4. El pequeño canadiense

La diminuta foto, en blanco y negro, mostraba el retrato de un joven con el pelo alborotado y ojos vivarachos. Al pie se leía: «¡Atención al pequeño canadiense! Gilles Villeneuve posee una clase excepcional y un solo Gran Premio le ha bastado para demostrarla». El autor de esas palabras, que todavía hoy, más de treinta años después, me vienen a la mente cada vez que me acuerdo de Gilles, era el maestro de todos los que nos aficionamos a la Fórmula 1 por aquella época, Javier del Arco, y se podían leer en su reportaje sobre el Gran Premio de Gran Bretaña de 1977 que publicaba la revista *Vida del Automóvil*, efímera sucesora de la histórica *Fórmula*, la biblia de las carreras en España durante muchos años. Era la época preinternet, así que la única información sobre cada Gran Premio que podía conseguir con su paga semanal un crío gijonés de trece años era, una vez al mes, esa revista, que devoraba una y otra vez hasta que llegaba el siguiente número, treinta largos e interminables días después.

No sé por qué, pero aun sin haber visto la carrera (eso era un lujo casi inalcanzable para la España *racing* del «año 25 antes de Alonso») me convertí, de inmediato, en seguidor de ese pequeño canadiense que en su mirada reflejaba una determinación y una fe en sus posibilidades como pocas veces se han visto. En

aquel Gran Premio británico disputado en el histórico trazado de Silverstone, Villeneuve debutaba en Fórmula 1 pilotando un ya obsoleto McLaren M23, el modelo campeón el año anterior con James Hunt al volante (¡y tres antes con Fittipaldi!), pero que ya se quedaba atrás ante el advenimiento de los milagrosos *wingcar* salidos de la fértil imaginación de Colin Chapman. Con uno de esos M23, decorado con los colores de Iberia, nuestro Emilio de Villota se las veía y deseaba para intentar clasificarse en una Fórmula 1 muy diferente a la actual, en la que todavía era posible, aunque no fuese ni mucho menos fácil, intentar abrirse camino de forma privada y con pocos medios. Con otro similar también buscaba su hueco el exmarine Brett Lunger, que competía gracias al apoyo del propietario de Chesterfield, a cuyo hijo decían que el piloto americano había salvado la vida en la guerra de Vietnam.

Pero, lo de Gilles era diferente, y no sólo porque pudiese contar con un McLaren oficial, decorado con los ya entonces clásicos colores de Marlboro. Evidentemente, el material a disposición del joven canadiense era superior al que podían utilizar los privados que habían optado también por el M23 como su arma de guerra. Pero por mucho que su coche fuese mejor, lo que hizo Villeneuve en aquel Silverstone aún vertiginoso, sin apenas chicanes que rompiesen su frenético ritmo, no estaba al alcance de cualquiera; es más, probablemente no estaba al alcance de nadie que no tuviese su descomunal talento. El pequeño canadiense se mezcló de inmediato con los mejores de una Fórmula 1 tremendamente competitiva como era la de mediados de los setenta. De no ser por la falsa alarma que se encendió en el tablero de a bordo de su M23 y le obligó a entrar en boxes ante el temor a romper el motor, perdiendo un buen número de vueltas, Gilles hubiese acabado entre los primeros en su debut en el Gran Circo.

Aunque el resultado no se consumó, la demostración estaba hecha y llamó la atención, ni más ni menos, que de Enzo Ferrari, que andaba en busca de nuevos pilotos para la era post-Lauda que se

acercaba a pasos agigantados. Ante la sorpresa de muchos, Ferrari contrató al diminuto e inexperto Villeneuve y lo sostuvo contra viento y marea incluso cuando Gilles se vio envuelto a final de temporada en un terrible accidente, en el Gran Premio de Japón, que acabó con su Ferrari despegando sobre el Tyrrell de Ronnie Peterson, con el fatal desenlace de aterrizar en una zona en la que trabajaban unos desafortunados comisarios de pista que fallecieron, víctimas del horrible vuelo cuya imagen fue portada en toda la prensa mundial.

Vinieron después varias temporadas en las que Ferrari nunca tuvo un monoplaza lo suficientemente competitivo como para que Villeneuve pudiese optar al ansiado título de campeón del mundo. Bueno, en realidad sí hubo una en la que lo tuvo, la del 79, cuando la potencia del doce cilindros boxer todavía bastaba, a duras penas, para hacer ganador al poco estético T4, con el que su compañero de equipo, Jody Scheckter, menos espectacular pero más eficaz, sumó los suficientes puntos como para asegurarse el campeonato si ganaba en Monza. En aquel Gran Premio de Italia de 1979, el único que le podía hacer sombra al sudafricano y poner aún en tela de juicio sus opciones al título era, precisamente, Villeneuve. Pero aunque ganar era siempre su meta, como había demostrado meses antes en Zandvoort, llevando una llanta colgando en busca de una improbable reparación en boxes tras un pinchazo, para Gilles había algo más importante que la victoria: la lealtad que le debía a Ferrari. Así que, aun sabiendo que ello significaba renunciar a sus legítimas opciones al campeonato, Villeneuve se pegó a la rueda de Scheckter sin hacer el más mínimo intento de atacarle y se convirtió en su perfecto guardaespaldas para asegurar el título a un piloto de Ferrari en la catedral de la Fórmula 1. Desde Lesmo a la Parabolica rugían los tifosi y ondeaban las banderas rojas con el *cavallino rampante* cuando los dos cruzaron la línea de meta, Jody como campeón, Gilles como orgulloso escudero y con la certeza de que, algún día no muy lejano, esas banderas iban a ondear para celebrar su título de campeón.

Sin embargo, ese día nunca iba a llegar. El año siguiente el T5 ya no pudo continuar los milagros del T4, lastrado por la anchura de su propulsor en pleno apogeo de los coches ala, de chasis estrecho y amplios pontones laterales que los pegaban al suelo como lapas. Jody lo dejó por imposible y se retiró a final de temporada, saciada ya su sed de victorias con el título del 79. Gilles, en cambio, siguió dando el máximo en cada Gran Premio, aunque lo más que pudiese hacer fuera arañar un punto aquí y otro allá. En el horizonte estaba la siguiente revolución, el motor turbo, así que merecía la pena aguantar y esperar, porque el de Ferrari iba a estar entre los mejores, como no podía ser de otra forma en una fábrica en la que los motores siempre fueron la parte más importante de sus coches, fuesen estos de calle o competición.

Haciendo crecer la competitividad del propulsor Ferrari turbo, montado en el pesado 126C, transcurrió la temporada del 81, en la que Villeneuve logró dos de sus victorias más memorables, justo en dos circuitos donde el potente pero todavía rústico e indomable V6 Comprex de Ferrari era más difícil de controlar: Mónaco y Jarama.

Esta última es la que para mí tiene más significado, ya que el Gran Premio de España del 81 fue mi primer contacto directo con la Fórmula 1 tras años de revistas y breves conexiones televisivas como único alimento para mi pasión por las carreras. En aquel caluroso junio de mis 17 años iba a poder, por fin, ver de cerca a mis ídolos y a sus máquinas tras tanto tiempo imaginándomelos. Eso sí, ver aquel primer Gran Premio en directo no me iba a resultar fácil. Lo más sencillo fue conseguir la entrada, pese a que su precio era prohibitivo para mi modesta economía (¡costaba 1.000 pesetas de las de entonces!). Pero si te suscribías por un año a la nueva edición española de la revista semanal francesa *AUTOhebdo* te regalaban una. Así que convencí a mi abuela para que me adelantase el importe de la suscripción anual, que le iría devolviendo semana a semana como si fuese comprando cada número en el kiosko, que eso sí estaba al alcance de mi semivacío bolsillo

de estudiante de tercero de BUP. Una vez conseguido el dinero, enviaba el boletín de suscripción por correo, acompañado del resguardo del giro postal para el pago, y en unos días ya tenía en el buzón de casa un sobre con el preciado ticket para el XXVII Gran Premio de España Talbot Fórmula 1. Era una entrada de *pelouse* con la que se podía acceder a las zonas sin tribuna del circuito del Jarama.

Superado el primer escollo restaban otros dos de similar importancia. El primero era ir hasta Madrid, ya que aún no tenía edad para sacarme el carné de conducir y en mi casa no había coche. De todas formas, el viaje era razonablemente asequible en autocar, aunque el trayecto en ALSA a través del Pajares y con un montón de paradas fuese largo y pesado.

El último obstáculo se presentaba más complicado: encontrar un alojamiento barato durante dos noches y una forma de trasladarme al circuito. Aquí la ayuda llegaba del lado de mi padre y de un modo de lo más casual. Un día cualquiera estaba tomando algo en la barra de un bar situado cerca de casa, el Mesón Castilla, y escuchaba a un grupo de jóvenes hablar de sus planes para ir a ver la Fórmula 1. Resultó que aquel establecimiento era el lugar de reunión de la Escudería Gijonesa, y varios de sus miembros solían ir cada año a esa y otras carreras. Enseguida se unió a la conversación, les dijo algo así como «mi chaval es un loco de la Fórmula 1, tiene una entrada y está buscando cómo ir», y aquellos aficionados al motor, sin conocerme de nada, se ofrecieron a echarme una mano. Uno de ellos, Javier Aller, de vacaciones esa semana en Gijón, era guardia civil y estaba destinado en Madrid. Se iría para la capital unos días antes de la carrera y en su pequeño piso, con esposa y dos hijas de corta edad, no había espacio. Pero conocía a otro miembro de la escudería, Alfonso, que iba a ir al Gran Premio, tenía familia en Madrid y me podría alojar en casa de sus tíos. Además, me recogerían en la estación de autobuses, me llevarían con ellos al Jarama los dos días y el viaje de vuelta también lo iba a poder hacer en su compañía, ya que nada más acabar la carrera

volvían todos a Gijón y habría hueco en alguno de los coches del grupo.

Cuando mi padre llegaba a casa y me lo contaba casi no me lo podía creer. Sólo iba a tener que sacar el billete de ida del ALSA, el alojamiento y traslado al circuito serían gratis. Y, lo mejor de todo, iba a conocer a otros locos por la Fórmula 1 como yo… ¡algo nada usual en aquellos tiempos! Con esa ilusión como gasolina, el pesado viaje en autocar se me hizo hasta corto. A mi llegada, a última hora de la tarde del viernes, ya me esperaba Alfonso y al poco nos reuníamos todos en casa de Javier para organizar el fin de semana. Al día siguiente, hacinados en un pequeño SEAT 127, enfilábamos Castellana arriba en dirección al Jarama. El escenario de mis sueños y de mis juegos, aquella pista que había reproducido en cartón años antes, se iba a convertir en algo real y tangible. Cuando nos acercábamos por la carretera de Burgos y veía, a lo lejos, el inconfundible puente en forma de neumático de la Rampa Pegaso, se me aceleraba el pulso. Y mucho más subía de vueltas el motor de mi corazón cuando, nada más bajarnos del coche en el aparcamiento, escuchaba por primera vez en directo el sonido de los Fórmula 1. Era indescriptible, mil veces más potente y más rotundo que el que llenaba el salón de casa cuando veía las carreras por la tele. Porque, además, las mil sensaciones que te producían aquellas ondas sonoras no llegaban sólo a través del oído. Era todo tu cuerpo el que las sentía. Se te agarraban a las tripas mientras te recorrían por completo, transmitidas no sólo por el seco y caluroso aire sino, también, a través del suelo, que parecía vibrar al unísono con los motores.

Aún no había visto nada y ya estaba poco menos que en éxtasis. Y nada más asomar por la *pelouse* de la bajada de Bugatti lo primero que veía, mi primera visión de un Fórmula 1 en directo, no podía ser más impactante. El Brabham BT49 de Nelson Piquet bajaba a toda velocidad…, a demasiada velocidad como para poder pasar sin problemas la traicionera izquierda ciega que precede a la cerrada horquilla de esa parte del circuito. La zaga del monoplaza

blanco adelantaba a su parte delantera para iniciar lo que sería un impresionante doble trompo, con el sonido del motor convirtiéndose en un quejido que acompañaba al chirriar de neumáticos y frenos, mientras el piloto se peleaba con pedales y volante para recuperar el control de su desbocada montura antes de impactar contra las protecciones. El joven y talentoso brasileño lo conseguía y su maniobra se convertía en una especie de «bienvenido a la Fórmula 1» para aquel chaval que miraba con la boca abierta desde el otro lado de las vallas.

El inicio había sido fantástico, y el resto del fin de semana estaría lleno de momentos memorables. Todo era mejor que en la tele y en las fotos de las revistas. Las crónicas de Del Arco, Crombac y Rosés no exageraban. Mis nuevos amigos, con experiencia de ver carreras en directo, tampoco. Aquello era, sin duda, el mayor espectáculo del mundo. O, al menos, lo era para mí.

La cercanía a la pista que te permitía el Jarama acrecentaba la sensación de velocidad, que resultaba difícilmente asimilable, sobre todo pensando que aquel, después de todo, era uno de los circuitos más lentos de todo el calendario de la Fórmula 1. Ver acelerar a los coches, Rampa Pegaso arriba, desafiaba casi tanto los sentidos como verlos bajar por Bugatti o pasar por la curva del túnel. La magia de la aerodinámica y la pericia de sus pilotos los mantenía pegados al suelo, pese a circular a un ritmo que parecía imposible que les pudiese permitir continuar dentro de la estrecha porción de asfalto.

Del sonido ya está casi todo dicho, aunque una vez empezado a acostumbrarme a su intensidad empecé a fijarme en sus matices y a esforzarme en adivinar, antes de verlo, qué motor empujaba al coche que llegaba. Porque una cosa era el rugido ronco de los legendarios Cosworth de ocho cilindros en uve, que eran mayoría, y otra muy distinta el curioso silbido que acompañaba al compresor de los Ferrari V6, muy diferente del producido por el turbo de los Renault, aunque su giro también alimentase seis cilindros con aire y gasolina a alta presión. Y, desde luego, nada igualaba en cualida-

des sinfónicas a los doce cilindros, más rudo el de los Alfa Romeo, más elegante el de los Matra que movían a los Talbot-Ligier.

¿Y qué decir de los colores? Eran mil veces más vivos que en la tele. El rojo de los Ferrari resplandecía bajo el intenso sol que anunciaba la llegada del verano. El fluorescente Marlboro de los McLaren y los Alfa Romeo era aún más chillón de lo que imaginaba, haciendo todavía más impactante el afilado monocasco de los monoplazas británicos y casi disimulando las gruesas formas de los italianos. El negro y oro de John Player Special, que retornaba a los Lotus después de dos años, lucía impecable en toda su clásica elegancia. El amarillo de los potentes Renault tenía un tono más intenso que el del modesto ATS. El azul de los Talbot rivalizaba en matices con el despejado cielo de la capital. Y el blanco de los Williams resultaba casi tan cegador como su rapidez.

Pero, sobre todo, estaba viendo por primera vez a mis héroes, los pilotos, aquellos valientes embutidos en sus cascos integrales y semisumergidos en los *cockpits* de sus monoplazas, que habían captado siempre mi imaginación. Mi venerado Andretti, perfectamente reconocible por su brillante yelmo plateado con una ancha banda roja. El siempre dicharachero Laffite, cuyo discreto casco verde contrastaba con su exuberante carácter. El rudo Jones y el taciturno Reutemann, condenados a compartir box pese a estar peleados más entre sí que contra el resto de rivales. El incisivo Piquet, cada vez más rápido y amenazador. Los prometedores Prost y Arnoux, que representaban a la cada vez más numerosa nueva ola francesa. El elegante De Angelis, tan virtuoso al volante como tocando el piano. Y, naturalmente, Villeneuve, el pequeño canadiense, convertido ya, por derecho propio, en uno de los más grandes aunque aún no hubiese logrado más que un escaso botín de victorias y ningún título mundial.

La del Jarama era la séptima prueba de aquel año. En las cinco primeras las victorias se habían repartido entre los Williams, con dos para Reutemann y una para Jones, y los Brabham, con dos conseguidas por Piquet. En la sexta, el legendario Gran Premio

de Mónaco, había ganado Ferrari… o, más bien, lo había hecho Gilles, porque conseguir vencer con el 126C en los estrechos confines de las calles del principado monegasco era una de esas cosas que sólo estaban al alcance de su inconmensurable talento. Con el otro coche de la Scuderia, el prometedor y brillante Pironi sólo se había clasificado decimoséptimo en una parrilla de salida que veía a Villeneuve en la segunda posición, después de rodar dos segundos y medio más rápido que su joven compañero de equipo. A una vuelta, sólo Piquet había ido más deprisa con el ágil Brabham.

Y aunque en carrera era imposible repetir tal hazaña giro tras giro, Gilles se mantenía tercero, por detrás del brasileño y de Alan Jones, que había remontado furiosamente con su Williams después de unos flojos entrenamientos. Enrabietado, el australiano acosaba al líder y este cometía un error que dejaba a Jones en cabeza, con Villeneuve en la segunda plaza a pocas vueltas para acabar. Entonces algo fallaba en el sistema de alimentación de combustible del monoplaza británico, y el vigente campeón del mundo se veía obligado a entrar en boxes, cediendo la primera plaza al Ferrari, que cruzaba la meta en cabeza para lograr una victoria impensable en el peor escenario posible para el potente pero difícilmente controlable monoplaza de Maranello. Era sólo la cuarta victoria de Gilles, pero más que una victoria era una proeza difícilmente igualable.

Tres semanas después, el Jarama no ofrecía mejores perspectivas para los monoplazas equipados con motores sobrealimentados. Su brusca entrega de potencia los hacía más adecuados para trazados rápidos, mientras que el virado circuito madrileño era mucho más favorable a los propulsores atmosféricos. Así que no nos extrañaba nada escuchar por los altavoces, al final de la última sesión de clasificación, que la *pole position* era para uno de ellos, aunque sí resultaba algo inesperado que la lograse Laffite al volante del Talbot-Ligier con motor Matra. A continuación se situaban los dos Williams, con el de Jones por delante del de Reutemann. Villeneuve, a quien habíamos visto durante todo el día pelearse

con el Ferrari para tratar de llevarlo más o menos derecho, se tenía que conformar con la séptima plaza. Ni siquiera era el primero de los turbo, precedido en dos posiciones por el Renault de Alain Prost. Sin embargo, recuerdo que aquella noche, en la cena, cuando comentábamos cómo se presentaba la carrera, dije algo así como «¡ojo a Villeneuve si hace una buena salida!».

¡Y vaya si la hizo! Cuando se encendió la luz verde del semáforo, mientras el *poleman* Laffite se quedaba poco menos que parado y veía, con horror, cómo sus rivales le superaban uno tras otro, Villeneuve partía catapultado hacia delante, y llegaba a final de recta acelerando a fondo, con casi medio coche por la hierba pero frenando más tarde que nadie para situarse tercero. Una maniobra extraordinaria que intuíamos más que veíamos desde nuestra lejana posición en Bugatti, y que se confirmaba cuando poco después llegaban a nuestra zona los dos blancos Williams seguidos por el rojo Ferrari con el número 27.

De todas formas, los FW07B volaban pegados al asfalto, especialmente el de Jones, que atacaba con decisión desde el primer momento y pronto cobraba ventaja. Tras él, Reutemann tenía uno de esos días suyos en los que su atormentado carácter se imponía a su indudable clase al volante y se dejaba sorprender por Villeneuve al inicio del segundo giro. El Ferrari del canadiense ya era segundo. Por delante, Jones rodaba visiblemente más rápido que todos sus perseguidores y abría hueco vuelta a vuelta. En la quinta marca un registro de 1:17.8 en un día en el que nadie bajará casi nunca de 1:18.5. No sólo quiere ganar…, ¡quiere arrasar! En la vuelta doce le vemos corregir una espectacular cruzada entrando en la curva del túnel. Sus rápidos reflejos y potentes brazos han logrado algo inusual en un monoplaza de efecto suelo, que es poco menos que irrecuperable cuando derrapa de forma tan brusca. La siguiente vez que llega a ese mismo sitio, la trasera de su Williams se vuelve a mover más de la cuenta… y en esta ocasión Jones no logra controlarla. El coche blanco se pierde en una nube de polvo mientras gira sobre sí mismo en la escapatoria de puzolana, acompañado por

el «¡¡oohhh!!» de asombro que sale de nuestras gargantas. El australiano ha tirado por la borda una carrera que tenía ganada.

El nuevo líder es Villeneuve, pero enseguida es evidente que el Ferrari va perdiendo ritmo y tras él se empiezan a acumular rivales. Reutemann, espoleado por el error de su compañero-rival, parece recuperar la fe y ataca una y otra vez. Pero aunque en ocasiones llega a emparejar su Williams con el Ferrari no logra superarlo. A base de ejecutar auténticas acrobacias con el inestable monoplaza rojo, el pequeño canadiense se mantiene en cabeza. Y ahí sigue, vuelta tras vuelta, aunque la presión va en aumento con la llegada del Talbot-Ligier de Laffite, del McLaren de Watson y hasta del Lotus de De Angelis, que había iniciado la carrera desde la duodécima posición.

En los giros finales, el dúo de cabeza se acaba convirtiendo en un quinteto, con el Ferrari de Gilles siempre por delante, cogiendo algo de aire en la corta recta, aguantando de modo increíble en cada curva pese a que la adherencia de sus Michelin es cada vez más precaria y el 126C se mueve de lado a lado al frenar y al acelerar. Parece imposible que pueda aguantar, en cualquier momento cometerá un error, pensamos todos. Pero no falla y acaba pasando en primera posición bajo la bandera a cuadros, seguido, como su sombra, por Laffite, Watson, Reutemann y De Angelis, que cruzan la meta pegados a él. En apenas segundo y medio han entrado los cinco primeros de una carrera increíble.

Gilles había hecho, una vez más, lo imposible, manteniendo a raya, a base de explotar las virtudes del Ferrari turbo y de disimular sus defectos, a toda una hambrienta jauría de grandes pilotos que le siguieron de cerca durante casi dos horas sin tener nunca la menor posibilidad de superarle. Fue un triunfo memorable que quedó grabado en la historia de la Fórmula 1 y que, para un impresionable chaval de provincias, fue una de esas experiencias que sabes te van a marcar de por vida. Si antes de aquella carrera Gilles era uno de mis héroes, desde entonces era, definitivamente, mi Héroe, así, con mayúsculas. Poco importaba que no ganase, siem-

pre lo intentaba, como unos meses después, cuando en mi viaje de intercambio cultural a Francia pude ver mi primer Gran Premio completo por televisión, el de Canadá. Sobre una pista encharcada por una lluvia torrencial en la que controlar el escorbútico Ferrari 126C era poco menos que imposible…, y más aún con el alerón delantero doblado tras un toque en los primeros giros, Villeneuve siguió peleando contra todo y contra todos para acabar cuarto o quinto…, ¡qué más da!

Por eso, cuando en el 82 la evolución del Ferrari turbo dio por fin sus frutos y el 126C2 era el coche a batir, parecía que, finalmente, ese año iba a ser el suyo. Y aunque el arranque de temporada fue complicado, el potencial estaba ahí y todo apuntaba a la llegada de ese gran día que Gilles esperaba desde aquella tarde de Monza en el 79. Ese día con el que igual ya soñaba cuando hacía malabarismos con las motos de nieve en su Canadá natal, arrasaba en la Fórmula Atlantic norteamericana o impresionaba a Chris Amon pilotando aquel poco competitivo Wolf de la CanAm. El día en que, oficialmente, Gilles iba a ser reconocido como el mejor de todos hasta por los que sólo se fijan en las cifras y los títulos para evaluar la capacidad y la valía de un piloto.

Pero entonces surgió un escollo inesperado. En Imola, en plena guerra FISA-FOCA, la política ganó una vez más al deporte y el Gran Premio se quedó reducido a unos pocos equipos leales a la Federación y encabezados por Ferrari. Con una clara superioridad sobre el resto de rivales, entre los que sólo los Renault les podían hacer sombra, la carrera se convirtió pronto en un paseo triunfal para los monoplazas rojos, con Villeneuve en cabeza y Pironi siguiéndole de cerca. Sin necesidad de pelear entre ambos, el acuerdo tácito era dar espectáculo pero mantener finalmente las posiciones, con Gilles por delante de Didier. Por eso, cuando el piloto francés superó al canadiense cerca del final sin que este le opusiese resistencia alguna, nadie pensó que se estuviese fraguando el drama, sino que, más bien, parecía que se estaba ejecutando una brillante comedia. En el siguiente giro Gilles intentó devolver la

pasada a Didier, pensando en que este se haría a un lado igual que él había hecho momentos antes. Pero no fue así, el galo se resistió y acabó ganando un Gran Premio de un modo que su compañero de equipo, tan leal siempre a los intereses de la Scuderia, consideró una auténtica traición. La expresión de Villeneuve en el podio, minutos después, lo decía todo, y los que le conocían hablan desde entonces del cambio que se produjo en el pequeño canadiense en los días posteriores. El habitualmente alegre y despreocupado Gilles estaba primero furioso y después frustrado. Se sentía engañado y quería venganza.

Una venganza deportiva, evidentemente, que debía llegar en el siguiente Gran Premio, cuyo escenario iba a ser el trazado belga de Zolder, donde precisamente Pironi había logrado un par de años antes su primera victoria en la F1, entonces al volante de un Ligier. Villeneuve quería batirle no sólo en carrera, sino en cada sesión de entrenos. En su mente no había otro objetivo ni nada se podía interponer en el mismo. Pero, desgraciadamente, cuando Gilles buscaba una nueva vuelta rápida en los últimos momentos de los entrenos del sábado por la tarde, en la trayectoria de su embalado Ferrari, calzado con las superblandas *qualifiers* y con la presión del turbo a tope, apareció, a paso lento, el March de Jochen Mass, de retorno a boxes. El alemán vio un fugaz destello rojo en sus retrovisores y trató de apartarse, pero el canadiense pensó que lo haría hacia el otro lado y en una fracción de segundo Gilles dejó de hacer historia para convertirse en leyenda. En una cruel carambola del destino, las ruedas traseras del March se convirtieron en rampa de lanzamiento, como en aquel primer accidente en Fuji lo habían sido las del Tyrrell de Peterson. El 126 de Gilles despegó, impactando de forma brutal contra el asfalto y proyectando el cuerpo del pequeño canadiense por los aires. Esta vez no hubo escape posible, Gilles había *«volato via»,* como tituló la prensa italiana al día siguiente. Se nos había ido el último héroe, el piloto que nunca se rendía, el que sabías que iba a darlo todo, fuese para ganar en Mónaco, para ser segundo en Dijon (¡que le pregunten a Arnoux!)

o para marcar el mejor tiempo en una sesión de libres bajo el diluvio en Watkins Glen, mientras el resto buscaba simplemente guarecerse en sus *motorhomes*.

Porque, después de todo, a Gilles lo que le gustaba realmente era buscar los límites y tratar de vencerlos. Para él, ganar no era realmente tan importante, lo importante era superarse a sí mismo, a sus miedos, a sus limitaciones. Esa es la lección que su fugaz y brillante paso por este mundo, en general, y por la Fórmula 1, en particular, debería dejarnos. Por eso, como recitaba aquel póster de la *Autosprint* italiana que lo retrataba al volante del brutal Ferrari 126C, totalmente cruzado sobre la hierba pero sin dejar de acelerar, «*ti ricordiamo così!*». Porque, en efecto, ¡te recordamos así!, en el límite y, pese a todo, sin rendirte.

Gilles en estado puro, derrapando con el Ferrari 312T4 de 1979.

La llegada del Gran Premio de España de 1981, con Villeneuve ganando por delante de Laffite, Watson, Reutemann y De Angelis (fotografía archivo JAS Infoservice).