



SCUDERIA

DICIEMBRE 2012 NÚMERO 080 Boletín Noticioso de la Scuderia Hermanos Rodríguez A. C.



50

AÑOS



12

OPINIONES GEMELAS
¿Quiénes faltan en la F1?

14

DESDE LOS FOSOS
Lo mejor de 2012

15

ZONA F1
Alonso: rey sin corona

DE INMORTALIDAD
UNA CELEBRACIÓN DE RICARDO RODRÍGUEZ

SCUDERIA

AÑO 5, DICIEMBRE 2012 BOLETÍN NOTICIOSO 080 SHRAC

CONTENIDO

- 01 PORTADA
Final de año y de ciclo
- 02 CONTENIDOS
¿Qué tenemos? + foto
- 03 EDITORIAL
Que 2013 sea mejor
- 04 RICARDO RODRÍGUEZ, 50 AÑOS DE INMORTAL
Noviembre 2012: celebramos su vida
- 10 CARTEL CENTRAL
El homenaje a Ricardo... y Pedro
- 12 OPINIONES GEMELAS
Jaime y Kamui deberían estar en F1, dicen los gemelos
- 14 DESDE LOS FOSOS
Cajal escoge sus ideas de lo mejor del año
- 15 ZONA F1
Rafa Bolaños habla del gran año de Fernando
- 16 EN UN MES COMO ESTE...
Naime nos reseña un Christophorus, con todo y el error con el que nuestro editor cimentó su reputación como EL experto rodriguista del mundo ante Porsche
- 17 LIBRO DEL MES
Rainer Schlegelmilch y su Sportscar Racing 1962-73
- 18 REGALOS NAVIDEÑOS
Carritos, calendarios y una foto autografiada por Senna
- 19 TRIVIA
Sandoval es el campeón 2012 por un punto sobre Karasawa
- 20 LA DEL ESTRIBO
Nos despedimos de Ana Vanessa Ramírez

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, Paco Mancillas, Mónica Martorell, Quintana Foto, Mauricio Reza, Jorge Ríos H., Luis Ugarte, Chris van de Wiele

COLABORADORES: David Alatorre, José Antonio Aspiras, Allen Berg, Rafael Bolaños Cacho, 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. 5 diciembre 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



Nuestros mejores deseos para 2013



Con este número, que sale justo para navidad, aunque a muchos les tocará leerlo después de las vacaciones, cerramos el año 2012, que ha sido un año en extremo colgado, con gran carga de trabajo y nada que se acaba el mundo. Nosotros trabajamos como si no se fuera a acabar y no se acabó, así que otro acierto del pitoniso residente. Para 2013 esperamos igual de trabajo, pero estar más a tiempo en la elaboración, si los hados lo permiten. Hay que renovar permisos y otras cosas más, así que deseamos (y que nos lo deseen en retorno) que el año venidero sea mejor en todos aspectos, especialmente en el de salud, que ya lo demás llega solo.

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.cfandportes.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 (miércoles 8:00 PM en Viva - Canal 504 Dish); por escrito a Ramón Osorio, quien revivió www.notiauto.com; Alex Torres desde Morelia ya está en planes para una sorpresa en cable con su programa que podría volverse nacional, ojalá: yo aportó la revista FASTmag ya sea en papel o descargable (y ya la han descargado unos 3 millones de lectores ¡¡gracias!!) y es la primera en su tipo en el mundo con realidad aumentada y al cumplir un año traemos un estándar de calidad comparable a lo mejor del mundo, como los hermanos 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 su batea. Y seguro hay más, pero si no me avisan, pues no puedo decir donde andan.

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 debatidor David Alatorre y nuestro Boletín Noticioso SCUDERIA, el Anuario SCUDERIA (ya preparamos el de 2012) y lo que se acumule. Los dejo y nos leemos el próximo año en el número de enero.



Editor de SCUDERIA y Secretario General de la SHRAC

COLABORADORES



RAFAEL BOLAÑOS CACHO
Especialista en Fórmula Uno para la cadena televisiva en español más grande América Latina, no oculta su pasión por lo latino más no por lo germano.



CAJAL
Ya pensando en 2013, cerrando su otra revista de circulación nacional y preparando el anuario con lo mejor de 2012, además de otros proyectos *in pectore*.



CARLOS A. JALIFE RUZ
El gemelo siniestro (zurdo en italiano) de <http://laplumadelzurdo.blogspot.mx/> termina el primer semestre de la maestría con buenas notas y recupera dinero para la patria diariamente.



OMAR E. JALIFE RUZ
El gemelo desmañanado escribe en <http://ladesmanianada.blogspot.mx/> aunque luego se enferma por razones desconocidas y se queja que el editor le recuerde que está en cierre, llueva, truene o relampaguee.



HELIODORO MORALES M.
Jefe de jefes en cuanto a diseño en su trabajo y (este) su pasatiempo, mes a mes combate la inercia de lo cuadrado y se reinventa con trazos y figuras que nos alegran el ojo.



ALEJANDRO NAIME G.
Superando los problemas de salud familiares, sigue incrementando su acervo y su conocimiento automotores, pero lo que no sabemos es como va la restauración de su auto.



Ricardo Rodríguez

cumplió 50 años de inmortal

La Scuderia Hermanos Rodríguez conmemoró el 1 de noviembre pasado el aniversario luctuoso 50 de Ricardo Rodríguez. El día cayó en jueves, como en 1962 cuando Ricardo perdiera la vida en los entrenamientos no oficiales del primer día del I Gran Premio de México.

La Scuderia, también prestó el nombre del volante a la fecha final del Campeonato del Autódromo Hermanos Rodríguez (CAHR), organizado por Ramón Osorio –SHR 063 y, miembro del Consejo Directivo de la SHR– para OCESA, que se celebró al día siguiente para hacer una conmemoración pública.

POR CARLOS EDUARDO JALIFE VILLALÓN / SHR 001

GUARDIA DE HONOR

El jueves 1 de noviembre, la reunión se convocó en la curva Peraltada del Autódromo capitalino a las 5:00 PM, pues la hora del choque de Ricardo está establecida ocho minutos después. Carlos Jalife (SHR 001), el secretario general de la Scuderia, hizo de maestro de ceremonias y explicó un poco de los sucesos de ese día antes una cincuenta de miembros de la Scuderia, incluyendo a una numerosa delegación regiomontana, más invitados. A las 5:07 en punto se formó una guardia de honor que integraron Raúl Castellano (SJR 026, cuñado de Ricardo), Héctor Arellano-Belloc, (SHR 104, piloto amigo de Ricardo), Jo Ramírez (W 010, amigo de Ricardo y gran protagonista de la F1 durante 40 años), Paco Mancillas (SHR 084, dueño del Cooper T56 de Ricardo y del Scorpion Rytune de Pedro), Memo Rojas (SHR 056, tetracampeón de Grand Am) y Carlos Pani (SHR 023, presidente de la Scuderia) en

el sitio en que falleció el piloto, aproximadamente unos 50 pasos adelante del centro de la Curva, donde estaba marcado en el riel con una cruz el sitio del choque.

Justo a las 5:08 se guardó un minuto de silencio, que fue seguido de aplausos y posteriormente los presentes completaron a pie la vuelta que Ricardo nunca pudo finalizar, lo cual se hizo porque la pista estaba abierta y no se podían sacar los autos a circular como era la idea original. Los miembros de la Scuderia recorrieron 200 metros hasta la meta, que originalmente estaba en el final de la Peraltada, y de ahí fueron a los fosos a tomarse unas fotos con los autos presentes que era tres:

- El Cooper T56 Formula Junior de Ricardo Rodríguez
- El Scorpion Rytune Fórmula Junior de Pedro Rodríguez
- El Lexus BMW de Memo Rojas, auto campeón de Grand Am





Se colocaron en las inmediaciones de la torre de control y algunos de ellos pudieron subirse a los autos de Paco Mancillas, no así al de Memo que no estaba en condiciones de rodar. Hubo sesiones fotográficas privadas y para la prensa, y cerca de las 7 de la noche el grupo subió a las suites del Autódromo para seguir con las actividades del día.

INDUCCIÓN

El siguiente punto del programa fue la inducción de algunos nuevos miembros de la Scuderia, iniciando con Alejandro Troconis, quien fuera bastante amigo de los hermanos Rodríguez, incluso Pedro lo recomendó para una beca en Alemania, y quien relató que estuvo presente el día que Ricardo murió pues su padre fungía como administrador del autódromo; Alex fue apadrinado por Rodolfo Sánchez Noya (SHR 014), quien además de presentarlo rememoró la épica del 1 de noviembre de 1962 cuando él transmitía para la radio mexicana los entrenamientos de ese primer GP de México. Siguió Gerardo Sanz, el famoso 'Tiburón', quien ha logrado 17 campeonatos nacionales en categorías de turismos y tiene más de 1000 trofeos de podios de carreras en las que ha competido. Su padrino fue Héctor Arellano-Belloc, también muy amigo de Ricardo, quien hizo algunas

puntualizaciones de aquellas épocas. Completó la tercia de iniciados Luis Peralta, piloto de turismos también campeón nacional, quien fue presentado por su antiguo jefe de equipo, Freddy Tam (SHR 214) e, uno de los preparadores más exitosos de la historia de México.

Luego vino el momento de presentar a dos nuevos miembros juniors, que habían llegado de Monterrey. Primero fue presentado Francisco Mancillas II quien heredó de su padre la afición por el automovilismo y lo apadrinó Carlos A. Jalife Ruz (SJ 001 y SHR 190). Luego fue el turno de Gerardo Elizondo, otro aficionado de segunda generación, hijo de Gualberto, quien fue presentado por Raúl Pérez-Gama Fraga (SJ 015).

PREMIO SHRAC 2010-2011

Terminada la ceremonia, César Tiberio Jiménez (SHR 006 y presidente 2010-2012) tomó la palabra para presentar la entrega de premios Scuderia 2010-2011 a lo mejor del automovilismo mexicano.

La Scuderia Hermanos Rodríguez entregó premios anuales el 1 de noviembre en un evento presidido por César Tiberio Jiménez (presidente 2010-201) y Carlos J. Pani (2012-2014). Ante la presencia de Jo Ramírez, como testigo de honor, se galardonó a los pilotos



más destacados escogidos mediante la Clasificación de Piloto Mexicanos, que es una matriz estadística que calcula la fuerza e importancia relativas de las categorías así como los resultados de los pilotos para asignarles puntos y sacar los campeones anuales, la cual fue explicada por Carlos Jalife, su creador.

El principal ganador, Trofeo Pedro Rodríguez al mejor piloto mexicano, fue Memo Rojas, quien inició la ceremonia pasando a recoger el trofeo de 2010 ante los aplausos de más de 150 miembros congregados en las suites del Autódromo Hermanos Rodríguez. A nombre de Esteban Gutiérrez (SHR 117) quien estaba en Abu Dabi y fue ganador del Trofeo Ricardo Rodríguez 2010 al mejor piloto mexicano menor de 21 años, pasó Juan Bosco Maldonado (SHR 033), quien agradeció a nombre del piloto regiomontano. El Trofeo Moisés Solana al mejor piloto en pistas nacionales (90% de sus puntos obtenidos en carreras en México) fue en 2010 para el tricampeón de NASCAR México, Germán Quiroga (SHR 249), y como estaba corriendo en las trocas de NASCAR en EU, lo recibió su hermana Ana Paula. Posteriormente, a nombre de Sergio Pérez (SHR 217), ganador del mejor piloto en series de promoción por su subcampeonato en GP2 en 2010, pasó Andrés Ortiz de la Escudería Telmex ya que 'Checo' estaba en Abu Dabi para el Gran Premio de Fórmula Uno. El Trofeo Scuderia al equipo del año, fue para Escudería Telmex y lo recogieron Isidoro Ambé y Héctor Corde-

ro, directivos de la telefónica, quienes recordaron que la escudería cumplió 10 años en febrero de 2012.

Siguió el Trofeo Josele Garza a la revelación del año, que en 2012 fue para Juan Carlos Sistos (SJ 147), el piloto michoacano que logró victorias en F3 en Europa cuando nadie lo esperaba. Luego el propio Jo Ramírez fue el que entregó el Trofeo que lleva su nombre al mexicano más destacado en el automovilismo, pero no detrás del volante, el cual ganó por primera vez Juan Pablo Ramírez (SHR 216), ingeniero de carrera de Heikki Kovalainen en Lotus F1 (ahora Caterham) y que fue retenido en custodia por Carlos Jalife, quien lo entregaría en el GP de Estados Unidos en Austin unas semanas después. Finalmente cerró la entrega 2010 con la entrega del Trofeo Nanán Solana, a la personalidad de automovilismo clásico y de colección del año, el cual fue ganado en su primera ocasión por Alberto Lenz (SHR 115), presidente de la Federación Mexicana de Autos Antiguos y de Colección, afiliada a la Confederación Deportiva Mexicana (CODEME) quien ha profesionalizado esa rama del automovilismo, aunque los que siempre quieren que ganen sus autos en los concursos de elegancia lo atacan legalmente.

Tras unas palabras de César Tiberio explicando su gestión, inició la entrega 2011 en orden inverso por lo que el Trofeo Nanán Solana fue para Lalo León (SHR 017), quien revivió La Carrera Panamericana y la convirtió



en el evento clásico no sólo de México, sino del mundo. Luego Alex Troconis (SHR 254) recogió a nombre de su hijo Eduardo, jefe de equipo en la serie de trocas de NASCAR, el trofeo homónimo de manos de Jo Ramírez. El Trofeo Josele Garza fue para Ricardo González, quien tuvo una gran actuación para coronarse en la clase LMPC en la American Le Mans en 2011 y quien envió a Belinda Salazar a recogerlo, pues él estaba regresando de Shanghai de la última fecha del Mundial de Resistencia (WEC). Repitieron luego Isidoro Ambé y Héctor Cordero para recoger el Trofeo Scuderia a nombre de la escudería Telmex por sus logros en 2011 y luego vino Andrés Ortiz a recoger el Trofeo H. A. Rebaque para Franco Aragonés, cuya campaña en Barber en 2011 fue impresionante con una treintena de carreras al más alto nivel.

El ganador del Trofeo Moisés Solana 2011 fue Gerardo Sanz (SHR 255), con el mayor número de puntos en pistas mexicanas y luego tocó el turno a Gualberto Elizondo (SHR 083) pasar a nombre de Esteban Gutiérrez a recoger el Trofeo Ricardo Rodríguez 2011 en el último año de legibilidad del regiomontano quien en 2012 cumplió 21 años y ya no puede ser considerado para ese trofeo. Cerró la entrega el ganador 2011 del Trofeo Pedro Rodríguez, quien fue otra vez Memo Rojas, cuyo tricampeonato en Grand Am le hizo tener mejores resultados que todos los otros 661 pilotos contemplados en la Clasificación de Piloto Mexicanos. Memo dio un mensaje de agradecimiento y luego César Tiberio anunció que era hora de cenar.

Siguió la plática informal para acompañar la degustación del menú de tres tiempos

que consistió en crema de espárragos, filete con setas y acompañamiento de verduras mixtas y, de postre, pasteles árabes -graiibe, dedo de novia y pastel de dátil- el cual fue muy elogiado, al igual que la barra de bebidas que puso Tequila Herradura mientras afuera, en la pista, iniciaban los arrancones de cuarto de milla.

CEREMONIA PÚBLICA

Al día siguiente, viernes 2 de noviembre de 2012, se hizo la ceremonia pública en el intermedio entre las carreras de los Súper Turismos y TC2000 en la fecha final del Campeonato Autódromo Hermanos Rodríguez, que dirige Ramón Osorio.

A las 7:00 PM los miembros de la Scuderia, más todos los pilotos presentes (más de una centena del CAHR y otros invitados de diversas épocas, entre ellos figuras del pasado como Guillermo Rojas, José Antonio González Luna y Javier Velázquez, se reunieron en la Peraltada, en el sitio en el que había tenido su accidente 50 años (y un día) antes Ricardo Rodríguez.

Ahí esperaron que el famoso Fórmula Junior Cooper T56 'Pepsi-Colo' de Ricardo, manejado por Paco Mancillas diera la vuelta para detenerse en el sitio exacto y apagar el

motor. Los pilotos procedieron a empujar el Cooper para cubrir los 200 metros restantes hasta la antigua meta a fin de completar simbólicamente la vuelta que Ricardo nunca completó y cerrar un ciclo. En la meta los esperaba donde lo esperaba Javier Velázquez, el director del original GP de México en 1962, y unos 15,000 aficionados que colmaban las tribunas y los fosos. Javier le dio el banderazo de llegada al contingente ante la pirotecnia que engalanó el momento. Ahí también estaba Memo Rojas con su nomex de carrera y el Scorpion Fórmula Junior de Pedro Rodríguez, quien recibió a Paco y éste le entregó el Cooper y se subió al Scorpion. Juntos procedieron a dar unas vueltas al óvalo del autódromo ante los aplausos de los aficionados y las fotos de la prensa que grabó el evento para la posteridad.

Fue un cambio de generación, pues Paco, con un nomex y casco similar al de Ricardo, dejaba en manos del piloto más triunfador a nivel internacional, Memo, la tradición vencedora del automovilismo mexicano cerrando un ciclo de leyenda. Y la organización de este evento significativo fue todo por parte de la Scuderia Hermanos Rodríguez, que por algo es la legión de honor del automovilismo nacional.



GANADORES 2010

- Trofeo Pedro Rodríguez 2010 Memo Rojas
- Trofeo Ricardo Rodríguez 2010 Esteban Gutiérrez
- Trofeo Moisés Solana 2010 Germán Quiroga
- Trofeo Héctor A. Rebaque 2010 Sergio Pérez
- Trofeo Scuderia 2010 Escudería Telmex
- Trofeo Josele Garza 2010 Juan Carlos Sistos
- Trofeo Jo Ramírez 2010 Juan Pablo Ramírez
- Trofeo Nanán Solana 2010 Alberto Lenz K.

GANADORES 2011

- Trofeo Nanán Solana 2011 Eduardo León C.
- Trofeo Jo Ramírez 2011 Eduardo Troconis
- Trofeo Josele Garza 2011 Ricardo González V.
- Trofeo Scuderia 2011 Escudería Telmex
- Trofeo Héctor A. Rebaque 2011 Franco Aragonés
- Trofeo Moisés Solana 2011 Gerardo Sanz I
- Trofeo Ricardo Rodríguez 2011 Esteban Gutiérrez
- Trofeo Pedro Rodríguez 2011 Memo Rojas





Jaime ALGUERSUARI



Si uno ve la lista de pilotos de F1, puede observar que cada año son más los jóvenes que debutan, pero también se aprecia lo poco que duran las carreras de los volantes ahora que los resultados inmediatos se han vuelto imperativos. 2013 no será distinto y existen varios pilotos que, desde mi punto de vista, deberían seguir corriendo pero, por cuestiones diversas –especialmente patrocinios– no han podido asegurar un lugar en la parrilla de la máxima categoría del automovilismo. Un piloto hoy debe tener talento, pero también apoyo económico, para poder seguir compitiendo.

Por ello en mi lista resalta un nombre que no tuvo una oportunidad justa en la F1 y, tiene ambos componentes mencionados como para estar compitiendo en 2013 a pesar de no haberlo hecho en 2012: Jaime Alguersuari. Comparado con los pilotos que perdieron su asiento, cuenta con apoyo –no el de alguien como Senna, pero sí con bastante apoyo– e incluso llevó a Scuderia Toro Rosso el patrocinio de CEPSA antes de que le mostraran la puerta. El último año ha estado juntando presupuesto, pero no le ha alcanzado para un espacio en equipos como Sauber.

Sin embargo, en su breve carrera demostró que tenía potencial para continuar a pesar del pésimo auto que Scuderia Toro Rosso le proporcionaba a él y a Buemi. El español superó fácilmente a su coequipero en 2011 mientras que en 2010 estuvo muy a la par del suizo, teniendo además un papel importante en la lucha de los italianos por superar a Sauber en el campeonato de constructores. A diferencia de otros como Kovalainen y Petrov, Alguersuari no tuvo nunca el auto para estar peleando constantemente por puntos, por lo que merecería una oportunidad, al menos, como reserva en Red Bull esperando dar el paso una vez que Webber salga.

¿Entonces qué nos queda de lección de un caso como el de Alguersuari? Pues que existe un tercer elemento indispensable para los pilotos de hoy y que únicamente estrellas consolidadas como Raikkonen –PRINCIPALMENTE él–, Hamilton y Vettel pueden darse el lujo de desdeñar: la política. Alguersuari, a pesar de ser mejor que Buemi, habló de lo mal que estaba Toro Rosso y ahí es donde perdió el asiento de reserva de Red Bull. Dinero, política y manos, los elementos de los pilotos de hoy.

Omar E. Jalife Ruz © SHR 191

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



Kamui KOBAYASHI

Otro año finaliza y con él los asientos de la Fórmula Uno se vuelven cada vez más escasos. Como cada temporada, la demanda de asientos es mayor a la oferta y por ende algunos pilotos no podrán encontrar un lugar en 2013. Sin embargo, no todos aquellos que se vean forzados a dejar la F1 serán extrañados por la gente (p.e. Karthikeyan) mientras que otros sí lo serán.

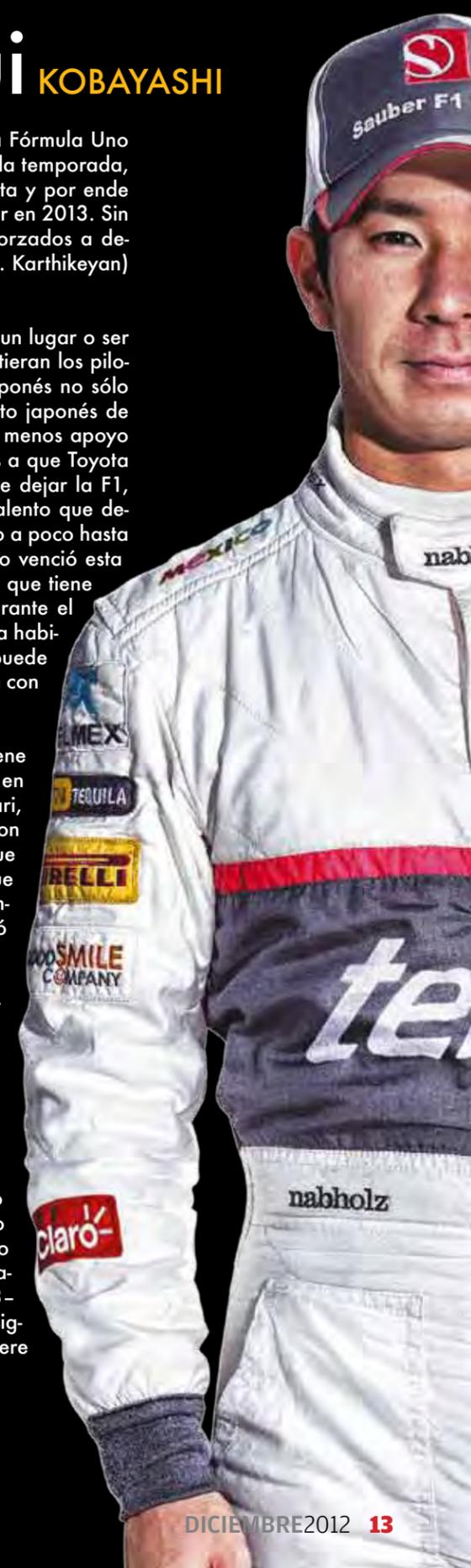
Creo que el primero que debería conseguir un lugar o ser salvado por algún equipo –claro, si no existieran los pilotos de paga– sería Kamui Kobayashi. El japonés no sólo es un buen piloto japonés, es EL mejor piloto japonés de la historia, aún cuando ha obtenido mucho menos apoyo que todos sus predecesores. Ingresó gracias a que Toyota le dio oportunidad en dos carreras antes de dejar la F1, pero la marca japonesa no se imaginó el talento que demostraría Kamui y lo hemos visto crecer poco a poco hasta lograr su primer podio en 2012. Sí, Pérez lo venció esta temporada, pero Kobayashi ha demostrado que tiene la velocidad (fue más rápido que Pérez durante el año en VRs y empataron en calificaciones), la habilidad (hemos visto sus increíbles rebases) y puede desarrollar un auto (lo vimos esta temporada con el Sauber).

Kamui debería quedarse porque además tiene otro factor importante si un equipo piensa en el largo plazo: juventud. Ciertamente, Alguersuari, Buemi y otros son más jóvenes, pero llegaron a través de un programa de desarrollo que ya los abandonó (por algo será) mientras que Kobayashi, ante la adversidad de ser abandonado por su programa, mejoró y se ganó un lugar en la F1.

Otro que debería correr la próxima temporada es Dani Clos debido a que España no puede mantenerse nada más con un piloto mientras Alemania e Inglaterra tienen más. Sí, Alonso es excelente, pero tienen que pensar en el sucesor que haga vibrar a los aficionados españoles cuando él se vaya. Personalmente creo que Clos merece una oportunidad pues ha forjado su carrera poco a poco y el cuarto lugar de GP2 en 2010 lo logró en un equipo mediano. Ya ha podido probarse con el HRT –lugar que seguro habría heredado de Pedro de la Rosa en 2013– pero el reciente fracaso del equipo español significa que tendrá que buscar por fuera si quiere tener un sitio en el máximo circuito.

Carlos A. Jalife Ruz © SHR 190

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





SHR 001

DESDE LOS FOSOS

@scuderiargz / Scuderia Rodríguez / scuderiargz@yahoo.com.mx © CEJV/SHRAC 2012

Lo mejor de 2012 "Be so nice on the outside, but inside keep ambition..." The Who



EL NACIMIENTO DE FASTmag, la mejor revista de automovilismo deportivo en México y la primera en el mundo con realidad aumentada -usada significativamente en sus contenidos, no como mera demostración- desde el segundo semestre de 2012.

EL TETRACAMPEONATO DE MEMO ROJAS en Grand Am, que lo coloca como el piloto mexicano con más triunfos a nivel internacional en series estelares.

EL CRECIMIENTO DEL WEC: que marca el renacer de las carreras de prototipos y autos sport en el mundo, con importancia creciente similar a la que poseía hace unas décadas.

EL RETIRO DE PETER SOLBERG Y SEB LOEB: en 2013 no tendremos, por primera vez en varias décadas, un campeón mundial en el WRC, pues Solberg era el último campeón de la era pre-Loeb que quedaba en activo y eso abrirá las posibilidades y el interés.



LA FIRMA DE ESTEBAN CON SAUBER: que le dará a México un segundo piloto de F1 por primera vez desde 1968 y será la primera temporada con dos mexicanos de tiempo completo en la F1.



EL RETORNO DE VALENTINO A YAMAHA: Esto abrirá el campeonato internamente en el equipo campeón y permitirá que Rossi se acerque a los récords históricos absolutos que posee Agostini en victorias y títulos de MotoGP.



LA COMPRA DE LA ALMS POR LA GRAND AM: que permite unificar las fuerzas del automovilismo sport y de prototipos en Estados Unidos para enfrentar unificadamente en 2014 a otras series de automovilismo existentes en el paisaje norteamericano.

LA ENTRADA DE RB COMO PROMOTOR AL WRC: el campeonato merece crecer, es quizás más espectacular que cualquier otro en el automovilismo, y con la fuerza promocional de la bebida energética debe crecer a su nivel real.



EL TRICAMPEONATO DE VETTEL: que lo consagra como uno de los mejores de todos los tiempos y le da la oportunidad de ser quien rompa los registros de Schumacher en F1, que se consideran inalcanzables.



LA FIRMA DE SERGIO PÉREZ EN McLAREN: que pone a un mexicano con posibilidades reales de ganar cada vez que sale a la pista, algo que México no había tenido sino ocasionalmente gracias al talento de sus volantes, no por la combinación piloto-auto, como lo tendrá en este año 2013.



REY sin CORONA

EDNA FI
RAFAEL BOLAÑOS CACHO



CON LO MEJOR DE



Estos días la F1 representa -más que nunca- una lucha tecnológica donde el ingenio al servicio de la aerodinámica del auto juega un papel esencial en la determinación de qué piloto es o no ganador, sobre todo si tomamos en cuenta la gran paridad que existe entre las plantas de poder y el talento de varios volantes.

Son pocos los pilotos en la historia que podrían aspirar a lograr un campeonato sin tener un auto ganador y Fernando Alonso es uno de ellos. La escudería escarlata tuvo un inicio de temporada aún más incierto que la de los Toros Rojos; sin embargo aparecía una y otra vez la capacidad, el talento y la gran experiencia de un hombre destinado a lograr su muy merecido tricampeonato en este 2012, lo cual no pasaba con Vettel, quien acostumbrado a tener un auto muy superior en 2011, le costaba mucho tener que competir en inferioridad.

Pero, tras bambalinas un genio, Adrian Newey, laboraba silenciosamente contra reloj como en 1994 tratando de descifrar el rompecabezas llamado RB8. Eso mismo pedía desesperadamente Alonso a Ferrari; sin embargo, los rojos nunca pudieron darle un auto superior a la competencia. Lo que mantenía la esperanza del asturiano era que diferentes pilotos se repartían los triunfos -siete diferentes en las primeras siete carreras- incluido Alonso. La temporada era algo pocas veces visto en la F1, aunque todos sabíamos que cuando Newey descifrara al RB8 todos estarían en problemas, ya que el joven maravilla con el auto bien es prácticamente imbatible. Alonso sabía que tenía que seguir sumando para lograr un colchón que le permitiera soportar la embestida del Toro cuando despertara.

Finalmente, Newey descifró el rompecabezas del RB8 y comenzaron las victorias contundentes de Red Bull con Vettel. Muchos se resignaron a ver que la tremenda temporada que habíamos soñado a inicios de 2012 fuera un recuerdo. Pero sólo un piloto en la parrilla podía enfrentar al Toro sin armas suficientes, pero sí con un enorme talento e inteligencia: Alonso, ¿quién más?

El zorro de las pistas en esta ocasión no contaría con la fortuna y en Spa y Suzuka iba a tener dos incidentes al inicio de las carreras que le impedirían sumar

puntos que, a esas alturas, eran muy valiosos en la lucha contra Vettel.

Pero Alonso sabía que el germano podía perder bajo presión. Por ello, 'Nano' buscó llegar a Brasil con menos de 25 puntos de desventaja y así ponerle presión inédita a Vettel cuyo primer título había llegado en la final de 2010, sin nada que perder; en 2011 la ventaja que tenía su RB7 era suficiente como para ganar sin despeinarse; pero en 2012 tendría que luchar contra Alonso y contra la gran presión de ser favorito para el tricampeonato.

No se puede medir quién merecía más el título, pero me queda claro que en la arrancada del GP de Brasil, todos los tifosi pensaron que se repetiría el milagro rojo de 2007 con Kimi, al ver a Vettel siendo víctima de la presión tocarse con Bruno Senna en la Curva 4 y observando, como siempre, a Fernando sacarle todo -y más- al auto rojo. Pero el RB8 diseñado por Newey aguantó el contacto y en una carrera incierta Alonso perdía el título por meros tres puntos contra un auto muy superior. Quizás el libro de los records -mentiroso en esencia- marque un sólo campeón, pero los que vivimos de cerca esta temporada no olvidaremos el enorme trabajo realizado por el asturiano buscando el tricampeonato, casi siempre en inferioridad técnica, pero nunca en talento.

En 1993 Senna y su McLaren lucharon contra el monstruo de Newey, el Williams FW15 que conducían Alain Prost y Damon Hill. Sus hazañas no quedaron escritas en el libro de records, pero sí en la mente y corazón de los que lo vivimos y vibramos con esas historias de verdaderos ídolos. En ese mismo año, el tetracampeón fue Prost, sin embargo, el piloto del año fue Ayrton, y Prost lo supo siempre. En 2012 el tricampeón es Vettel, sin embargo el mejor piloto de la temporada fue Alonso y Vettel, en el fondo, seguramente lo sabe...

En este deporte en el que la parte técnica es tan importante, no siempre el campeón del mundo es el mejor piloto, por ilógico que parezca. En algún momento esos pilotos que han contado con un auto ganador no lo tendrán y ahí veremos sus verdaderos alcances, como los que ha demostrado Alonso en 2012: un rey sin corona...



en un mes como este...

ALEJANDRO NAIME / SHR 048

... **PERO HACE 25 AÑOS**, en diciembre de 1987, la revista alemana CHRISTOPHORUS, editada por Porsche, en su edición en inglés, publicó un artículo sobre el piloto internacional mexicano Pedro Rodríguez, escrito por Thora Hornung que tituló: "The MAN from MEXICO" (El HOMBRE de MÉXICO).

RELATA SU PARTICIPACIÓN en las 24 horas de Daytona en 1970, con el Porsche 917 marcado con el número 2, que corrió con Leo Kinnunen y en donde tuvieron la asistencia de Brian Redman, quien condujo por un rato, en lo que Pedro dormía un poco, pues había manejado gran parte de la prueba y Brian estaba libre en lo que reparaban el embrague de su 917 compartido con Jo Siffert. El equipo usó a Redman para evitar que Kinnunen perdiera el ritmo marcado por el mexicano y en cuanto el 917K del inglés estuvo listo Pedro regresó al volante. Finalmente la pareja mexicano-finlandesa ganó la carrera, seguidos por Jo y Brian.

DESTACA LA REVISTA que la dupla Rodríguez-Kinnunen y el Porsche 917, fue la fórmula mágica en 1970, pues además de Daytona, ganaron los 1000 kilómetros de Brands Hatch y los de Monza, así como las 6 horas de Watkins Glen. Además resalta los logros de Pedro en ese año en Fórmula Uno con el BRM de 12 cilindros: 1° en Bélgica, 2° en Estados Unidos, 4° en Austria y Canadá y 6° en Mónaco y México.

ADEMÁS SE HACE REFERENCIA a los triunfos del mexicano en el GP de Sudáfrica en 1967 en el Cooper-Maserati y en las 24 horas de Le Mans de 1968 en el Ford GT 40 compartido con Lucien Bianchi. Y desde luego los logros en la temporada 1971 en las carreras de resistencia, con el 2° lugar en los 1000 kilómetros de Buenos Aires, los primeros lugares conseguidos en Daytona, Monza y Spa con Jackie Oliver y en el Osterreichring con Richard Attwood. El artículo termina con alusión a la muerte de Pedro en el Norisring, en Nuremberg, Alemania, el 11 de julio de 1971.

SE ACOMPAÑAN FOTOGRAFÍAS del casco de Pedro posando sobre el impecable 917, otras de los autos triunfadores en 1970 en

The MAN from MEXICO

Pedro Rodríguez was the elder of two Rodríguez brothers who caused a sensation in the racing world during the sixties.

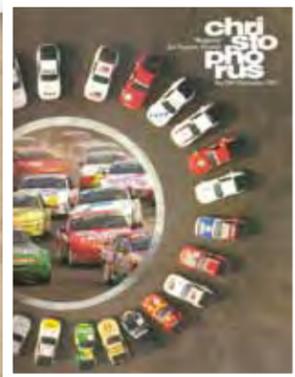


Photo: Mike Craig/Reinhart, Wreck photo: Porsche, Photo: White

Daytona, Brands Hatch y Monza. Un imagen de Pedro sonriente, otra dialogando con David Yorke y una más con Alex Soler Roig y con la autora del artículo. Y finalmente una del fatídico Ferrari 512M envuelto en llamas, el día que Pedro encontró su destino, en donde su antiguo coequipero Leo Kinnunen sobre su Porsche 917 Spyder trata de auxiliarlo.

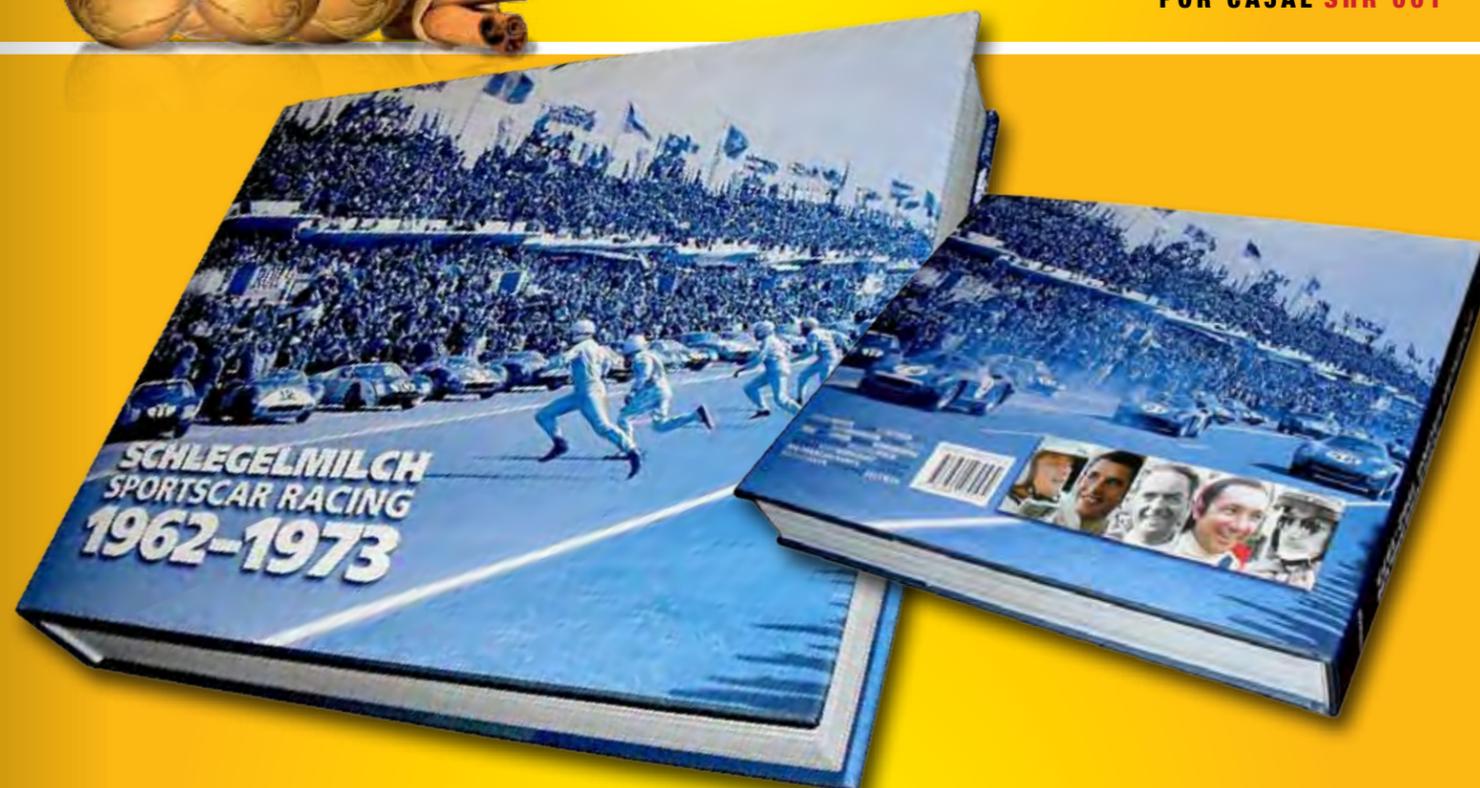
PERO TAMBIÉN HAY UNA IMAGEN EQUIVOCADA en el artículo, misma que nuestro editor en jefe le descubrió a Porsche, ante el bochorno de los encargados del archivo histórico de la firma. Jalife, en una visita de investigación en 2004 cuando escribía la biografía Los Hermanos Rodríguez, les comentó que la foto con el casco no es Pedro sino el inglés Piers Courage. Rápidamente los alemanes reclasificaron la foto y entendieron que en México también hace aire.

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



EL LIBRO DEL MES

POR CAJAL SHR 001



SCHLEGELMILCH SPORTS RACING 1962-1973

DENTRO DE LA CELEBRACIÓN de fotografía al más alto nivel ahora que Rainer Schlegelmilch llega a 50 años de usar la cámara en el automovilismo, el alemán ha producido un libro excepcional dedicado a la docena de años gloriosos -1962 a 1973- de competencias de autos Sport y prototipos. El libro de gran formato, de forma apaisada más que vertical, es producido por la editorial Konemann, con texto multilingüe en el prólogo del propio Rainer.

EL VOLUMEN PESA CINCO KILOS y tiene miles de fotos. Hay secciones dedicadas a ocho pistas y sus eventos específicos - 1000 Kilómetros de Nürburgring, 24 Horas de Le Mans, etc. - y hay textos de 11 personajes relevantes de la era, ocho de ellos pilotos -Redman, Phil Hill, Siffert, Pescarolo, Pedro Rodríguez, Ickx, Elford y Herrmann - y tres directores de equipos -Ferrari, Piech y Wyer-, así como dos secciones de series, de la IROC y de la CanAm, ambas norteamericanas en su génesis; todos han sido

escritos por David Tremayne, gran experto inglés, aunque hubo otros muchos que aportaron al libro especialmente para identificar fotos de personajes secundarios, entre ellos el editor en jefe de FASTmag, Carlos Jalife, quien hizo una detallada explicación de todos los que aparecen en las fotos con los hermanos Rodríguez.

EL LIBRO ES UNA CRÓNICA de una época más pura de automovilismo, visto por el ojo especial de Rainer. Es un tesoro que deja entender como evolucionó el deporte en su época rumbo a la profesionalización que vivimos en la actualidad. **INDISPENSABLE.**

**SCHLEGELMILCH:
SPORTSCAR RACING 1962-73**

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

Regalos de Navidad

El carrito slot de Fly del Team Rebaque de F1, nuestro primer y único equipo mexicano en la máxima categoría, el cual inicio operaciones en 1978 con un Lotus 78 Ford el cual aparece en esta réplica en escala 1/32. Lo encuentran en trenes, la tienda de modelismo de nuestro miembro Mauricio Ocelli en Galerías Insurgentes (fon: 5534-0177), y tiene el sello de aprobación de la Scuderia. Además ahí hay otros carritos, incluyendo algunos de colección de la propia Scuderia como el juego de tres Ferraris 156 con el que debutó Ricardo Rodríguez en F1 en 1961.



Si quieren un calendario para todo el año, tenemos el del Archivo Cahier (de Bernard y Paul Henri) de fotografía de F1. Lo consiguen en www.motorsport.retro o directo en el sitio de los Cahier en <http://www.f1-photo.com>. El de este año trae precisamente un Lotus 78 con mario Andretti al volante.



Entre las muchas cosas que podríamos pedirle a Santa o a Los reyes magos, hay tres interesantes para los amantes del automovilismo



Finalmente si lo que quieres es un regalo muy especial y único, un asociado, Carlos Rangel tiene una foto autografiada pro Ayrton senna. Él se la tomó en el GP de México y luego se la autografió el brasileño y la tiene enmarcada en sus casa, pero ahora la está vendiendo. Está dedicada a "Carlos Alberto" y si les interesa contáctenlo en 2visioncreativa@gmail.com para acordar un precio.



PUES FINALMENTE tenemos campeón. Fue una competencia muy cerrada y una foto de Rainer Schlegelmilch y tanto Hugo Karasawa como Alfonso Sandoval; tuvieron una gran cantidad de aciertos, pero al final del día los pilotos que estaban en la imagen eran:

- El comisario con sombrero de vaquero
- 1.- Denny Hulme
- 2.- Mike Hailwood
- 3.- Carlos Pace
- 4.- Jochen Mass
- 5.- Jean Pierre Jarior (o podría ser Bertil Roos pero como estaba sentado con otros dos franceses era JPJ)
- 6.- Jean Pierre Beltoise
- 7.- Henri Pescarolo
- 8.- Ronnie Peterson

- Atrás:
- 9.- Tom Belso platicando con
 - 10.- Emerson Fittipaldi quien esta de espalda
 - 11.- Graham Hill

atrás de él un |patrocinador semical-

- vo de cabello blanco
- 12.- James Hunt
- 13.- Guy Edwards (mismos parches que Hill en el nomex)
- 14.- Patrick Depailler de pie
- 15.- John Watson sentado a la izquierda de Guy Edwards
- 16.- Reine Wisell de gorraagachado a la derecha de
- 17.- Jacky Ickx
- 18.- Vittorio Brambilla
- 19.- Rikky von Opel

Y los dos comisarios colgados de la parte posterior del camión De esos 19 Alfonso afinó a 18 y Hugo a 17, pese a que después mandó la respuesta correcta cuando descubrió otra foto en el sitio de Rainer por la que se premia que están también:

- 20.- a la derecha de Guy Edwards esta Jody Scheckter
- 21.- en cuclillas tapado por los del primer plano esta Clay Regazzoni o Niki Lauda se ve el brazo de su overol azul frente a la pierna de Guy Edwards

ENTONCES EL CAMPEÓN 2012 es, por un punto, Alfonso Sandoval., 45 a 44, sobre Hugo karasawa quien lleva dos años de ser subcampeón y podrá regresar en 2013 por el título, no así Alfonso porque los campeones ya no pueden competir (la regla Jalife causada por los gemelos que ganaron mucho al inicio de las trivias)

EN ENERO empezaremos la trivia 2013 en el usual correo scuderiargz@yahoo.com.mx mientras tanto reciban un abrazo decembrino.





ESTAMOS CONTIGO

UNO DE NUESTROS MIEMBROS MÁS QUERIDOS y apreciados por todos es Jo Ramírez, quien ha sido embajador de la Scudería en muchas ocasiones y un gran representante del automovilismo mexicano en toda su carrera por las pistas del mundo siempre mostrando un nivel de excelencia que nos hace enorgullecernos.

RECIENTEMENTE Jo sufrió la pérdida de su única hija, Ana Vanessa, quien tenía una enfermedad cardíaca congénita, pero con el cuidado necesario de sus padres pudo vivir una vida plena durante cuatro décadas. A principios de diciembre su corazón dijo basta y Jo estuvo con ella hasta el último momento y nosotros pidiendo por su recuperación.

VANESSA se nos adelantó, pero nos deja el recuerdo de su paso por esta vida, su pasión por vivir cuando en circunstancias normales no debería haber pasado de la primera década. Y en lo particular, de su admiración por ese padre tan excepcional que la vida le dio. Animo Jo, estamos contigo...

