaron la Ferrari 312T4, un auto poco atractivo que sin embargo estaba listo para ganar, a principios de 1979. Esa temporada Gilles perdió las alas de novato y se ganó al público, que inmerso en la “Fiebre Villeneuve” (especialmente en Italia) no dejaba de asombrarse. Tres veces subió a lo más alto del podio aquel año (Estados Unidos Este —Watkins Glen—, Mónaco y Canadá), pero la suerte y su honestidad no lo acompañaron. Una impresionante remontada en Bélgica tras un incidente en la primera vuelta lo dejó sin punto al quedarse sin gasolina en el giro final. Y en Monza, cuando tenía mejor auto que Jody, respetó las órdenes de equipo con lo que protegió el título para su compañero, pese a haber sido consistentemente más rápido... todo el año.



Ya con la corona decidida, llegó la confirmación de sus dotes y alcanzó la cima de su popularidad en Watkins Glen. Era viernes y hora de salir a pista. Sobre el circuito estadounidense la lluvia era cada vez más intensa. En las áreas destinadas para que el público acampara durante el fin de semana, la gente se resguardaba en sus trailers y carpas. En el paddock, pilotos, mecánicos y autos se amontonaban en los garajes. De pronto el ruido de un motor inundó la pista. Los más curiosos se asomaron y volvieron a meter sus cabezas a resguardo pensando que alguno había salido a dar simplemente una vuelta para ver cómo seguía el clima. Entonces se dieron cuenta que “el ruido” se acercaba nuevamente. La intriga pudo más que el viento, el frío y el agua, y un grupo de gente asombrada vio pasar a dos Ferrari. Primero el de Villeneuve. Poco después, el de Scheckter. La siguiente vuelta quedó claro que no estaban haciendo una práctica. Ellos, habían decidido salir a clasificar y rueda a rueda pelearon un tramo de la pista. Villeneuve se desprendió adelante. A nadie parecía importarle ya la lluvia. Con o sin paraguas la gente contemplaba atónita el espectáculo que daba aquel “loco”, conduciendo a unos 240 kph en pista mojada. La gente gritaba, vitoreaba, aplaudía... Watkins Glen, pese a las nubes, era una fiesta. Gilles giraba delante de Scheckter a casi 11 segundos de distancia (¡sí, casi 11 segundos!).

“Me quedé rígido aquel día”, comentó luego Scheckter. “Pensé que había sido el más rápido. Luego, cuando vi el tiempo de Gilles... Realmente aún hoy no puedo entender cómo fue posible. ¡11 segundos!”. Y añadió: “Las carreras de autos eran un asunto romántico para él. Éramos amigos cercanos, haciendo el mismo trabajo para el mismo equipo, pero teníamos una actitud completamente diferente. Mi preocupación era mantenerme vivo, pero Gilles tenía que ser el más rápido en cada vuelta, aún en las pruebas. Él fue el piloto más rápido que hayan visto en el mundo. Si pudiera regresar y vivir de nuevo su



vida, pienso que sería exactamente igual, y lo haría con el mismo amor”.

Primero, 1980 lucía como una promesa. Luego, con la Ferrari 312T5, el sueño de campeonato se convirtió en pesadilla y ni el equipo, ni Villeneuve lograron compensar las deficiencias de aquel auto. Scheckter, decepcionado, anunció el retiro y Didier Pironi, lo reemplazó. Ferrari decidió optar por los motores turbo para 1981 y con el 126C, la Scuderia salió a la caza del título. Una victoria de Villeneuve en España y otra en Montecarlo hicieron delirar a sus seguidores, pero el motor era potencia total o nada y el chasis, como fue la norma general en Ferrari, era malo. Aquellos triunfos, frente al poder balanceado de autos como Williams o Brabham, fueron tan sólo un espejismo, pero dejaron imágenes perdurables de la habilidad de Gilles curvando con la cabeza mirando hacia el frente y el auto con humo emanando de las cuatro ruedas mirando hacia la parte externa de la curva en un ángulo de 90° con su cuello. Su rival y amigo Jacques Laffite lo diría mejor: “Yo no creo en los milagros, pero Gilles a veces me hace dudar”. Al final de la temporada se rumoraba que Gilles dejaría Ferrari y el Team Villeneuve parecía ser una opción real; pero el patrocinio no se materializó y don Enzo supo retenerlo en su escudería. Ambos pensaron que 1982 era el año para conquistar el título juntos con un nuevo auto.

La temporada arrancó con un tinte más político que deportivo. La FISA y la FOCA estaban en plena guerra y los equipos se habían dividido en dos bandos, los “constructores” franceses e italianos con Jean Marie Balestre (FISA-FIA) y los “ensambladores” británicos –al menos la mayoría– con Bernie Ecclestone (FOCA).

Para cuando llegó el Gran Premio de San Marino, en la pista de Imola, Italia, la guerra había llegado a punto de ebullición y algunos equipos (los que estaban del



Irónicamente, Didier Pironi fue quien recogió el casco de Gilles tras el accidente

lado de la FOCA) no se presentaron en la pista. La competencia fue disputada finalmente por los Renault, Ferrari, Alfa Romeo, Osella, ATS Toleman y Tyrrell, estos dos con patrocinadores italianos que pesaron más que su afinidad intelectual. Villeneuve arrancó desde la segunda línea, se puso inmediatamente al frente de la carrera y se alejó del resto. Con 45 segundos sobre su más cercano rival, Pironi –su propio compañero de equipo–, el canadiense recibió orden desde los fosos de bajar el ritmo y conservar el auto.

Para sorpresa y furia de Villeneuve, Pironi se acercó y lo pasó. Tras un par de giros peleando, Villeneuve recuperó la punta intentando creer que Pironi sólo quería entretener al público. Al entrar en la última vuelta, en la curva Tosa, Villeneuve pasó más lento de lo normal y Pironi lo adelantó sin misericordia olvidando por completo “su lugar” en Ferrari y rompien-

do las órdenes de equipo. Villeneuve no podía dar crédito a lo que veía. En realidad, nadie podía dar crédito. Aquello era cuando menos impensable en un hombre como Pironi. Aunque para Imola había motivos suficientes para la celebración –un 1-2 de Ferrari–, el podio fue poco amable. Villeneuve ignoró cuanto pudo a Pironi y se fue directo a su helicóptero jurando que nunca volvería a dirigirle la palabra a este hombre sin honor.

Para cuando aterrizaron casi dos semanas después en Zolder, Bélgica, su siguiente parada en el campeonato, las cosas en Ferrari habían llegado a tal punto que Villeneuve y Pironi no se miraban. Los mecánicos de uno y otro habían tomado partido y tampoco se comunicaban más allá de lo estrictamente necesario. Enzo Ferrari no decía mucho. Para él, los pilotos eran secundarios y los verdaderos protagonistas eran los autos. Sus autos.

Tras solucionar algunos problemas en las prácticas, Pironi marcó el cuarto tiempo (1 minuto y 16.501 segundos) y Villeneuve el quinto (1'16.616"). El canadiense, vio la lista de tiempos y supo que era el momento de golpear a su rival; desesperrado, salió a pista faltando ocho minutos para culminar la sesión de clasificación. Acelerando a fondo para mejorar su registro, la Ferrari se encontró con el lento March de Jochen Mass que se dirigía hacia los fosos. Villeneuve seguramente pensó que Mass abortaría su movimiento. Mass, quizás pensó que Villeneuve no intentaría pasarlo allí. El caso es que las ruedas se engancharon y el Ferrari, como en Japón 1977, despegó. Al caer comenzó a rebotar contra las barreras de protección y para cuando se detuvo había pedazos del auto esparcidos a unos 150 metros del lugar del accidente. Ese día se ponía punto final a la vida del hombre y punto seguido para la leyenda que comenzaba a crecer. Hoy, hace de aquello, 27 años.

© NP/SHRAC2009