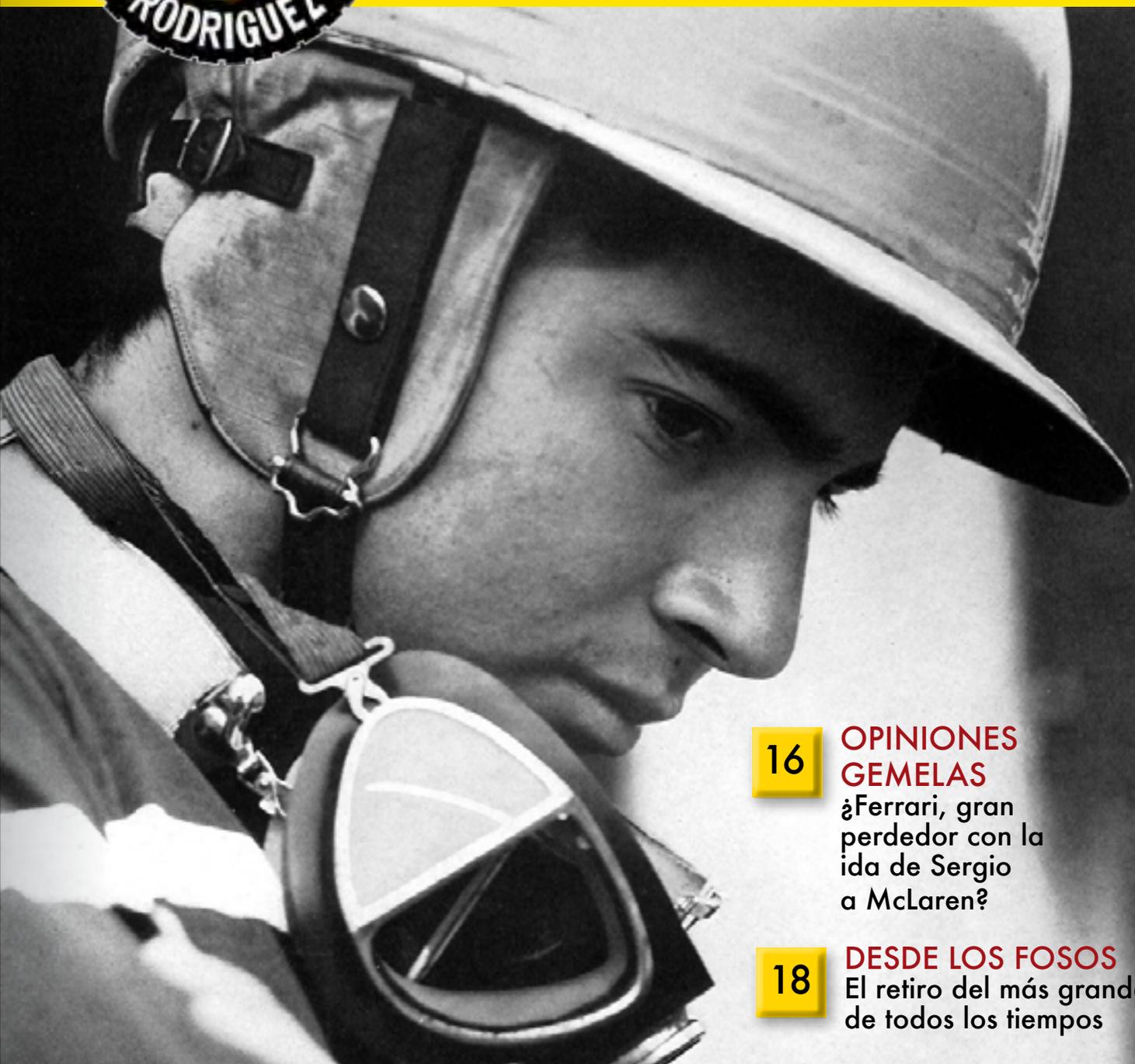


¡¡1 Y 2 DE NOVIEMBRE VAMOS A CONMEMORAR A RICARDO EN EL AUTÓDROMO!!



SCUDERIA

OCTUBRE 2012 NÚMERO 078 Boletín Noticioso de la Scuderia Hermanos Rodríguez A. C.



16

OPINIONES GEMELAS

¿Ferrari, gran perdedor con la ida de Sergio a McLaren?

18

DESDE LOS FOSOS

El retiro del más grande de todos los tiempos

CORRIENDO CONTRA EL TIEMPO

EL ÚLTIMO AÑO DE VIDA DE RICARDO

OCTUBRE 1962: 1000 KMS. PARÍS, LA VICTORIA FINAL DE LOS HERMANOS

SCUDERIA

AÑO 5, OCTUBRE 2012 BOLETÍN NOTICIOSO 078 SHRAC

CONTENIDO

- 01 PORTADA
Ricardo pensativo
- 02 CONTENIDOS
¿Qué tenemos? + foto de Ricardo sentado en los fosos
- 03 EDITORIAL
La última victoria de los hermanos
- 04 1 DE NOVIEMBRE
Vamos a festejar la vida de Ricardo Rodríguez
- 05 EL ÚLTIMO AÑO DE VIDA DE RICARDO
Octubre 1962: 1000 Kilómetros de París 1962
- 14 CARTEL CENTRAL
El banderazo de los 1000 Kilómetros de París 1962
- 16 OPINIONES GEMELAS
¿Cómo queda Ferrari con al firma de Checo en McLaren?
- 18 DESDE LOS FOSOS
El retiro de Seb Loeb
- 19 ¿DE VERAS QUIERES SER PILOTO?
Pues hay chance de manejar en Le Mans
- 20 LIBRO DEL MES
El GP de EU en WWatkins Glen edición firmada por 4 campeones mundiales
- 21 EN UN MES COMO ÉSTE...
Naime nos reseña un Autosport de 1964
- 22 TRIVIA
A ver si con esta foto histórica hay desempate
- 23 LA DEL ESTRIBO
El vacío del #58

SCUDERIA BN

EDITOR Carlos E. Jalife Villalón

EDITOR DE DISEÑO Heliodoro Morales Muñoz

FOTOGRAFÍA: Archivos SHRAC e Internet; Alexis Callier, Cajal, Michael Hofmocker, Carlos A., Javier Z. y Omar E. Jalife, César T. Jiménez, Mónica Martorell, Quina Foto, Mauricio Reza, Jorge Ríos H., Luis Ugarte, Chris van de Wiele

COLABORADORES: David Alatorre, José Antonio Aspiros, Allen Berg, Cajal, Johnny Cecotto, Luis G. Calderón, Jorge Capistrán, Octavio Estrada, Benito Guerra, Carlos A. Jalife Ruz, Omar E. Jalife Ruz, Javier Z. Jalife Ruz, César T. Jiménez, Carlos Lavado, Helmut Marko, Virginia Meyer, Juan L. Molano, Alejandro Naime, Alberto Navarro, Ramón Osorio, Héctor Peón, Jaime Rivas, Jesús Salgado, Carlos Slim D., JJ Seguí, Juan Tenorio, Rafael Trespalacios, Sebastian Vettel, Wolfgang von der Rosen

CORREO y SUSCRIPCIONES

scuderiarz@yahoo.com.mx

SCUDERIA HERMANOS RODRÍGUEZ A. C.

PRESIDENTE: Carlos J. Pani Villalobos

COMITÉ DIRECTIVO: Mario Domínguez, Carlos E. Jalife V., Omar E. Jalife Ruz, Eduardo León C., Alejandro Naime G., Ramón Osorio J. y Conchita Rodríguez.

ASESOR LEGAL: Carlos A. Jalife Ruz

PUBLICACIÓN MENSUAL DE LA SCUDERIA HERMANOS RODRÍGUEZ A. C. Y SCUDERIA EDITORES S.A. DE C.V., PARTE DEL PROYECTO DE RESCATE DE LA HISTORIA DEL AUTOMOVILISMO MEXICANO

PRHAM



SCUDERIA se publica gratuitamente cuando menos una vez al mes -aunque dependiendo de la disponibilidad de tiempo hay meses que tienen dos números- como Boletín Noticioso de la SHRAC. Año 6, No. 3 octubre 2012. Editor responsable: Carlos E. Jalife Villalón. Reservas de derechos al uso exclusivo 04-2011-121316472800-102 y 04-2011-121411024200-203/Indautor-SEP. El contenido de los artículos es responsabilidad exclusiva de los autores. Todos los derechos reservados, prohibida la reproducción parcial o total, incluyendo cualquier medio electrónico o magnético sin autorización por escrito del editor responsable y Scuderia Editores S.A. de C.V.

ORGULLOSAMENTE HECHO EN MÉXICO.

© CEJV/HMM/ SE 2012



Ricardo Rodríguez 50 años

Estamos cerca del 1 de noviembre que es el momento de conmemorar la partida de Ricardo Rodríguez y celebrar los 50 años del I GP de México a la vez. Tenemos un programa interesante para el jueves 1, para miembros e invitados especiales, y el viernes 2 tendremos la conmemoración pública. Si necesitan boletos para el día 2, el día de carreras, simplemente avísenme cuantos y manden un mail a mi correo y yo se los consigo (no se los envío, se los consigo, que es distinto y les aviso a donde pasar por ellos). Esperemos vernos ahí, digo a menos que piensen llegar a la conmemoración de los 100 años de Ricardo -que yo, la verdad, paso- y no habrá otra más grande para nuestro primer piloto de F1 en sus vidas, creo.

Bueno, en cuanto a las recomendaciones de nuestros miembros en el deporte motor periodístico : tenemos en TV a Marco Tolama y Leslie González en AutoyPista (miércoles 8:00 PM en Viva - Canal 504 Dish); por escrito a Ramón Osorio, quien revivió www.notiauto.com; y yo tengo la revista FASTmag ya sea en papel o descargable (y ya la han descargado más de 2 millones de lectores ¡¡¡gracias!!!) que sin presumir ha regresado un estándar de calidad que hace años no teníamos en México: Para descargarla se registran en <http://fast-mag.com> y luego dan click en el botón derecho de la



página donde dice 'descarga PDF' (tarda un poco) y la pueden bajar completa; no se pierdan los extras de realidad aumentada, que tenemos desde el número de agosto y verán por qué somos líderes en nuestro campo. En cuanto a blogs tenemos La Desmañanada, del gemelo Omar E. en <http://ladesmanianada.blogspot.com> quien además escribe en el sitio de CFan, <http://www.cfandeportes.com>; por su parte, el gemelo zurdo, Carlos A., tiene su blog respectivo, <http://laplumadelzurdo.blogspot.mx> y ambos comparten un programa en <http://radiotv.mx/> los lunes de 8 a 9 PM, se llama Perspectiva Deportiva y hablan de todos los deportes, justo después del programa mío con Juan Pablo García Noriega, los lunes de 7 a 8 PM en <http://radiotv.mx/> que se llama Desde Pits, como uno que tenía JP hace tiempo en TDN.

Institucionalmente tenemos el twitter en @scuderiarz; la página en Facebook de Scuderia Rodríguez con más de 2,500 miembros, más la de Scuderia Junior, que dirige el quieto David Alatorre. Además, les recomiendo las transmisiones de F1 en Canal 4 con Rafa Bolaños Cacho, que nos salen bien, y eso que no tenemos el auxilio de tecnología de punta por las cuestiones de grabarlas en vivo pero no en directo; y que les digo de éste Boletín Noticioso SCUDERIA, el Anuario SCUDERIA (ya preparamos el 2012) y lo que se acumule. Los dejo y nos leemos pronto en noviembre (ya casi).



Editor de SCUDERIA y Secretario General de la

COLABORADORES



CAJAL

Ahora preparando Austin, y esperando que el campeonato se cierre en tierra que hace dos siglos era nuestra y no en el país de la samba porque eso atrasa todo.



CARLOS A. JALIFE RUZ

En <http://laplumadelzurdo.blogspot.mx/> Se expresa del mundo del deporte, que no sólo es el motor, y busca el grado de maestro en las aulas mientras forja un camino independiente.



OMAR E. JALIFE RUZ

En <http://ladesmanianada.blogspot.mx/> se ha convertido en creativo inventor de comparaciones usando estadísticas para confirmar que el mundo se explica con los números.



HELIODORO MORALES M.

Ahora trabaja sólo medio día, de 10 a 10 como se dice por ahí, con su usual visión periodística, que a veces no es igual al del diseño de carteles y anuncios, pero es más sólida.



ALEJANDRO NAIME G.

Coleccionista recurrente en las subastas en línea, el delegado toluqueño se prepara para sacar más tesoros de su vasto archivo en la próxima reunión de la Scuderia.



EL GRAN PREMIO RICARDO RODRÍGUEZ

PARA CONMEMORAR SU PARTIDA HACE 50 AÑOS

Todo está definido todo el asunto del 1 de noviembre, que se cumplen 50 años del aniversario luctuoso de Ricardo Rodríguez. Les anexo el programa de actividades de ambos días

JUEVES 1 DE NOVIEMBRE

HORA	ACCIÓN
4:30 PM	Llegada al Paddock 1 del Autódromo Hermanos Rodríguez
5:00 PM	Inicio de la Ceremonia de la Guardia de Honor en Peralta
5:30 PM	Caminar rumbo a recta principal
5:45 PM	Foto en la zona del podio de todos los participantes
6:00 PM	Subir a las suites para la exposición de fotos de gran tamaño de RR
6:15-6:30 PM	Sentado en mesas según elección (como Ileguen)
6:30 PM	Inicio ceremonia entrega premios 2010-2011 SHRAC Explicación Clasificación Pilotos Mexicanos
6:30 pm	Entrega trofeos 2010
6:45 PM	Palabras César Tiberio Jiménez explicando su gestión
6:50 PM	Entrega Trofeos 2011
TROFEO	2010
Pedro Rodríguez	Memo Rojas
Ricardo Rodríguez	Esteban Gutiérrez
Moisés Solana	Germán Quiroga
Héctor A. Rebaque	Sergio Pérez
Scuderia	Escudería Telmex
Josele Garza	Juan Carlos Sistos
Jo Ramírez	Juan Pablo Ramírez
Nanán Solana	Alberto Lenz K.
7:00 PM	Inducción nuevos miembros
7: 45 PM	Inicio Cena con proyección películas

	2011
	Memo Rojas
	Esteban Gutiérrez
	Gerardo Sanz I
	Franco Aragónés
	Escudería Telmex
	Ricardo González V.
	Eduardo León C.

8:00 PM	Entre entrada y plato principal Jo Ramírez recuerda a Ricardo
8:15 PM	Entre plato principal y postre Remembranza de Ricardo
8:30 PM	Como cierre Carlos Jalife rememora a Ricardo
Desde las 8:00 PM	Arrancones en pista y se alargan hasta la 01:00 AM

VIERNES 2 DE NOVIEMBRE

11:00 PM	Arribo libre durante el día a la suites de la SHRAC
11:00 15:30	Prácticas y calificación Super Turismos y Copa TC2000
15:40 16:00	Himno Nacional
16:00 18:20	Carreras Primera Manga
ACTIVIDAD SHRAC	
18:30PM	Homenaje a Ricardo Rodríguez: completar la vuelta que él no completó,, usando su Fórmula Junior de 1961, acompañado por todos los pilotos, de la Peralta a la antigua meta
18:55 PM	Pirotecnia conmemorativa
19:00 23:00	Carreras Segunda manga
23:05 23:08	Pirotecnia

Para ir reservando su sitio en la cena del jueves (SOLO MIEMBROS O INVITADOS ESPECIALES) o pedir boletos para el homenaje en pista del viernes, favor de contactarnos en el correo de siempre (scuderiargz@yahoo.com.mx), y recuerden que hay 'puente' por ser 2 de noviembre y no hay problemas de desvelarse el jueves 1.



OCTUBRE 1962

La última victoria de los hermanos:
1000 KILÓMETROS DE PARÍS

POR CARLOS EDUARDO JALIFE
VILLALÓN / SHR 001

OCTUBRE DE 1962 encontró a los hermanos Rodríguez promoviendo el I GP de México, del 1 al 4 de noviembre, mientras arreglaban asuntos personales y referentes a sus negocios. El 7 de octubre se había corrido el GP de EUA en Watkins Glen. Los Rodríguez deciden no ir pues Pedro ya tiene confirmado el uso del Lotus de Seidel en México aunque el patrocinio de Pemex no ha sido firmado. Pepsi Cola ya ha mostrado interés en poner calcomanías en los autos de los hermanos y, aparentemente, todo va bien en ese aspecto. También los organizadores del evento mexicano les comentan que existía la posibilidad de conseguir el tercer auto del equipo Lotus para Pedro y ellos deciden que si se concreta lo aceptarán y le conseguirán otro cliente a Seidel. En Watkins Glen es la segunda vez que se corre este evento de tanta importancia y los locales, capitaneados por Cameron y Jean Argetsinger tienen una excelente organización que combina eficiencia con hospitalidad y muchos de los asistentes se quedan en casas de gente de la pequeña villa en el estado de Nueva York, cerca de la frontera con Canadá. Clark obtiene una triple corona (PP, triunfo y VR) además de ponerse a una victoria del título mundial con 30 puntos por 39 de Graham Hill, quien solamente puede aumentar puntos si gana; Lotus llega a 36 puntos por 39 de BRM con lo que ambos títulos de F1 se decidirán en diciembre en Sudáfrica.

LOS RODRÍGUEZ se enteran de las noticias de Watkins Glen en México mientras preparar la partida rumbo a París en donde son campeones defensores. Ricardo encuentra departamento en la colonia Nápoles y deciden que a París se irán solo él y Pedro pues tienen muchos gastos pendientes y las esposas se quedarán esta vez. Hablan con Luigi Chinetti, quien viajará con ellos desde la escala en Nueva York y este les comenta que hay cambios en Ferrari y adelanta que son buenos para ellos. Ellos le dedican la carrera al presidente y éste los recibe el martes 16 de octubre en la mañana, pues van a invitarlo al gran premio mexicano. López Mateos les desea suerte y los cita para cuando regresen y al día siguiente ellos salen rumbo a París.

CHINETTI SE LES UNE en la escala en Nueva York y les platica que el Comendador estaba furioso al enterarse que había contactos de parte de Chiti con Phil Hill y Giancarlo Baghetti y los había despedido del equipo por lo que no correrían en París. Les comenta que



parece que también se va a deshacer de Lorenzo Bandini en F1 y Willy Mairesse no renovará contrato para F1 pues su desempeño ha sido muy accidentado en 1962. Aparentemente no habrá más de dos autos en F1 y quizás un tercero en algunas carreras para 1963 y que Ricardo definitivamente tiene uno y Pedro podría tener el tercero si se decide y actúa pronto. Hay algunos candidatos a la silla de F1 pero el principal parece ser John Surtees, aunque quizás Innes Ireland podría ser convocado si el hombre de Lola decide no aceptar. Ricardo está encantado con la idea pero Pedro, como siempre, quiere pensar y no tomar decisiones hasta que termine la carrera y vea que pasa con ellos. Llegan a París y en lugar de ir al George V como acostum-

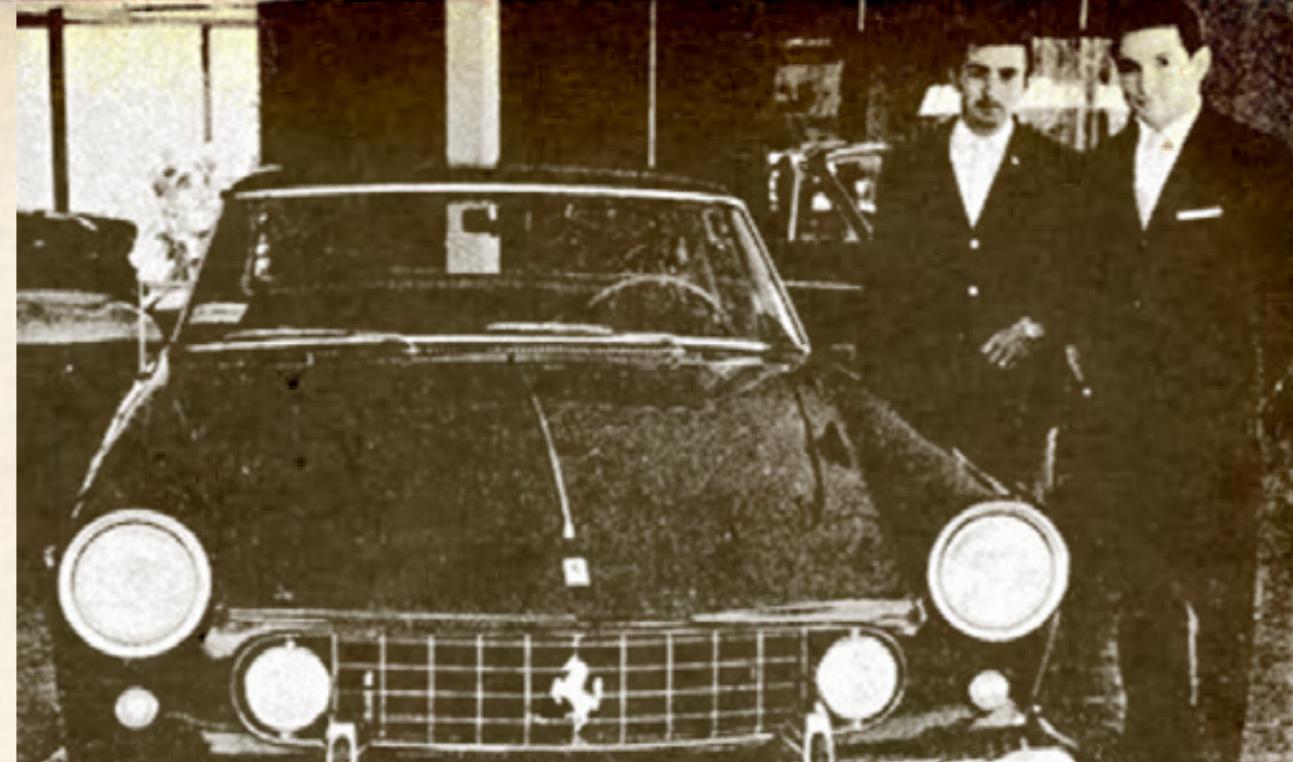
bran se van a un hotel más modesto, pues están ahorrando para solventar los gastos del GP mexicano.

EL JUEVES LOS RODRÍGUEZ se presentan en la pista, la recorren a pie y revisan su auto, un 250 GTO inscrito por el NART de Chinetti, marcado con el número uno como corresponde a su condición de ganadores reinantes de la prueba. Entre los rivales no están ni Phil ni Baghetti, pero encuentran que los concesionarios ingleses tienen un auto igual al de ellos para Parkes y Surtees y hay otro para la gente de la Scuderia Republica de Venezia, Colin Davis y Ludovico Scarfiotti, en este caso. Hay muchos GTOs franceses y belgas y Mairesse está ahí incierto acerca de



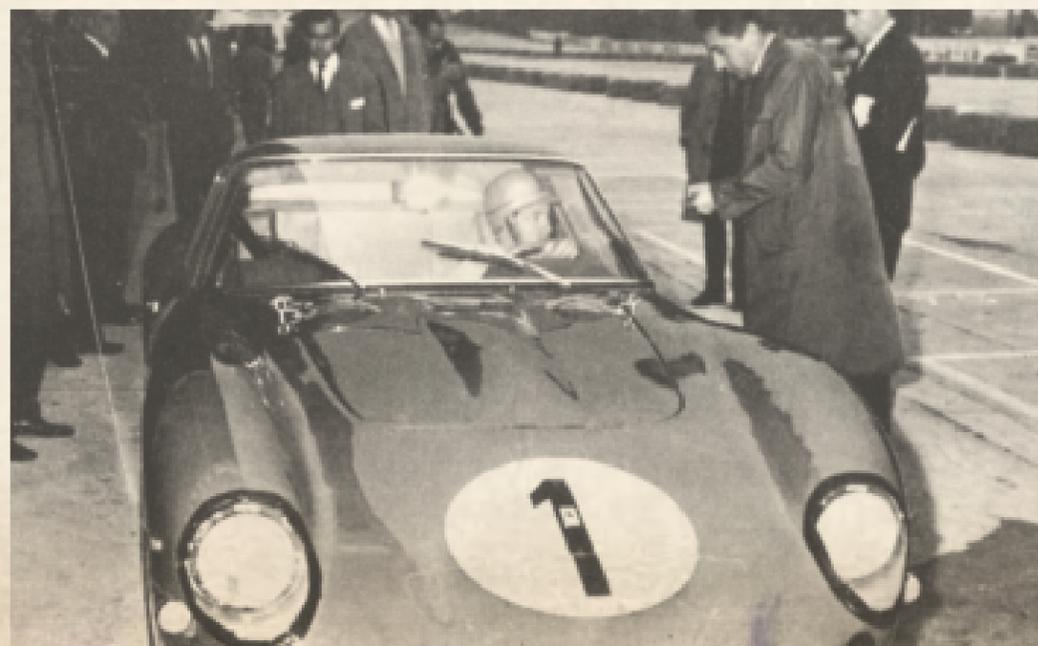
su futuro con Ferrari y comentan los últimos eventos en Maranello obteniendo confirmación de lo que Chinetti les ha platicado.

LA CARRERA no será fácil, de la oposición esperan algunos Lotus, pero aparentemente Chapman sigue enojado con los franceses por el incidente de Le Mans y no manda su equipo lo cual libera a Jim Clark para correr con John Whitmore en el Aston Martin DB4GT Zagato del equipo Essex. Otros pilotos han preferido quedarse en EUA pues hay carreras en Riverside y Laguna Seca en octubre y entre los ausentes están Innes Ireland, Dan Gurney y Graham Hill. El viernes los hermanos salen a la pista y Pedro, como de costumbre, empieza. Pone un tiempo abajo de



los tres minutos y luego instruye a Ricardo acerca de la pista y los problemas potenciales. Ricardo sale a comerse el asfalto y baja el tiempo de Pedro con lo que están confiados en mejorar el sábado y, en efecto, Ricardo hace el mejor tiempo y obtiene la PP para el dueto. Lamentablemente Paul Armagnac se mata en las prácticas, unas semanas después de otro accidente fatal en Montlhery, del francés Oreiller, quien queda empalado en la palanca de velocidades de su GTO. En la noche platican con Chinetti y este les comenta que Mike Parkes, el inglés que corre para Maranello Concessionaries y a veces para Ferrari, es otro de los contendientes al puesto de probador en jefe de autos pues tiene un título en ingeniería y es altamente orientado a las cosas mecánicas. Cuando se despiden de Luigi, Pedro y Ricardo saben que los enemigos a vencer son Surtees y Parkes, pues son los que seguramente serán comparados con ellos a la hora de decidir en Maranello. Reciben también un mensaje del conde Volpi que desea hablar con ellos, pero ninguno quiere quedarse días de más en Europa pues el GP de México está a 10 días de empezar sus prácticas y hay muchos

pendientes. Mandan un mensaje diciendo que se comunicarán posteriormente; pues sabedores de la reacción de Ferrari contra Phil y Baghetti prefieren no exponerse a la furia del Comendador gratuitamente, ya que Ricardo no piensa dejar Ferrari y Pedro no va irse a un equipo distinto si hay posibilidades en Ferrari. Esa noche hablan a México para comunicar sus buenos tiempos y al día siguiente se van a misa tempranito, desayunan y luego parten a la pista. La salida no va a ser tipo Le Mans sino lanzada y ellos calculan que tardarán poco más de 6 horas en recorrer los 1,000 kilómetros de carrera equivalentes a 129 vueltas al circuito largo. Creen que deberán parar tres veces a recargar combustible y deciden que Ricardo cierre y Pedro abra con cambios intermedios después de cada hora y media de carrera, unas 32 vueltas aproximadamente. Comentan también con algunos amigos como José Behra acerca de la creación formal de la Scuderia Rodríguez y reciben aliento en cuanto a sus planes de independizarse. Incluso Behra ofrece ser su contacto en Europa, pues es bien conocido y ellos quedan encantados con la idea.



AHORA NO ESTÁ LA FAMILIA con ellos y antes de la arrancada Pedro le da la bendición a Ricardo y luego Ricardo a él y se abrazan deseándose suerte. Ricardo está nervioso, pero Pedro le dice 'Te lo dejo en primero, no te preocupes' y se sube al auto mientras Ricardo lo acompaña hasta la pista y se regresa cuando los autos se alejan siguiendo al auto insignia. Espera en los fosos hasta que se oye a los autos acercarse y cuando el insignia entra a los fosos ve que Pedro se pone al frente del pelotón y encabeza la carrera manteniéndose en la punta frente a los embates de los otros GTOs, pues Jim Clark tiene problemas con su Aston y se retrasa considerablemente en una parada inesperada. Pedro maneja tranquilo y, poco a poco, se aleja de todos con facilidad aunque Mairesse se mantiene en contacto visual con el mexicano imponiéndose al resto de los autos. Pedro se detiene casi a la hora y tres cuartos y en la parada lo rebasan, pero cuando Ricardo sale los otros paran y en la vuelta 40 tiene casi un minuto de ventaja sobre el Ferrari de Mairesse. Ricardo aumenta el ritmo y se aleja, pero pronto el segundo sitio cae en manos de Surtees; Clark recupera terreno con su Aston aunque está demasiado lejos como para ser un peligro. Chinetti no cree que el motor del escocés aguante el trato que le está dando, acertando pues a la larga Clark se retira con problemas de motor, y cuando Pedro toma el mando nuevamente no hay enemigo a la vista; pronto alcanza al GTO de Mairesse y lo pone un giro atrás. Ahora solamente quedan Surtees/Parkes en la misma vuelta y Pedro

corre en busca de recortarles la distancia antes de entregar el auto a Ricardo para el turno final. Para la 93 logra ponerlos una vuelta atrás pero cuando entrega el auto a Ricardo los ingleses se deslapean. Ricardo sale a demostrar que no sólo van a ganar sino a dominar y reduce la ventaja hasta que los ingleses hacen su último cambio y completa 120 rondas sin problemas; aunque de los fosos le piden que baje el ritmo Ricardo termina como empezaron, rápido y en la punta. En el último giro los pone otra vez una vuelta atrás por lo que los Rodríguez son los únicos en completar la distancia pactada y lo hacen en 6 horas, 21 minutos y 50 segundos a un promedio cercano a 158 kilómetros por hora. Surtees/Parkes quedan segundos con 128 vueltas y Scarfiotti/Davis terceros con 127. En los fosos celebran con alegría y Chinetti y Behra los abrazan llenos de emoción mientras Ricardo y Pedro se montan en el cofre del auto y son paseados frente a las tribunas.

LOS RODRÍGUEZ reciben sus laureles en un podio para luego quedarse un buen rato en los fosos dando autógrafos y entrevistas al por mayor. Ricardo es más solicitado que Pedro por ser piloto de F1, por lo que no deja de mencionar: "Quiero ser campeón del mundo. Pero mi hermano Pedro puede conseguir lo mismo y en los próximos años será mi rival más peligroso"; finalmente, los organizadores les consiguen una escolta que los saca de ahí. Tal parece que la victoria fue de un dueto francés y al llegar al hotel los empleados forman valla y los reciben con aplausos.



Ellos se van a bañar y ponerse elegante para la cena de premiación y en la noche compar- ten con Chinetti y los Behra la mesa. Luigi está orgulloso de la victoria y les dice que tienen seguro el sitio para 1963 en Ferrari en autos Sport y en F1 y ellos aprovechan para plantearle que hay muchas competencias en las que no corre Ferrari y quieren formar su Scuderia Rodríguez. Luigi les dice que siem- pre que Ferrari no corra ellos pueden hacer- lo con el NART, pero Pedro le insiste en que hay carreras como las 12 Horas de Reims y muchas inglesas y californianas en las que ni NART ni Ferrari van y ahí está la posibilidad de correr en su propio equipo. Chinetti acep- ta que hay muchas oportunidades, pero les

dice que en las grandes siempre estará con ellos y que cuenten con los autos que tiene para cualquier campeonato. Ellos también lo sondean acerca de pedirle al Comendador el territorio de México y Centroamérica para ser representantes exclusivos de Ferrari y él les vuelve a manifestar su apoyo, pues creen que pueden importar los autos italianos como de competencia. La noche transcurre con ale- gría y confirman debutar en el GP de Puerto Rico con un par de autos Ferrari que Chinetti pondrá, pero correrán como Scuderia Rodrí- guez y lo mismo en Nassau para la Semana de la Velocidad. Cuando la fiesta de entrega se acaba, los hermanos se van con los Behra a seguir celebrando y regresan tarde a su ho-

tel. Al día siguiente se la pasan descansando, luego van al banco y de compras pues quieren algunos trajes y ropa nueva para los eventos del GP mexicano. Pedro encuentra un sastre, que conservará toda la vida, que le arregla los pantalones con un toque de plomo en las valencianas para que nunca pierdan la línea. Se duermen temprano pues el martes 23 vuel- lan de regreso a México, otra vez vía NY, aun- que Chinetti solo los lleva al aeropuerto pues tiene pendientes que arreglar en Europa y va a ir a Maranello.

LA RECEPCIÓN EN MÉXICO es impresiona- te, las salas de espera están llenas de gen- te que los vitorea y les echa porras. De ahí se van a casa de sus papás a un brindis con más de 150 amigos cercanos que quieren es- cuchar de sus labios la historia de la victoria y Doña Elena Torres, mamá de Héctor Arellano Belloc, piloto y amigo cercano de los Rodríguez, lee un poema recién compuesto en honor a Ricardo. Se despiden cerca de la medianoche y se van a sus respectivos ho- gares. En la tarde del jueves tienen cita con López Mateos y se van a cortar el pelo para estar presentables; se encuentran a Juan Luis López, su amigo periodista, a quien Pe- dro le dice 'socio', pues siempre los peina la misma peluquera. En Palacio Nacional, Ricardo le regala el trofeo ganado en la car- rera mientras Pedro solamente le hace un recuento de la victoria. El presidente está encantado y les promete ir al gran premio a estar con ellos y les deja una velada res- ponsabilidad al decir que ojalá vuelvan a ganar para México. El viernes se la pasan trabajando, haciendo cuentas y negocios pues la semana siguiente va a ser dedicada completamente al gran premio. Concretan



los patrocinios de Esso, con Fernando Anza, quien era muy amigo de ellos, y Pepsi Cola, para los dos autos y mientras Pedro se va a Cuernavaca a descansar el fin de semana, Ricardo organiza una fiesta para inaugurar su departamento el sábado, pero ya no toma una gota de alcohol pues por costumbre los Rodríguez dejaban de hacerlo una semana antes de empezar los entrenamientos de una carrera. También recibe aviso de que su Ferrari de calle ya está en Veracruz y sola- mente faltan unos trámites aduanales para que le sea enviado a México. Pedro está al pendiente de los autos de competencia que tampoco han llegado y en la noche del do- mingo el conde Volpi le habla a Ricardo para avisarle que es un hecho que empiece los entrenamientos de la Scuderia Serenissima en enero y tendrá apoyo de la fábrica Ma- serati mientras construye sus propios moto- res. Le platica que se va a separar de la gen-





te de Serenissima-ATS y ya le han ofrecido comprarle su parte por lo que se queda con el nombre Serenissima y tiene al ingeniero Alberto Massimino produciendo un nuevo auto, el Serenissima 308V, pero va a rentar autos hasta que construya los propios tanto en F1 como en Sport. Le comenta que sus socios piensan más en el dinero que en la fama y la gloria de las victorias y él es menos comercial por lo que terminaron mal y eso le atrae enormemente a Ricardo quien no le dice que ha decidido renovar con Ferrari y solamente quedan de verse en enero en Italia. Ricardo piensa decirle personalmente lo que va a hacer con su carrera pues siente que hacerlo por teléfono no es propio, pero en ese momento regresan las dudas acerca de seguir las ideas del conde o la probada reputación de don Enzo.

EL LUNES 29 RICARDO en su oficina en la esquina de Spenser y Presidente Masaryk y Pedro, en la suya en la calle de Hamburgo, se la pasan preguntando si ya llegaron los autos y cuando Ricardo le cuenta del telefonema de Volpi, Pedro le dice que estuvo bien

hecho el no decirle que va a regresar con Ferrari pues las cosas se dicen en persona, cosa que a Ricardo le agrada pues su hermano es más cerebral y su aprobación es importante. Le cuenta sus dudas pero Pedro lo convence diciendo: “¿Quieres ser campeón, no? ¿Quién te lo va a dar, Ferrari o Volpi?”, y Ricardo tiene que aceptar que lo de Volpi es un proyecto a largo plazo y la decisión de seguir con Ferrari es más coherente con sus planes. En la tarde recibe una llamada precisamente de Ferrari y el Comendador le desea suerte y lo cita en enero en Maranello para empezar a probar los nuevos autos. Le dice que tome con calma el manejo del Lotus y se despide. Pedro, por su parte, recibe una llamada de Chinetti que lo insta a decidir pues si quiere el asiento en Ferrari es suyo, aunque empiece como probador de autos y en el transcurso de la temporada debute en un tercer auto de F1. Pedro lo invita a venir a México para concretar el asunto, pero Chinetti le promete que lo verán en Puerto Rico pues no tiene tiempo para ir a México. Pedro decide darle la sorpresa a la familia una vez que haya pasado el gran premio y hablado

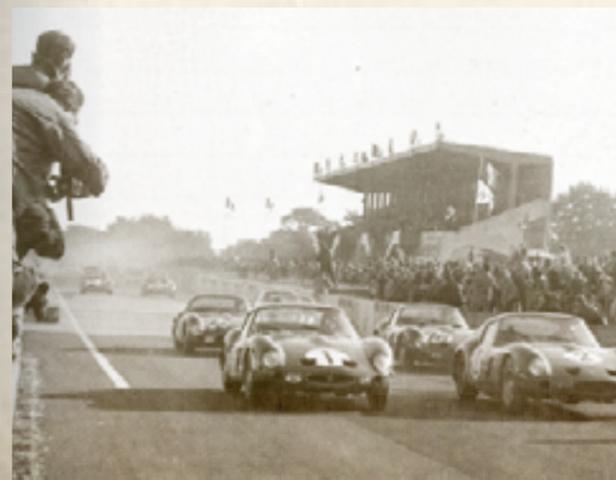
algo concreto con Chinetti, pero le comenta a Ricardo que quizás no se vaya solo el año que entra a Europa y Ricardo se ríe.

EL MARTES 30 LOS DOS se van en la mañana a la pista pues los autos tienen que llegar ese día y les toca ver el desembarco de los mismos. Ricardo ve los autos verdes del equipo Lotus con sus líneas refinadas y nota que el auto de reserva se ve más alto y voluminoso. Se lo comenta a Pedro y examinan los carros con mucho cuidado y luego ven el auto de Rob Walker con su franja blanca sobre el fondo azul y el de Seidel y ambos se parecen al auto de reserva no a los de Clark y Taylor. Ricardo pregunta y le explican que son los Lotus 24 mientras Clark y Taylor corren los 25 que son el nuevo modelo y Ricardo se desilusiona un poco. Pedro no puede creer que Ricardo no haya notado la diferencia entre los autos, pero Ricardo le explica que se la pasa en los fosos de Ferrari con los pilotos de Ferrari y no le gusta andarse paseando como a otros y pensaba que todos los Lotus eran iguales. Le dice que ahora entiende la superioridad de Clark y luego se pone a ver los demás autos. Pedro tampoco está muy contento pues aunque le dicen que el equipo no trajo un tercer auto a México y el que han visto es en realidad el de Jack Brabham, pero no está disponible pues ese está prestado para John Surtees que deshizo su Lola en Watkins Glen. Pedro no está preocupado pues sabe que su auto es igual al de Ricardo y en el peor de los casos le han dicho que hay otros autos que podría rentar, como el de Roger Penske, quien tiene el tercer auto de equipo UDT-Laystall, pero lo patrocina una marca gringa que no tiene ventas en México, Zerex, y Rob Schroeder tiene el auto reserva de Rob Walker patrocinado por John Mecom y pintado de azul claro. Pedro decide que puede llegar a un arreglo con cualquiera de los dos si el auto de Seidel no sale bien y toma las cosas con calma. Ricardo, mientras tanto, se ha puesto a examinar el auto y respira aliviado cuando ve que tiene el V8

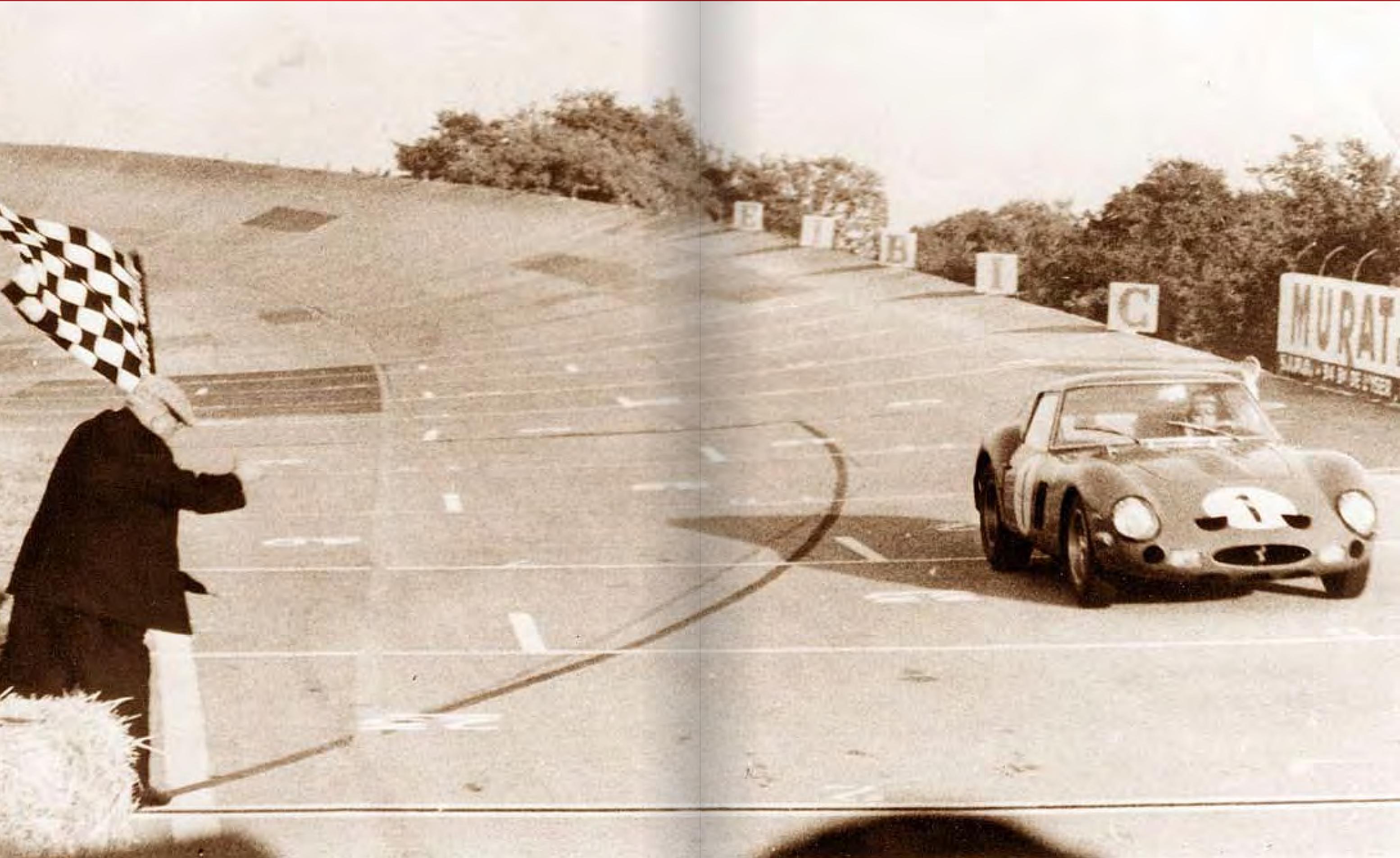


Climax FWMV, pues temía que fuera un motor de 4 cilindros. El de Pedro tiene un motor BRM V8 y este al menos no tendrá desventaja de poder frente a Clark y la mayoría de los participantes que usan V8s. Después de terminar de ver los autos se regresan a sus oficinas y echan una carrerita por el Viaducto como pilotos que son, pero ninguno gana pues cuando van parejos se dividen para tomar rumbos distintos cerca de las oficinas.

EL MIÉRCOLES 31 RICARDO fue al aeropuerto a recibir a Alf Francis, el afamado mecánico que se hará cargo de su auto y del equipo ante la ausencia de Rob Walker, y lo acompañó Juan Luis López; luego se fueron al ‘Manolo’s’ a comer y lo llevaron a su hotel y Ricardo le sirvió de traductor ante la ante la prensa nacional. En la tarde su esposa lo acompaña a la Magdalena Mixiuhca y ahí encuentran a Pedro y don Pedro. Ricardo se prueba el asiento del auto, le ajustan los pedales y se acomoda sin encenderlo, mientras Pedro no tiene el suyo todavía pues no le ha pagado al alemán y se enteran que Moisés tampoco ha conseguido uno, pero tiene listo su Lotus 22 para correr en la preliminar del gran premio. Don Pedro les avisa que el GT 2+2 llega a México el jueves alrededor de mediodía a su casa de Polanco y Ricardo le pide que lo reciba y en la tarde pasará por él cuando acaben los entrenamientos en la pista. Platican un rato, saludan a muchos pilotos que ya han llegado y quedan de verse temprano al día siguiente que se abrirá la pista. Pedro se va con su papá y Ricardo se queda un rato más hasta que decide regresar a casa a prepararse para la apertura de los entrenamientos no oficiales el 1 de noviembre de 1962.



DÓNDE: AUTODROMO DE LINAS-MONTLHERY CUÁNDO: OCTUBRE 21 DE 1962 QUIÉN: RICARDO, EN SU 250 GTO RECIBE EL BANDERAZO EN LA META TRAS CUBRIR LAS 129 VUELTAS PACTADAS PARA



GANAR JUNTO CON PEDRO POR SEGUNDO AÑO CONSECUTIVO EN PARÍS; SERÍA LA VICTORIA FINAL DE LOS HERMANOS



X NO ERA

Sé que lo que están a punto de escribir no será lo más popular, pero alguien tenía que decirlo y no por ello demerito el gran paso que ha dado Sergio en su carrera de Fórmula Uno al firmar con McLaren para 2013; de hecho, no podría estar más feliz como mexicano de ver a un conacional triunfar en mi deporte predilecto. Una vez dicho lo anterior también debo señalar que pareciera que las ilusiones que un mexicano regresara a Ferrari se quedaron como novia de pueblo y, ahora con el nuevo galán inglés, desechamos –al menos esa fue la opinión pública– a los de Maranello por su error, del que se arrepentirán y los dejará sin dormir durante 2013, 2014 y demás años que ‘Checo’ esté en el asiento de un auto de Woking.

La decisión de Ferrari es un riesgo medianamente calculado. Perdón que lo mencione pero, al día de hoy, año 2012, no podemos saber si nuestro compatriota obtendrá el éxito logrado por Senna, Prost, Lauda y el Hamilton a quien sustituye, o si será exitoso como Coulthard, Button y Berger, o terminará igualando los logros de Montoya, Kovalainen, Mass, Rosberg y otros que han corrido para el equipo fundado por Bruce McLaren.

Opino que el potencial de ‘Checo’ es para estar en el primer grupo –el de los campeones en Woking por si queda alguna duda– pero no podemos saberlo ni podemos afirmarlo en este momento por lo que resulta complicado decir que Ferrari se equivocó al no seleccionarlo como su segundo piloto para 2013.

Sin embargo, me parece que Ferrari sabía y sabe muy bien lo que hace. Sabe cuáles son sus opciones de pilotos de aquí al probable retiro de Alonso en 2015, pero algo queda claro y eso es que Fernando debe estar feliz por lo que el asturiano tiene un voto muy fuerte en la decisión de su coequipero. Ferrari le está apostando al piloto consu-

mado y al sistema de un solo líder que ha utilizado desde la muerte de don Enzo, por lo que no necesariamente es un error no contratar a ‘Checo’. Los de Maranello están pensando qué deben contratar a un piloto de punta para 2015, ya sea que lo hagan desde 2014 o justo en 2016 –cuando ‘Checo’ tendría 26 años y estaría en plenitud– pero, sobre todo, en que sus opciones son varias dentro del panorama actual: hay pilotos consolidados a los que la Scuderia podría atraer con su nombre y recursos –Vettel y, en cierta manera, Rosberg–; o aquellos que están por consolidarse –Pérez, Hulkenberg, Di Resta–; o, incluso, que podrían consolidarse para dichas fechas, como Bianchi y Esteban, entre otros.

Pero, y esto viene a colación porque Ferrari sabía de los rumores que vinculaban a los de Woking con Sergio, existe la posibilidad que Ferrari haya alentado el movimiento de ‘Checo’ a McLaren de forma pasiva –al no contratarlo y decir que no tenía experiencia– con el ánimo de no cometer el mismo error que con Massa al tratar de ir entrenando al sucesor de Schumacher, lo que, por las razones que quieran, nunca llegó a ser y hoy es el escudero más fiel que existe en la F1–; todo con miras a un par de años más cuando Alonso ya no sea el factor decisivo y llegue el momento de firmar al próximo gran piloto del Cavallino Rampante que podría ser, ni más ni menos, campeonatos o no, ‘Checo’.

¿Dónde está el error? Sólo habrá error si Checo sale como Senna o Hunt –equipos no tan bueno antes de llegar a Woking y campeones en su primer año en McLaren– y Ferrari nunca logra firmarlo. Mientras llega ese momento, disfrutemos la F1 y bajémosle al sentimiento de despecho.

Carlos A. Jalife Ruz © SHR 190

<http://loplumadelzurdo.blogspot.com/>

✓ SÍ ERA

Ferrari inició su Academia para emular lo hecho por Red Bull con Sebastian Vettel y así poder tener a pilotos talentosos desde antes que llegarán a la Fórmula Uno. Con esto, se buscaba evitar lo que le pasó con Alonso a principios del milenio. No sólo ellos lo hicieron pues McLaren también tiene su propia Programa de Desarrollo de Pilotos Jóvenes para poder repetir lo logrado con Lewis Hamilton hace unos años.

Esto no sólo pasa en el automovilismo pues es más común en el beisbol y fútbol. En el beisbol hemos visto miles de veces a equipos vender a sus jóvenes prospectos a los equipos más fuertes y entrar en una etapa eterna de reconstrucción pues no mantienen al talento que ya tienen. Un claro ejemplo podría ser Cleveland que en años seguidos vendió a CC Sabathia y Cliff Lee justo después de que ganaran el Cy Young al mejor pitcher. Ambos peloteros han sido exitosos en otros equipos mientras que Cleveland no ha vuelto a tener una temporada ganadora desde entonces.

¡Qué decir de Cesc Fábregas!. De las filas juveniles del Barcelona se fue al Arsenal por un millón de euros, pero cuando el equipo catalán lo quiso de regreso desembolsó 29 veces más que lo que le costó al Arsenal. Debo decir que el Barcelona no sufrió sin Fábregas, pero el costo de volver a tener algo que era suyo, por decirlo de alguna forma, fue bastante.

Al punto que quiero llegar es que no dejas que te roben a tu gente y a tus prospectos porque al final acabas pagando por ello, ya sea con dinero –a muchos no les importa eso– o drenando tu semillero de talento. Ferrari lo acaba de hacer en lo que es una apuesta muy riesgosa pues ya invirtió mucho en Pérez y ahora existe la posibilidad que alguien más sea quien se lleve los frutos.

En este momento, Ferrari tiene a Alonso y a Massa, con el brasileño ya firmado para otra temporada, pero está arriesgando su futuro pues todos sabemos que Massa no va a volver a ser el de antes y no va a presionar a Alonso. El tema de la presión es importante, pues si tu coequipero no te presiona, entonces no puedes mejorar y es muy fácil caer en zona de comodidad en la que dejas de presionarte a ti mismo. Ferrari ha dicho que quiere mantener un ambiente poco tenso en los fosos y la forma de hacerlo, para ellos, es teniendo sólo a un piloto alfa a la vez. ‘Checo’ es otro piloto alfa y obviamente no jugaría con las reglas de Alonso, pero al final, si el piloto es la persona más influyente en la escudería, también pierde el equipo.

Se vea como se vea, Ferrari es quién más pierde con la llegada de Pérez a McLaren.

Omar E. Jalife Ruz © SHR 191

<http://ladesmanianada.blogspot.com/>



El retiro del más grande *"The king is dead, the show is over..."* Kate Bush

OCTUBRE 2012 trae el retiro del más grande piloto de la historia y no hablo de uno de F1. Finalmente, tras conseguir su noveno título consecutivo, Sebastian Loeb deja el rallismo de tiempo completo y se va a tomar un sabático de despedida, con algunas participantes en 2013 en los rallies de Montecarlo, Francia y algunos más, además de correr con su equipo de prototipos en series de resistencia; para 2014 estará de tiempo completo en el WTCC si los planes de Citroën se concretan.

MUCHOS NO CONOCEN quién es Loeb, no tienen idea de su dominio, de su gran carrera y justo es rendirle tributo al que es unánimemente considerado como el más grande de la historia y tiene todos los récords importantes de la disciplina. Fue campeón mundial junior de rallies en 2001 a los 27 años de edad, ganando las cinco fechas en las que corrió y en la otra Citroën lo debutó en el Mundial de Rallies (WRC) en el Rally San Remo en Italia y quedó segundo en su primera prueba mundialista, sobre asfalto, su especialidad. Firmado para 2002 con Citroën ganó en el Rally Alemania, en una campaña parcial de ocho fechas con la escuadra gala, además de quedar en el podio en Montecarlo.

YA DE TIEMPO COMPLETO en 2003 hizo pedazos a sus coequiperos Colin McRae y Carlos Sainz y quedó subcampeón por un punto batido por Petter Solberg en el Rally GB, aunque ganó Montecarlo, Italia y Alemania. Fue su última derrota y ganó los mundiales de 2004-2012 consecutivamente, amasando 75 triunfos, 49 más que el segundo mejor de todos los tiempos, el bicampeón Sainz. Y ganó el título de 2006 con el equipo privado Kronos obteniendo ocho triunfos y cuatro segundos sitios en los primeros 12 rallies y luego se rompió la pierna en

una bici de montaña; aun sin competir en los cuatro eventos finales se coronó, así de bueno es.

LLEVA EN TOTAL 148 RALLIES WRC y en ellos 75 triunfos (50.7%) y otros 35 podios (74.3%) con sólo 15 retiros (10.1%) en ese período. Ha obtenido puntos en todos los 25 rallies de campeonato en que ha corrido y ha ganado 23 (92%) de ellos, siendo las excepciones Kenia (una vez en 2002 y quedó quinto) y Polonia (una vez en 2009 y quedó séptimo). Fue el primero –y único hasta la fecha– no nórdico en ganar en Suecia en la nieve y en Finlandia en el lodo. Quedó primero en 10 rallies en Alemania (perdió el de 2011, segundo) y sólo ha perdido tres veces en asfalto desde 2005.

PARA DIVERTIRSE EN SUS RATOS LIBRES, Loeb es tricampeón (2003, 2005 y 2008) de la Carrera de Campeones (ROC) y la ganó en pareja con Jean Alesi en 2004; además tiene medalla de oro de los X Games ahora que los corrió por única vez en RallyCross en 2012. En prototipos quedó segundo en las 24 Horas de Le Mans en 2006, entre dos Audi R10 turbodiesel más potentes. Y ha ganado en el campeonato de Francia de autos GT con su equipo propio a bordo de un Porsche 911. A veces, cuando corre rallies que no son de campeonato su navegante –en vez de su usual compañero Daniel Elena– es su esposa, Severine.

YO LO VI EN MÉXICO varias veces. Platicamos un par de años –en mi deficiente francés hablado– y el tipo es sencillo, pero arriba del auto es espectacular. Su retiro marca el fin de una era en el rallismo y si tienen oportunidad de verlo, háganlo y podrán decir que vieron al más grande de todos los tiempos: Seb Loeb.



En serio, ¿quieres ser piloto? Ahí está el Top On Track

POR CAJAL (SHR 001)

En otras ediciones del BN SCUDERIA hemos visto opciones de manejo en Nürburgring, Canadá, EU e incluso México, pero esta es excepcional, en Francia. Es un día de pista organizado por la escuela de pilotos del Automobile Club de l'Ouest, la llamada Le Mans driver, en el circuito corto que se usa en MotoGP, el trazado Bugatti de 4,185 metros. El 9 de noviembre los participantes podrán manejarlo bajo la supervisión de un para de ganadores de las 24H de Le Mans.

El curso se llama Top' On Track y los ponentes pilotos son: Benoît Tréluyer (ganador de Le Mans en 2011 y 2012), Romain Dumas (ganador en 2010), Stéphane Sarrazin (segundo en 2007 y 2009 y tercero en 2011, además de ex-piloto de F1 y WRC) y Christophe Tinseau (10 veces participante en las 24 Horas).

La inscripción está abierta a pilotos dueños de autos GT y aparte de los 4 expertos habrá monitores profesionales de la escuela Le Mans Driver, divididos en grupos de acuerdo a su experiencia y nunca habrá más de 30 autos en pista al mismo tiempo.

- PROGRAMA:**
- 07h30-08h00 Desayuno y registro
 - 08h15-08h55 Plática introductoria
 - 09h00-12h00 Pista abierta
 - 12h15-13h45 Almuerzo
 - 14h00-18h00 Pista abierta
 - 16h00-18h00 Bautizo en pista
 - 18h00-18h30 Foto grupal
 - 18h30-19h00 Cena buffet



El costo es de 695 euros por un auto con un piloto y 85 euros más con dos pilotos. (impuesto incluidos) y el 'bautizo', o sea, una vuelta rápida en serio con uno de los cuatro pilotos ponentes cuesta 55 euros por persona adicionales. El programa garantiza personal de seguridad, médico y de pista, y una sesión específica con uno de los cuatro pilotos durante el día, además de un monitor por cada 10 pilotos. Al final habrá una visita tras bambalinas a la organización de las 24 Horas para ver detalles no accesibles al gran público.

Para información y reservaciones entrar a www.lemans-driver.fr o www.lemans.org o llamando al 00-33-(0)2-4340-2430.

POR CAJAL SHR 001



FORMULA ONE AT WATKINS GLEN

RECIENTEMENTE SALIÓ AL MERCADO la edición especial del libro Formula Uno en Watkins Glen, del laureado escritor Michael Argetsinger, con una cubierta especial y 36 páginas adicionales de fotografías poco conocidas de autos, pilotos y espectadores en el viejo circuito del norte de Nueva York, EU:

LA EDICIÓN ESTÁ FIRMADA por cuatro de los campeones mundiales que vivieron el período en que funcionó esta pista como sede del Gran Premio estadounidense entre 1961 y 1980: Sir Jack Brabham (1959, 1960 y 1966), John Surtees (1964), Sir Jackie Stewart (1969, 1971 y 1973) y Mario Andretti (1978).

MICHAEL, UN ABOGADO DE CHICAGO, es hijo de Cameron y Jean los organizadores de las carreras en Watkins Glen desde 1948 y del GP original de F1 y es una eminencia en materia de automovilismo, gran instigador del proyecto que reúne archivos de deporte motor en el propio Watkins Glen. El libro narra la historia de esos grandes premios desde el interior pues nadie conoce mejor y con mayor detalle esta carrera. Quizás su mejor libro y por ello

ha recibido varios premios, al igual que antes lo hizo por la aclamada biografía de Mark Donohue.

EL LIBRO PUEDE CONSEGUIRSE en el sitio de la firma en www.bullpublishing.com, o por teléfono al 001-602-852-9500 en EU o allá llamando al 1-800-831-1758. Es un libro indispensable en una biblioteca respetable de automovilismo.

FORMULA ONE AT WATKINS GLEN

The Publisher's Edition • Michael Argetsinger
• 195 dólares, 192 páginas
Prólogo de Mario Andretti
Pasta dura, tamaño carta • 101 fotos ByN, 200 color
Edición limitada a 100 copias numeradas
Firmada por el autor y el editor y cuatro campeones mundiales:
Sir Jack Brabham, John Surtees, Sir Jackie Stewart y Mario Andretti

en un mes como este...

ALEJANDRO NAIME / SHR 048

EN UN MES COMO ESTE, pero hace 48 años, el 2 de octubre de 1964, el semanario inglés AUTSPORT publicaba 2 notas relacionadas con el piloto mexicano Pedro Rodríguez.

LA PRIMERA DABA cuenta de su participación en la carrera Double 500 de Bridgehampton, que se celebró el 20 de septiembre, en la que el mexicano, a bordo de un Ferrari 275P del NART, obtuvo el 2º lugar absoluto (arrancó 4º), participando en la clase autos Prototipos y Sport, de cilindrada mayor a 1,600 c.c. Cruzó la meta detrás de Walt Hansgen (Scarab-Chevrolet Zerex) quien hizo un tiempo de 3 horas, 20 minutos y 54.1 segundos y delante de Bob Grossman (Ferrari 250 LM), Ken Miles (Shelby American Cobra) y Buck Fulp (Ferrari 330P NART). Pedro aparece en la foto con el Ferrari número 81, delante del que a la postre sería ganador absoluto.

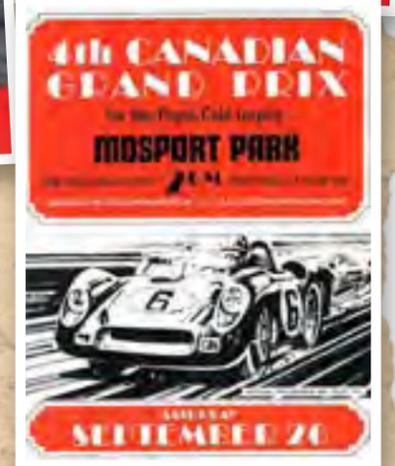
LA SEGUNDA CARRERA reportada, fue el IV Gran Premio de Canadá (autos sport), efectuado en el Mosport Park, cerca de Toronto, Canadá, el 26 de septiembre. Pedro usó un Ferrari 330P del NART, de 4 litros y obtuvo el primer lugar, con un tiempo de 2 horas, 38 minutos y 38.4 segundos, habiendo dado 100 vueltas al circuito con un recorrido total de 250 millas, a un promedio de velocidad de 151.858 kph.

DETRÁS DE PEDRO llegó Ludovico Scarfiotti en otro Ferrari 330P del NART. con 1 vuelta menos. En tercero entró Bruce McLaren en McLa-

ren-Oldsmobile con 97 vueltas, seguido de Walt Hansgen en Ferrari 275P del NART. a 4 vueltas y quinto fue Joe Buzzetta en un Elva Porsche Mk7 a 5 vueltas del ganador.

EN LAS FOTOS SE APRECIA A PEDRO en el Ferrari identificado con el número 4 y a Scarfiotti con el marcado con el número 3, seguido de Bruce McLaren. Además se acompañan la portada de la revista y las de los programas oficiales de ambas competencias, tomadas de www.racingsportscars.com, apareciendo el mexicano en la del de Bridgehampton

Y nos vemos **EN UN MES COMO EL PRÓXIMO...**





LA PREGUNTA DE SEPTIEMBRE fue más difícil, pero el empate persiste. Otra vez la atinaron (que no adivinaron) para la suma total de 3.5 tantos ofrecidos, los punteros Hugo Karasawa y Alfonso Sandoval, mientras que otros como Gerardo Humberto Contreras y César Tiberio Jiménez, tuvieron respuestas parciales. Con esto Hugo y Alfonso llegan a 21.50 y van en su carrera parejera por el título 2012. La respuesta era: El piloto italiano Enrico Bertaggia, del Coloni F1 sobre un Coloni Ford FC188 BC3, motor Cosworth DFR 3.5 V8, en la F1, en 1989, en la pista española de Jerez, calificación para el XXXI GP de España en Jerez de la Frontera.



LA TRIVIA DE OCTUBRE, que pueden contestar hasta el cumpleaños de mi papá (que por si no lo saben es el 15 de noviembre) es sobre la foto que adorna esta página. Díganme

quiénes son los 4 importantes (un punto cada uno) que aparecen en la foto -los dos con nomex, el de bigote, el de azul de espalda a la cámara- y a qué equipo pertenecen, el año de la foto y en qué pista están

(medio punto cada uno), para un total de 5.5 tantos. La respuesta la mandan al usual correo scuderiargz@yahoo.com.mx y los resultados se verán en el SCUDERIA 079 de noviembre entrante.

LA DELESTRIBO

TEXTO: CAJAL / SHR 001



EL VACÍO...

HACE UN AÑO EN OCTUBRE me había vuelto fan. Siempre me han gustado las carreras de motos y desde el año anterior había tomado partido por ese león de las pistas que usaba el número 58 y montaba su Honda aterrorizando a los pequeños conejos de las otras unidades de MotoGP.

AMIGO DEL GRAN VALENTINO, y seguramente su sucesor en el mediano plazo, Marco Simoncelli murió en el inicio del gran premio malayo, mismo que está a punto de arrancar cuando escribo esto. Un gran campeón, un gran centauro y un gran vacío que ha dejado en el deporte. Vean sí no, las tribunas...