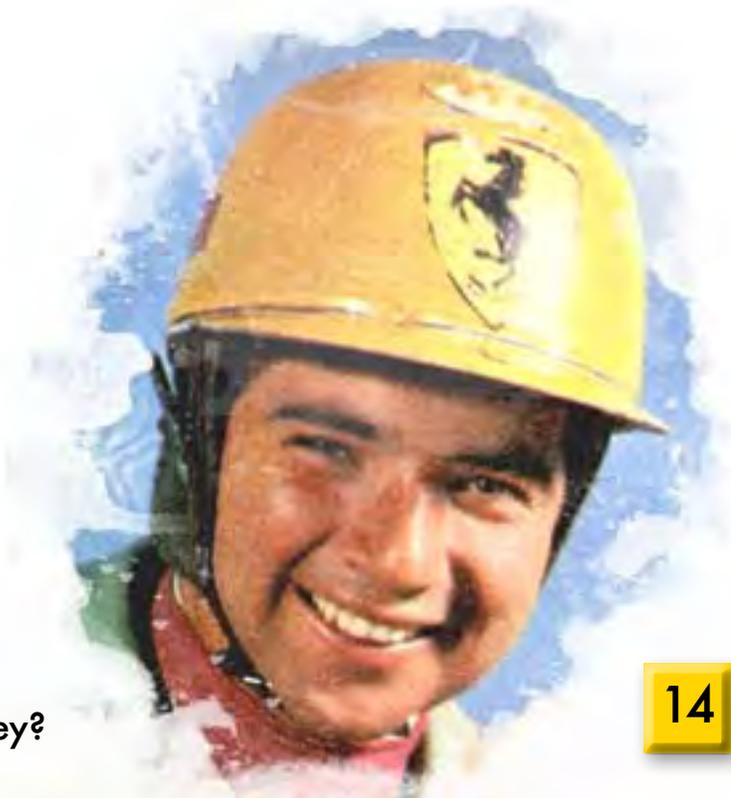




SCUDERIA

NOVIEMBRE 2012 NÚMERO 079 Boletín Noticioso de la Scuderia Hermanos Rodríguez A. C.



12

OPINIONES GEMELAS

¿Red Bull Racing es más por lo que aporta Vettel o por lo que da Newey?

14

DESDE
LOS FOSOS
Kimi pone en su sitio a los ingenieros



CORRIENDO CONTRA EL TIEMPO

EL ÚLTIMO AÑO DE VIDA DE RICARDO

NOVIEMBRE 1962: EL ÚLTIMO DÍA DE VIDA DE RICARDO

SCUDERIA

AÑO 5, NOVIEMBRE 2012 BOLETÍN NOTICIOSO 079 SHRAC

CONTENIDO

- 01 PORTADA
Un volante roto y doblado es todo lo que quedó
- 02 CONTENIDOS
¿Qué tenemos? + foto de Ricardo metrosexual
- 03 EDITORIAL
Ricardo Rodríguez Cierre de Ciclo
- 04 EL ÚLTIMO AÑO DE VIDA DE RICARDO
Noviembre 1962: Su último día de vida
- 10 CARTEL CENTRAL
El banderazo de los 1000 Kilómetros de París 1962
- 12 OPINIONES GEMELAS
¿Newey o Vettel? El secreto del éxito de RBR
- 14 DESDE LOS FOSOS
Kimi y sus ingenieros sobreprotectores
- 15 LIBRO DEL MES
50 Años de fotografía de F1, de Rainer Schlegelmilch
- 16 EN UN MES COMO ÉSTE...
Naime nos reseña un Sportauto de 1962
- 17 TRIVIA
O desempatan o tendremos dos campeones de trivia, pero esta sí está difícil
- 18 LA DEL ESTRIBO
Despedida de Sauber

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 Trespalcacios, Sebastian Vettel, Wolfgang von der Rosen

CORREO y SUSCRIPCIONES

scuderiargz@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 Cierre de Ciclo

Con este número, que sale atrasado por mil causas imputables al editor, se cierra un ciclo, el del último año de vida de Ricardo, recontado desde apuntes originales de la biografía que escribí de los hermanos, la cual ha recibido muchos premios dentro y fuera de México, por cierto. De la celebración se los dejo para diciembre, pero ahora hay que empezar a planear para 2013. Y como ya urge que salgamos, pasemos a otra cosa, mariposa.

Bueno, en cuanto a las recomendaciones de nuestros miembros en el deporte motor periodístico: en materia de 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. En TV a Marco Tolama y Leslie González en AutoyPista (miérco-



les 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 2.5 millones de lectores ¡¡¡gracias!!!) y es la primera en su tipo en el mundo con realidad aumentada, antes que cualquiera cosa que vean a menos que sean lectores de comics (en cuyo caso Marvel empezó a sacar algunas cosillas como cuatro meses antes que nosotros, pero no son revista) por lo que sin falsas modestias tenemos un estándar de calidad comparable a lo mejor del mundo, como lo tenían los Rodríguez. 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; para los extras de realidad aumentada, que tenemos desde agosto sigan las instrucciones en el inserto con sus teléfonos inteligentes... y saquen un pañuelito para la baba.

Institucionalmente tenemos el twitter en [@scuderiargz](https://twitter.com/scuderiargz); la página en Facebook de

Scuderia Rodríguez con más de 2,500 miembros, más la de Scuderia Junior, que dirige el quieto David Alatorre y éste nuestro Boletín Noticioso SCUDERIA, el Anuario SCUDERIA (ya preparamos el 2012) y lo que se acumule. Los dejo y nos leemos pronto en el número de diciembre (porque en el mes ya estamos).



Editor de SCUDERIA y Secretario General de la SHRAC

COLABORADORES



CAJAL

Regresó de Austin desfasado y sin campeón mundial por lo que el trabajo se alargó hasta la definición brasileña, con el consiguiente retraso acumulativo.



CARLOS A. JALIFE RUZ

En <http://laplumadelzurdo.blogspot.mx/> ya deja un poco el automovilismo pues no hay más temporada y se enfoca al emparillado, donde analiza ideas y tendencias con visión.



OMAR E. JALIFE RUZ

En <http://ladesmanianada.blogspot.mx/> hace los análisis numéricos más completos del deporte motor y detalla cuestiones que otros ni notan o no se fijan, con ojo clínico.



CÉSAR TIBERIO JIMÉNEZ

Alterna sus dotes en las pistas, donde quedó tercero en la Copa SEAT-Telcel, y en los medios periodísticos, según le toque y a veces hasta saca fotos para que vean que es perico y verde.



HELIODORO MORALES M.

Rompe la rutina con un Subwayazo, pero en la vida diaria es de pedalezo cuando no anda en la motocicleta favorita de la amplia colección, cual Valentino Rossi azteca.



ALEJANDRO NAIME G.

Contento porque viene un sexenio de chorizos y el Toluca también anda arriba, si es que los Xolos (¿de Tijuana o del 132?) no se ponen bravos y los muerden.



Noviembre de 1962

El último día de vida de Ricardo

POR CARLOS EDUARDO JALIFE VILLALÓN / SHR 001

El jueves 1 de noviembre, primer día de entrenamientos del I GP de México, Ricardo recibe una llamada de Rob Walker en la madrugada. Platican acerca del auto y Rob le dice que le desea mucha suerte. Pedro, por su parte recibe una llamada de Fangio avisando que no puede asistir al GP mexicano, pero deseándoles toda la suerte a los hermanos. Después del desayuno, Ricardo prepara su equipo. Va a estrenar el casco plateado, ya pintado de blanco, overol y guantes nuevos comprados en Milán y se lleva aparte una chamarra por si hace frío en la tarde y su gorrita a cuadros. Lo mete todo en una maleta en la cual tiene una estampita de San Martín de Porres igual a la de Pedro, que les dio su mamá antes de su primera ida a Le Mans en 1958, y una de la Virgen de Guadalupe, patrona de México, que le regaló Sara. Se despide de su esposa, toma el Chrysler 300L y marcha al autódromo en donde lo alcanzarán los demás familiares más tarde.

RICARDO SE ENCUENTRA CON ALF FRANCIS y la puesta a punto del auto dura toda la mañana. El auto había sido encargado por el

equipo de Rob Walker y estrenado por Nino Vaccarella en el GP de Italia obteniendo el noveno lugar; posteriormente lo había usado Maurice Trintignant, también del equipo de Rob Walker, en el GP de EUA aunque se había retirado tras 32 vueltas con una fuga en el líquido de frenos tras un despiste. A México llegaba sin cambios importantes. Pedro arribó a la Magdalena Mixiuhca y se quedó con Ricardo mientras le armaban su auto, pero duda subirse ese día; comentó, “al fin que conozco bien la Magdalena”, y juntos recorrieron la lista de 18 inscritos para saber quien era el enemigo a vencer. A Pedro realmente lo que le preocupaba era que su Lotus no estaba a la altura del de su hermano en cuanto a preparación ya la prensa se lo iba a acabar y decir que Ricardo era mejor con autos iguales, pero no era lo mismo el Rob Walker Racing que el Autosport Team Seidel aunque los dos tuvieran un Lotus 24; además, el suyo tiene motor BRM contra el confiable Climax del de Rob Walker.

ENTRE LOS 18 INSCRITOS están los dos Lotus 25 oficiales de Jim Clark y Trevor Taylor, y los



hermanos coinciden en que son los favoritos. También está el equipo Brabham Racing Developments que tiene el BT3 para Jack, pero ha rentado su Lotus 24 a John Surtees, cuyo Lola del equipo Bowmaker quedó destruido en Watkins Glen. El otro Lola es para Roy Salvadori y no tienen más autos. Los Lotus 24 del equipo UDT-Laystall serán usados por Innes Ireland (motor Climax V8) y Masten Gregory (motor BRM V8) y el repuesto lo tiene Roger Penske. Ricardo le comenta que Roger debe andar corto de dinero pues Alf le comentó que le prestó cien dólares y una buena oferta podría interesarle si el Lotus no sale bueno. Pedro piensa que puede convenirlo, pero sabe que Roger es un negociante tremendo y va a pedir mucho por un auto competitivo para un mexicano en México y prefiere probar el Lotus 24. El conde Carel Godin de Beaufort tiene su Porsche 718/2 y no es factible que lo deje pues el dinero no le falta. Bruce McLaren tiene el único Cooper Climax T60 presente, pues el de Maggs no está disponible. Jim Hall tiene el Lotus 21 que usó en Watkins Glen y Mecom tiene otro que podría acceder a prestarle a Pedro, pero este ya rechazó una oferta del tejano después de

Nassau en 1961 y la negociación sería difícil, pues Mecom siempre ha querido algo más, como un contrato con Pedro. Está también Jay Chamberlain en un Lotus 18, y hay dos Lotus 18/21 ex-oficiales: Walt Hansgen, el piloto estadounidense que conocen bien, y Homer Rader, otro estadounidense con dinero. También hay un par de autos Cooper viejos, uno de los cuales está apalabrado para Moisés Solana y el otro para Connell, piloto del NART en autos Sport. A este Pedro lo substituyó con Ricardo en Sebring a principios del año y aunque piensa debutar en F1 con ese auto, Pedro sabe que probablemente le ceda el sitio a cambio de alguna consideración. Lo que disgusta a Pedro es que realmente ninguno de los autos que podría rentar si el de Seidel falla, excepto el de Schroeder, tiene una buena posibilidad competitiva y sabe las críticas enormes que le puede acarrear un debut malo, pues todos lo van a comparar con Ricardo, principalmente, y con Moisés. Pero como los entrenamientos oficiales empiezan el viernes. Pedro no tiene prisa y si hace un cambio será para el sábado. Mientras tanto, Ricardo está al pendiente del auto y antes de que acaben de ajustarlo sus

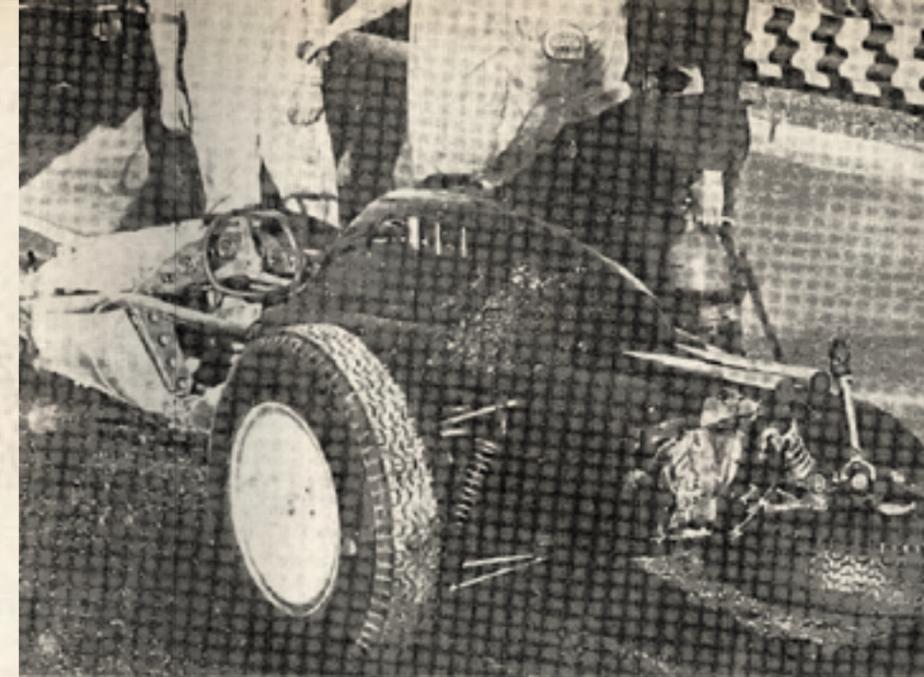
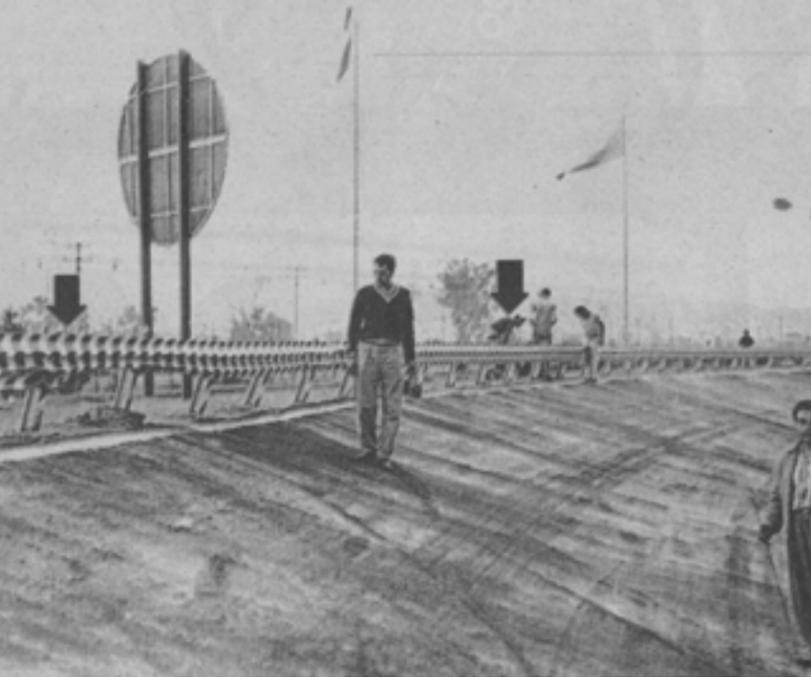


fosos ya están llenos de gente. Más tarde llegan Sara y doña Conchita y le dicen que don Pedro se quedó con Alejandro a esperar el Ferrari GT 2+2 que no había llegado todavía y luego las dos organizan que los no allegados se queden en uno de los fosos contiguos al de Ricardo y solamente la familia se queda con el 'Güero'. Pedro está al pendiente de Ricardo y cuando se sube al Lotus finalmente le ayuda en todo. Ricardo sale y da unas cuantas vueltas de ajuste conociendo el auto y luego hace una señal de que va a practicar en serio y Sara le toma los tiempos. Empieza a mejorar y baja de los 130 segundos en el circuito de 5 kilómetros y se mete a pedir que le ajusten la carburación que es muy difícil de poner a tiempo por la mezcla de aire de la Ciudad de México cuya altitud de 2,242 metros sobre el nivel del mar causa estragos en los carburadores.

RICARDO CONOCE LA PISTA A LA PERFECCIÓN y está confiado en que nadie va a poder ser mejor que él y cuando vuelve a salir empieza a bajar más sus tiempos. Rompe los 125 segundos y finalmente se mete a los fosos habiendo hecho un tiempo de 2 minutos y 4 segundos exactos, el mejor registrado hasta el momento. Ricardo platica con Alf y pide algunos ajustes, pues no siente el auto muy estable, la suspensión no es tan firme como la de su Ferrari 156 aunque en general el auto es más rápido. Alf le previene que el auto tiene la tendencia a romper su límite de

estabilidad muy súbitamente y que debe tener cuidado pues no previene del cambio del momento en que todo está bien al que la adherencia se pierde. Otros pilotos practican e Innes Ireland está siendo muy rápido cuando de repente su rueda trasera izquierda vuela y rompe un poste de concreto. El auto se detiene casi en la entrada de la Peraltada y al ser examinado de regreso en los fosos se encuentran que el metal de la rueda se ha roto y eso permitió que el rin saliera volando con la llanta. Nunca le había pasado eso a un Lotus y lo atribuyen a la mala suerte de Ireland, pero la debilidad de las piezas de los Lotus, en su búsqueda por la ventaja competitiva de unos cuantos gramos, es famosa.

POCO ANTES DE LAS 16:00 HORAS Surtees en el Lotus 24 rompe el tiempo de Ricardo por un par de décimas y se convierte en el más rápido del día. Ricardo ya no piensa entrenar y se pone ropa de calle, pues Sara le recuerda que tiene que estar a las 19:00 horas en el cóctel de bienvenida que da Rómulo O'Farrill a los participantes del gran premio. Cuando Ricardo ha empezado a despedirse llega don Pedro y le cuenta que el Ferrari ya está en su casa. Revisa los tiempos y le dice a Ricardo que está segundo atrás de Surtees y se van juntos a ver el auto. Pedro está platicando con varios pilotos y también se acerca cuando uno de los mecánicos le dice a Ricardo que la carburación está mejor y don Pedro, según Sara, le pide que se vuelva



a subir al auto para que lo pruebe, aunque otros aseguran que los mecánicos son los que le piden que verifique si ya se arregló el problema de la carburación. Él deja a Sara en el auto, le dice: “Lo pruebo una vuelta y vengo, no me tardo”, y regresa a cambiarse para dar una prueba. La pista estaba semivacía, la gente ya había empezado a irse de las tribunas y a aunque se dice que a las 17:00 horas se terminaba el tiempo de entrenamiento, nadie iba a impedir que Ricardo diera algunas otras vueltas pues se trata de una sesión informal. Los mecánicos le alistan el auto y él se sube a su cita con el destino.

ANTES DE ARRANCAR su padre se acerca con Alejandro tomado de la mano izquierda y le tiende la mano derecha a Ricardo, quien la besa automáticamente. Atrás hay otro auto que acaba de entrar y está rodeado de mecánicos. Ricardo se despide y se le oye ir aumentando la velocidad en la parte trasera del circuito. Cuando pasa frente a los fosos levanta la mano para indicar que todo está bien y va a dar unas vueltas en serio. Son la cinco de la tarde y cinco minutos, en la torre de control Jorge Moctezuma y Rodolfo Sánchez Noya, comentaristas oficiales uno en radio y otro en el sonido local con diversos

compañeros, anuncian el progreso de Ricardo en las distintas secciones de la pista por los altavoces hasta que hay un silencio acompañado de un golpe seco y Rodolfo empieza a gritar que ha habido un accidente en la Peralta y se trata de Ricardo. Pedro sale corriendo disparado por la pista y es de los primeros en llegar seguido por decenas de curiosos. El auto ha entrado a la Peralta a unos 200 kilómetros por hora y en el notorio brinco a mitad de la curva, de súbito, el auto se clava a la izquierda para ir a estrellarse con el riel de contención y la punta del Lotus se clava entre el piso y la primera parte del riel doble. La trompa se rompe, el auto se encabrita como caballo de rodeo y lanza a Ricardo hacia el frente, pues no llevaba cinturones de seguridad. El auto queda semimontado en la barrera y empieza a incendiarse, pero un bombero le vacía su extinguidor y lo controla rápidamente. Otros comisarios se acercan y empujan el auto de la barrera a la pista y este cae en su posición normal a la misma y resbala en el peralte. Más allá Ricardo ha ido a caer sobre uno de los postes que detienen la barrera, a unos cuatro metros del auto y el impacto virtualmente lo ha partido en dos.

PEDRO LLEGA Y LO VE EN UN CHARCO de sangre mientras una ambulancia se acerca. Hay gente tratando de auxiliar, pero Pedro lo quita y toma la mano de su hermano que sangra por la nariz. Los doctores llegan y lo apartan y Pedro va a ver el auto, se recarga en la llanta trasera y llora un poco, quizás ora por Ricardo, pero luego regresa a la realidad al oír la cámara de un fotógrafo, Fidencio Guzmán, de La Afición, se levanta y empieza a empujar a los curiosos que se han arremoli-

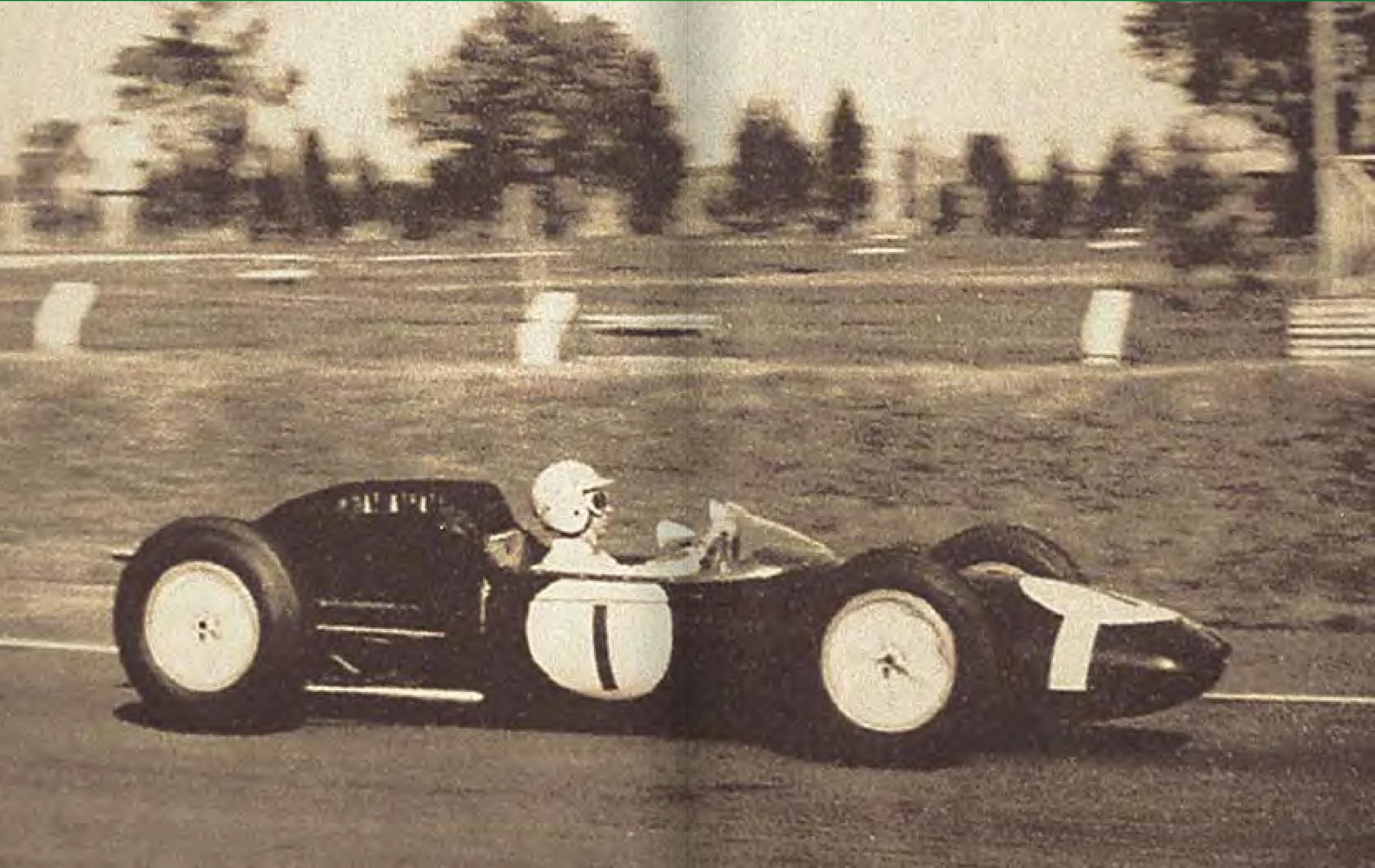
nado en torno al accidente. Grita y tira golpes y amenaza de muerte a Fidencio si publica una fotografía, por lo que éste saca el rollo y lo vela, más por respeto que por la amenaza. Ordena a los policías que quiten a los curiosos y es obedecido. Su padre llega y ve a Ricardo al cual solamente una tira de piel mantiene unido por la cintura; los doctores lo ponen en una camilla y Pedro se sube con ellos a la ambulancia, pero a don Pedro lo rechazan pues no cabe. El se regresa hacia donde doña Conchita y Sara se acercan y la ambulancia de la Cruz Verde parte. Don Pedro contiene a su esposa para que no se acerque al auto y a Sara tampoco la dejan acercarse. Sin embargo, la ambulancia llega a los fosos, se detiene, se baja un doctor y los periodistas se acercan a tomar fotos, algunas de las cuales serán publicadas. Los mecánicos empiezan a revisar el auto y llega una grúa de tránsito a jalarlo. Muchos curiosos se alejan y en los fosos Germán Valdés y su esposa suben a los Rodríguez y Sara al Chrysler 300L y se encaminan a la Cruz Verde. Germán es agente del Ministerio Público y sabe exactamente que es lo que procede y actúa mecánicamente pensando en las posibilidades de que Ricardo esté vivo, pero su esposa les dice que le han comentado que Ricardo murió; todos lloran y Sara pide que se pongan a rezar.

EN EL AUTÓDROMO la noticia se esparce y los periodistas saturan los pocos teléfonos existentes llamando a su redacciones para avisar que a las 5:08 horas de la tarde del 1 de noviembre Ricardo Rodríguez ha muerto en un accidente causado por un Lotus cuya suspensión se ha roto, como sucedería con muchos otros pilotos de la firma. México lo llora y le guarda luto.



DÓNDE: AUTÓDROMO DE LA MAGDALENA MIXIUHCA CUÁNDO: NOVIEMBRE 1 DE 1962

QUIÉN: RICARDO EN SU ÚLTIMA VUELTA.





X ES MÁS NEWEY

Aunque los títulos son logrados por ambas partes, puesto que el diseñador y el equipo pueden hacer todo menos manejar el auto, creo que es claro que tener a Newey como la persona que crea los autos de Red Bull Racing es una ventaja demasiado grande.

No sólo me refiero a los nueve títulos de constructores que han ganado sus autos, sino al hecho que hemos visto sufrir a Vettel cuando no tiene un auto bueno.

Prueba de esto fue la campaña 2009 cuando Ross Brawn apareció con el doble difusor y barrió la primera mitad de la temporada sin mayores problemas. No fue hasta que Newey pudo implementar su versión de este aditamento que la gente de Red Bull volvió a ser contendiente.

Sí, Vettel venció en China cuando la temporada estaba iniciando -en una carrera lluviosa-, pero no fue hasta que Newey le dio un auto bueno que pudo pelear el título con todo. Vettel es muy bueno y otra prueba de ello es su victoria a bordo de un Toro Rosso, pero gran parte de su éxito viene de la mano del diseño de Adrian Newey.

Newey fue el que logró llevar a Red Bull Racing al nivel en que lo vemos ahora y es el mismo diseñador que hizo que Williams dominara la década de los noventa con cinco títulos entre 1992 y 1997. Además, otro punto a favor de Newey es que ha hecho a muchos pilotos campeones como Prost, Mansell, Hill, Villeneuve, Hakkinen y, ahora, Vettel. No es como Rory Byrne quien tuvo la mayoría de sus campeonatos cuando Schumacher corría en su auto.

¿A qué me refiero? A que Newey hace un auto que un buen piloto puede usar para ganar, mientras que Byrne hacía un auto que Schumacher podía manejar.

Obviamente no hay que quitarle todo el mérito al piloto pues, de ser así, Webber, Coulthard o Frenzen podrían haber ganado fácilmente títulos. Sin embargo, sabemos que no es así por lo que podríamos decir que es más el auto que el piloto, pero no por mucho. Dejémoslo en un 60-40 a favor de Newey.

Omar E. Jalife Ruz © SHR 191

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

✓ ES MÁS VETTEL

Mucho se ha tratado de demeritar el manejo de Sebastian Vettel durante los últimos tres años. Por un lado está el frente inglés liderado por los principales medios de la isla en el que atribuyen su éxito a Adrian Newey y sus diseños ganadores que dominaron la década de los noventa y ahora han conseguido el tricampeonato de constructores para Red Bull Racing.

Por otra parte, tenemos a los pilotos y aficionados liderados por Alonso y los tifosi que argumentan que en un auto igual, Vettel no sería el mejor piloto sobre la pista, pues el asturiano es quien logra sacar resultados inesperados de autos inmanejables. A final de cuentas, Vettel es bastante despreciado por algunos sectores de la Fórmula Uno que no le dan el mérito suficiente.

Entrando a detalle uno se puede asombrar de los logros de Newey con Red Bull Racing en los siete años que ha estado con el equipo -tres campeonatos de constructores, más de 30 victorias, casi media centena de Posiciones de Privilegio y unas cuantas Vueltas Rápidas, entre otros- pero la historia también nos recuerda que no fue hasta 2009 en China, en su cuarto año con los austríacos, que un diseño de Newey en RBR logró su primera victoria -en el GP italiano de 2008 ganó un diseño del inglés pero no en RBR- y fue precisamente de manos de Vettel con quien se llegó a lo más alto del podio -superando de paso el mejor resultado de la escuadra hasta el momento: tercer lugar en tres ocasiones. Entonces, el gran diseñador tuvo que esperar hasta que llegara 'Baby Schumi' para que sus diseños fueran ganadores, ya que ni Coulthard, Webber, Klien, Luizzi y tampoco

Doornbos, lo habían logrado. De ahí la historia no ha parado y la mancuerna Vettel-Newey ha dominado la F1 como pocos, pero ¿realmente es todo gracias a Newey?

Me parece que no y reitero que Vettel está subestimado en ese sentido por gran parte de la F1. Newey no le ayudó a ganar la Fórmula BMW a los 17 años -nada más ganó 18 de las 20 carreras en 2004-, tampoco estuvo en 2006 cuando en tres carreras disputadas en la Fórmula Renault 3.5 logró dos podios -victoria incluida- ni lo ayudó a debutar en el GP de EUA (con Sauber-BMW) en 2007 con un octavo puesto antes de cumplir los 20 años.

Ciertamente la relación empezó en 2008, pero las manos para ganar en Italia con Toro Rosso fueron del alemán y no del inglés, mientras que al moverse a RBR en 2009 el joven teutón demostró que tiene habilidad de sobra para competir en la categoría y que es un gran piloto.

Al final, el mejor ejemplo de que Vettel no debe sus logros únicamente a Newey es el australiano Webber. Cuatro años con el mismo auto y cuatro años que ha sido el segundo piloto del equipo en un auto que claramente podría pelear el título y no lo ha hecho más que en 2010. Si bien el éxito de la mancuerna Vettel-Newey no es totalmente atribuible al alemán, me parece que no estaríamos hablando del regreso de Newey a los grandes planos si no fuera por un gran piloto: Sebastian Vettel.

Carlos A. Jalife Ruz © SHR 190

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



Kimi y los ingenieros *"They think our heads are in their hands..."* Apocalyptica

DE LOS SEIS CAMPEONES MUNDIALES que iniciaron la temporada 2012, cuatro habían ganado antes de Abu Dabi, y Kimi Raikkonen fue el quinto en lograrlo -y octavo piloto en el año- en una carrera magnífica en el emirato árabe. Al final de la carrera seguía como si nada y no mostró gran emoción, simplemente otro día en la oficina, pero ahora las cosas salieron bien y conquistó el triunfo que tan cerca había tenido en el año y se le había negado una y otra vez.

KIMI HA QUEDADO TERCERO en el campeonato, en su año de retorno, completando todas las carreras y logrando puntos en 19 de las 20 ocasiones en que arrancó, además de manejar casi impecablemente durante el año, pues si cometió errores, estos no fueron visibles al ojo del gran público. Fue campeón mundial de Fórmula Uno en 2007 con Ferrari y, aunque se alejó un par de años para correr en el Mundial de rallies, cuando firmó para regresar a la máxima categoría en 2012, había dudas respecto a que su talento y velocidad estuvieran intactas, las cuales disipó rápidamente en las primeras fechas.

SIN EMBARGO, todo eso no bastó para que su segundo ingeniero, Simon Rennie, se sobre excitara en el período del auto insignia y le recordara que calentara los neumáticos, cuando en la televisión era evidente el movimiento zigzagueante del Lotus E20 del finlandés que hacía justamente eso. Y no fue la primera instancia en la que los ingenieros querían manejarle la carrera. Ya antes, cuando tomó la punta, su ingeniero

titular, Mark Slade, le empezó a comentar cuánto llevaba de ventaja sobre Alonso, y prometió (amenazó más bien) mantenerlo al tanto, lo cual bastó para que Kimi le ordenara que lo dejara en paz.

ES, HASTA CIERTO PUNTO ENTENDIBLE, que hubiera tensión por una posible victoria, pero cuando los ingenieros pretenden micro manejar las carreras, como si estuvieran en un Playstation en el cual el piloto fuera su hijo de nueve años que a veces no tiene idea de la estrategia, realmente hay algo mal.

Y ES UN MAL COMÚN, aunque a veces la forma hace que sea más tolerable. Los ingenieros de Alonso le echan porras, le dicen que es el mejor del mundo en tres idiomas y le dan los datos necesarios; a Lewis tal parece que sigue teniendo su kart y está en modo de ataque eternamente, pues les encanta recordarle que le tienen que durar las llantas equis número de vueltas -igual que a Massa, y a Webber- mientras que al campeón Vettel se la pasan diciéndole que le baje porque sus llantas no van a aguantar o algo similar.

QUIZÁS SEA TIEMPO de que los ingenieros se den cuenta que no son los protagonistas y dejen sus frustradas aspiraciones de ser pilotos, para dedicarse a su trabajo en silencio, pues como decía mi abuelita: "calladitos se ven más bonitos". O de plano, que esperen más contestaciones Raikkonescas de los pilotos.



SCHLEGELMILCH

50 YEARS OF F1 PHOTOGRAPHY

RAINER SCHLEGELMILCH ES uno de los grandes fotógrafos de automovilismo de la historia, y tiene 50 años de fotografiar la F1 desde las trincheras. Ahora lo acompaña su hijo Boris, quien ha ayudado a volver su estudio en un negocio que produce fotografías impresionantes y libros aún más espectaculares.

EL ÚLTIMO DE LA SERIE es precisamente el que conmemora los 50 años de Rainer en la categoría máxima del deporte motor y acaba de ser lanzado por la editorial Konemann en todo el mundo, con texto multilingüe en los prólogos de Bernie Ecclestone, Sebastian Vettel y el propio Rainer.

EL VOLUMEN DE 664 PÁGINAS pesa más de seis kilos y tiene miles de fotos de todos los grandes nombres que han pasado por la F1, con

series específicas de autos, marcas, pilotos y comparaciones pictoriales de ahora y antes de muchos de sus protagonistas.

NO SÉ SI SEA EL MEJOR LIBRO DE AUTOMOVILISMO que he visto, pero probablemente sí el más placentero; me gustaría que fuera aún mayor y tuviera más fotos. Pensamiento hedonista, quizás, pero hablando de la fotografía de Rainer, todo placer es insuficiente.

SCHLEGELMILCH: 50 YEARS OF F1 PHOTOGRAPHY

Editorial Konemann, Colonia, Alemania.
664 páginas, pasta dura.

en un mes como este...

ALEJANDRO NAIME / SHR 048

... PERO HACE 50 AÑOS, la revista mensual francesa Sportauto, publicó un reporte del resultado de los 1000 kilómetros de París, celebrados el 21 de octubre anterior, resaltando la participación de los hermanos Pedro y Ricardo Rodríguez, ganadores absolutos de la prueba, en un Ferrari GTO escarlata del North American Racing Team, de Luigi Chinetti, en la clase de más de 2 litros, recorriendo 129 vueltas en 6 horas 21 minutos y 58.7 segundos, con una velocidad promedio de 158 kph.

LA REVISTA DESTACA que el manejo de los hermanos Rodríguez fue maravilloso. Se publica una foto blanco y negro del auto ganador y un póster central a todo color de esa maravillosa foto autografiada de Pedro y Ricardo antes de iniciar la prueba, portando sus inconfundibles cascos y Ricardo con goggles al cuello listo para arrancar. En la contraportada aparece el logo en color del NART, que es parte de la historia de los Hermanos Rodríguez.

Y EN EL ÍNDICE, ya se anunciaba la fatal noticia: acababa de morir Ricardo Rodríguez en las pruebas del Gran Premio de México, dedicándole una pequeña nota en las últimas páginas. Entonces, éste ejemplar reportaba el último triunfo de un mexicano fuera de serie. ¡¡Había muerto el 'Chamaco' Rodríguez!! Para él, un minuto de aplausos a 50 años de su desaparición.

Y NOS VEMOS en un mes como el próximo...



La tragique nouvelle de la mort de Ricardo Rodríguez nous est parvenue alors que ce numéro était déjà sous presse. Nos lecteurs trouveront en supplément le portrait des deux frères, pris au lendemain de leur victoire aux 1.000 Kilomètres de Paris.



LA PREGUNTA DE OCTUBRE no logró romper el empate, pues acertaron para la suma total de 5.5 tantos ofrecidos, tanto Hugo Karasawa como Alfonso Sandoval; también acertó completo JF Tornel, Francisco Fernández B. y Mauricio Dounce, con respuestas parciales de varios como Gerardo Humberto Contreras y César Tiberio Jiménez (aunque muy rápidas, eso sí). Con el resultado Hugo y Alfonso llegan a 27.00 y van en su carrera parejera por el título 2012. La respuesta era: Gold Leaf tema Lotus, Hockenheim, Alemania, 1970 y los pilotos de nomex son Emerson Fittipaldi y John Miles, el mostacho es de Colin Chapman y la camisa azul es de Jochen Rindt. Hay muchos detalles que te dan la idea y la trivía te encamina, no se trata que diga todo en la imagen.



LA TRIVIA DE NOVIEMBRE, que pueden contestar hasta el 10 de diciembre es esta foto y necesitan decir lo siguiente: Quienes son los pilotos que van en el camión, y en que GP, pista y año van a correr unos minu-

tos después de terminada la vuelta de saludo. Yo tengo identificados 19 y son 20 (ni el de sombrero ni los dos colgados de la parte trasera son pilotos), y el que me falta lo tengo detectado quien no es y creo saber quien es también. La respuesta la mandan

al usual correo scuderiargz@yahoo.com.mx y el ganador -en caso de empate- será el que conteste antes; me aseguraré que ambos candidatos la reciban al mismo tiempo. El campeón 2012 de la trivía aparecerá en SCUDERIA 080 de diciembre.



DESPEPIDA DE SAUBER...



HACE POCO TIEMPO todavía nos preguntábamos en donde iría a quedar Sergio Pérez en 2013, pues sentíamos que ya le quedaba chico el equipo Sauber. En Monza tuvimos oportunidad de comprobarlo, Sergio era más piloto que el C31.

SIRVA ESTA INSTANTÁNEA, tomada en la entrada a la segunda chicana (Variante della Roggia) como mero testigo de lo imposible que es seguirle el paso a 1/60 de velocidad del obturador, como aprenderían sus rivales pocos minutos después.