

SCUDERIA



Marzo 2010 Número 045 Boletín Noticioso de la Scuderia Hermanos Rodríguez A. C.



SUDÁFRICA Y SEBRING

1970

EL ÚLTIMO AÑO DE VIDA DE PEDRO




**JORGE IVÁN
CEVALLOS SAAD**
¿ESTRELLA DEL FUTURO?
DESTACÓ EN LAGUNA
SECA CON SKIP BARBER

OPINIONES GEMELAS

La F1 en 2010:
¿Quién ganará?

06

SALÓN DE LA FAMA

Ayúdanos a escoger
la Generación 2009

16

ENTRETENIMIENTO

Fangio en Montmeló, Monza, Mónaco
Puerto Madero, Stuttgart y Nürburgring

30

CONTENIDO

- 01 PORTADA
Los ocho contendientes del 2010
- 02 CONTENIDO
¿Qué tenemos? + Pedro con Lou Stanley del equipo BRM en pruebas en Silverstone 1970
- 03 EDITORIAL
Nuestros colaboradores + Modelismo rodriguista + Las ideas del editor
- 04 LOS EXPERTOS
Juan José Seguí (Londres) y Virginia Meyer (Buenos Aires) sobre la campaña 2010
- 06 OPINIONES GEMELAS
Uno por Massa y otro por Alonso, ninguno por Ferrari
- 07 DESDE LOS FOSOS
Cajal insiste en que este es el año de Massa (lleva tres diciéndolo...)
- 08 EL ÚLTIMO AÑO DE VIDA DE PEDRO
Kyalami F1 y Sebring Sport
- 14 CARTEL CENTRAL
El BRM P153 en sus colores originales de 1970
- 16 SALÓN DE LA FAMA
Los motivos y las primeras dos generaciones, 2007 y 2008
- 19 SALÓN DE LA FAMA 2009
Escoge a los candidatos y vota por un máximo de 10
- 28 LA SCUDERIA JUNIOR
Jorge Iván Cevallos Saad, inicia el largo y sinuoso camino
- 29 EL LIBRO DEL MES
Los Hermanos Rodríguez, de nuestro editor
- 30 ENTRETENIMIENTO
Hay seis estatuas iguales de Fangio en el mundo: ¿cuál es cuál?
- 31 TRIVIAS
Nacional y Júnior, para todo gustos con los resultados de febrero
- 32 LA DEL ESTRIBO
Un Falcon en las 6 Horas del RODA de 1965

SCUDERIA

EDITOR: Carlos Eduardo Jalife Villalón
EDITOR DE DISEÑO: Arturo Fregoso Fregoso
ASESORÍA DISEÑO: José Luis Barros - B.I.G.
FOTOGRAFÍA: Archivos SHRAC e internet
COLABORADORES: CAJAL, Carlos A. Jalife Ruz, Omar E. Jalife Ruz, Virginia Meyer, Jesús Salgado Naime y Juan José Seguí.

SCUDERIA HERMANOS RODRÍGUEZ A. C.

PRESIDENTE: Manuel 'Chacho' Medina
COMITÉ DIRECTIVO: Juan Carlos Bolaños Guzmán, Raúl Castellano Martínez-Baez, Fernando Couto, Benito Guerra Silla, Carlos E. Jalife Villalón, Conchita Rodríguez de Castellano.

CORREO y SUSCRIPCIONES
scuderiargz@yahoo.com.mx

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



SCUDERIA se publica gratuitamente cuando menos una vez al mes -aunque dependiendo de la disponibilidad de tiempo hay meses con dos números- como Boletín Noticioso de la SHRAC, Año 3, No. 045 Marzo 2010. Editor responsable: Carlos E. Jalife V. 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 la Scuderia Hermanos Rodríguez A. C. **ORGULLOSAMENTE HECHO EN MÉXICO.**

© CEJV/AFF/JSN/SHRAC 2010



EDITORIAL

MODELISMO RODRIGUISTA

S IEMPRE HEMOS ESTADO ABIERTOS a participar en todo tipo de eventos que busquen ampliar el horizonte del automovilismo en todas sus acepciones. Por ejemplo, cuando surgió el campeonato de "carreterita" en 2008, fuimos de los primeros en apoyarlo y el bicampeón nacional, Toño Gómez (SHR 91), es de la delegación Toluca. A veces nos invitan a cosas que quizás no tienen mucha relación y tratamos de ir apoyando lo que se juzga adecuado, siempre con la idea de que uno trata con gente decente, término muy amplio que, en pocas palabras, dice que no te están tratando de engañar ni aprovecharse de lo que la Scuderia representa -simplemente el pináculo del deporte motor en México: los hermanos Rodríguez.

Hemos decidido ir de la mano con la gente de Nextia (los Vargas, los Pérez y Valente, apoyado por notables coleccionistas como Víctor Ortiz, SHR 024), quienes hacen un concurso de modelismo anualmente en el Instituto México (Amores y Miguel Laurent, Col. del Valle, DF). Éste año, el fin de semana del 13 y 14 de marzo decidimos en forma conjunta establecer un premio al mejor auto de Pedro Rodríguez presentado por los participantes. Será como el premio especial del evento, un 'Best of the Show' por así decirlo, entre las de casi 50 categorías que concursan; para años posteriores tendremos mayor participación con conferencias y videos de automovilismo



a fin de engrandecer el esfuerzo que hacen. El premio del 2011 será distinto, pero siempre relacionado con la historia del automovilismo mexicano.

Me da gusto que sea un evento familiar y gratuito (sólo los que presentan sus modelos a concurso pagan 80 pesos sin importar cuantos modelos lleven), con reglas claras pues es nefasto para todos que inviten a un evento en el que ganan los amigos del organizador o los socios del club que patrocina, que es la tradición en México desde modelismo hasta concursos de elegancia (no digo nombres pero todos sabemos quienes son y los escándalos que hay cada año que incluso han quebrado clubes participantes). Nuestra inspiración es que Pedro y Ricardo no necesitaron ayuda para ganar y nosotros vivimos con esa idea de imparcialidad tan escasa en nuestra sociedad, pero tan necesaria. Los esperamos en este evento de modelismo rodriguista.

Les recuerdo que ya estamos en Twitter, tenemos el @scuderiargz, para noticias diarias y lo que sucede en el deporte motor en México y el mundo; en Twitter @poleposition1, encontrarán una quiniela muy interesante con los pronósticos para todas las carreras de F1; pueden participar para ganar premios: chéquenlo. Lo echamos a andar en marzo 5 formalmente, así que visítenlo y manden sus comentarios.

Un abrazo fraternal



Editor del BN y Secretario General de la SHRAC

COLABORADORES



CAJAL

Ahora que es tiempo de hacerle al adivino, vuelve a ir por Felipe, como lo ha hecho desde 2007, pese a no ser ferrarista sino gente de Lotus desde la infancia.



ARTURO FREGOSO FREGOSO

El gallo del diseño en estos lares, se entretiene con el libro biográfico de Rebaque en lo que no hay BN y en sus tiempos libres diseña logotipos, cascos, autos de carreras...



CARLOS A. JALIFE RUZ

Pide cárcel para Nelsinho, pero en el lenguaje tortuoso de los abogados, y aprovecha para darle una puya a los economistas y a uno que otro piloto que borda en la ilegalidad.



OMAR E. JALIFE RUZ

Entre viajes a Sudamérica -con encargos como visitar la tumba del gran Ayrton o buscar una biografía de Montoya- se desmañana para predecir que Alonso va por el 'tri'.



MANUEL 'CHACHO' MEDINA

Marzo es el mes del Chihuahua Express, por lo que el arquitecto deja a sus matarifes y emprende camino al norte de la patria a promover las carreras a la par del turismo.



VIRGINIA S. MEYER

Desde Argentina, viene la pibeta a dar cátedra de todo lo que sabe, expresado en el sitio que tiene, <http://f1news.com.ar>, pero hoy le duele el 'Pechito', como a todos los 'chés'.



JESÚS SALGADO NAIME

Para estar bien informado se lanza a León a buscar fiesta con Kimi Raikkonen y manda tarde su sección, pero cuando la hace a tiempo es el editor el que se cuelga y se retrasa.



JUAN JOSÉ SEGUÍ

Ingeniero nacional exportado a las islas británicas, sigue la F1 con ojo clínico por añeja tradición familiar, pues su padre y su tío aprendieron a manejar con el gran Pedro.



LA OPINIÓN DEL EXPERTO

EL AÑO DE LOS CAMPEONES

Texto: Virginia S. Meyer (SHR W087)



DOCE TÍTULOS MUNDIALES estarán en pista esta temporada en la F1; cuatro serán los Campeones del Mundo. Uno retorna a la competición: Michael Schumacher (dueño de 7 coronas); los otros tres serán Jenson Button, monarca reinante, Lewis Hamilton (2008) y Fernando Alonso (2005 y 2006).

Todos son candidatos para reeditar sus consagraciones. En primer término, Alonso llegó a Ferrari con el objetivo de ganar el campeonato y es, sin dudas, el máximo candidato. A la Ferrari F10 se la vio muy firme en los ensayos y sin mayores problemas mecánicos que los que suelen suceder en una pretemporada. Con tanto potencial, Felipe Massa, quien regresa tras el accidente de Hungría, también será uno de sus contendientes. Dejando de lado a los campeones, Vettel, con el Red Bull, está en óptimas condiciones de meterse en la lucha. Es uno de los pilotos más talentosos y es muy joven, por lo cual tiene mucho ímpetu y, gracias a la experiencia cosechada, está en el momento justo. Su compañero Mark Webber está un pasito detrás, pero si cuenta con un buen auto, podrá figurar en la punta.

“Williams, que deja los motores Toyota y pasa a los Cosworth.”



McLaren tendrá un binomio 100% inglés: Button y Hamilton, que puede provocar disputas dentro del equipo. Lewis es el mimado de la escudería, mientras que Jenson (obtuvo el título gracias al gran auto que le dio Brawn) se incorpora con el número uno, pero aún se duda de sus cualidades. Tendrán un monoplaza muy bueno, pero McLaren suele tener problemas internos que afectan su desempeño, como en 2007 la disputa entre Alonso y Hamilton le regaló el título a Raikkonen.

Tras el dominio de Brawn el año pasado, Mercedes compró el equipo y logró la vuelta de Schumacher. Acompañado por Nico Rosberg, tienen una formación completamente alemana. No tienen quizá el funcionamiento que deseaban, pero jamás se puede descontar la capacidad y la habilidad para desarrollar los vehículos del “séptuple”, de 41 años.

Detrás de los candidatos hay cinco equipos que rondarán el “pelotón del medio”. Williams, que deja los motores Toyota y pasa a los Cosworth, como todas las escuderías que ingresan este año. Rubens predijo que serán la sorpresa, pero difícilmente será así, aunque su compañero debutante Nico Hulkenberg puede ser la revelación. Toro Rosso tiene mucho potencial pero le juega en contra la inexperiencia de sus pilotos (Buemi y Agursuari) para desarrollar el monoplaza y para correr. Ya sin su director técnico James Key, pero repitiendo a Sutil y Liuzzi, Force India tratará de repetir la hazaña lograda con Fisichella en Bélgica, con PP y podio. Sauber tuvo que rearmarse sin BMW, y con un auto sin publicidades se presentaron con Kobayashi y De la Rosa en los entrenamientos. Renault sin Alonso parece perdido, pero contrató a Kubica para que sea el “uno” y a Vitaly Petrov para que acerque dinero.

De los equipos nuevos, sólo dos probaron y aún así siguen siendo una incógnita. Lotus, que poco tiene que ver ya con su mítico nombre, reapareció gracias a aportes malayos. Tienen una muy buena base de ingenieros y a dos pilotos de experiencia como Trulli y Kovalainen. El Virgin Racing es una gran movida de mercadotecnia con problemas mecánicos y de diseño. Cuentan con una gran billetera, por lo que seguramente podrán ir resolviéndolos junto a Timo Glock y Lucas Di Grassi. El Campos-Meta (o como José Ramón Carabante lo bautice) con Bruno Senna y Karun Chandhok; y no habrá USF1 (con la desilusión causada a José María ‘Pechito’ López) será el otro equipo nuevo, pero no se cree ni se espera nada de los del ahora llamado Hispania Racing Team F1. Ni siquiera que puedan correr. ☹

SE ACABARON LOS PRETEXTOS

Texto: Juan José Seguí (SHR 153)

ESCRIBO MI OPINIÓN acerca de quién ganara este año el campeonato mundial de la F1 y debo decir que voy con el equipo que haya mostrado el menor número de armas para pelear esta batalla. Arranca el ‘gran circo’, ¡que empiece la función!

Acepto con gusto que por fin se acabó la excusa favorita de todos, el socorrido tema de: “si a ese piloto le dieras un gran auto estaría ganando esta temporada”. Creo que es la primera vez en mucho tiempo en que las alineaciones de las escuderías de punta, tienen a los dos mejores pilotos que pudieron conseguir –Alonso y Massa; Hamilton y Button; Schumacher y Rosberg; Vettel y Webber; etcétera– y ninguno de los buenos pilotos se quedó sin un vehículo de primera para mostrar sus talentos. Y es aquí donde viene el problema...

Por cierto, espero que este año –a diferencia de los sucedido en 2009 con Massa– no se suscite un accidente que imposibilite a un piloto de primera línea competir en varias carreras puesto que los pilotos de punta ya están firmados. Desconozco los detalles finos del contrato que Ferrari le impuso a Kimi pagándole más dinero que lo que le ofrecía McLaren, pero el finlandés ya firmado con Red Bull en el Campeonato Mundial de Rallies (WRC), podría ser la peor pesadilla de sus anteriores equipos. Sin él, no quedan más pilotos para estar en los coches de la punta, y realmente levantar retirados no creo que sea la mejor estrategia para pelear la batalla que se avecina. No quisiera yo ver resucitar las carreras de Coulthard, Nelsinho, Albers, Sato o Klien, ya que creo que en su pasado quedó la oportunidad que vivieron y no hay algo que vuelva imprescindible reiniciar su camino en las pistas.

Otro tema importante del que poco se ha escrito en los medios será el tránsito adicional que generarán los coches leapeados, pues serán 24 y no los usuales 20 que estábamos acostumbrados a ver. No dudo que los accidentes se vuelvan algo frecuente en la primera curva con cuatro o seis coches quedando fuera y supongo que algún piloto rezagado podrá definir algún Gran Premio con su pericia (o falta de ésta).

Otro tema que no ha sido tocado por los medios es el futuro de McLaren sin el apoyo total y absoluto de Mercedes, que mejor se compró su equipo propio –el antiguo Brawn (2009), antes Honda (2006-2008), antes British American Racing (1998-2005), antes Tyrrell (1970-1997), antes Matra International (1968-69). No hay duda que preferieron estar en proyectos distintos especialmente dada la insistencia de McLaren en producir autos de calle. Esta situación es similar a la del fallido proyecto Williams-BMW, que terminó con los alemanes comprando un equipo propio (Sauber) y dejando a Williams con Toyota.



“Creo que es la primera vez en mucho tiempo en que las alineaciones de las escuderías de punta, tienen a los dos mejores pilotos que pudieron conseguir.”

A partir de esta semi-separación, la ingeniería saldrá a relucir y veremos quien es mejor, si el equipo oficial de Brackley-Stuttgart o el que sólo recibe motores alemanes para su chasis armado en Woking, Inglaterra. Espero que suban a más pilotos nuevos pilotos este año y que la Fórmula Uno sea un gran filtro para los volantes que no la supieron hacer, a la vez que los nuevos equipos sobrevivan.

Van mis predicciones: Campeón de Pilotos: Vettel; Campeón de Equipos: Ferrari, Más Victorias: Mercedes GP, Novato del Año: Bruno Senna; Sorpresa del Año: Williams o Toro Rosso. ☹





Carlos A. Jalife Ruz SHR 190

HACER PREDICCIONES es tan sencillo como pegarle al Melate, con tantas variables y cambios para 2010. El cuidado de las llantas, el consumo de combustible y hasta el clima serán factores como siempre, pero resulta casi imposible saber como se podría desenvolver el año, hasta verlos en Bahrein. ¿Mantendrá el paso RBR? ¿Repuntarán Ferrari y McLaren? ¿Sauber retomará donde estaba antes del sabático? ¿El CFD se comprobará en la pista? ¿Bruno es un fuera de serie? La verdad no lo sé.

El año pasado en la quiniela no me pudo ir peor (bueno si, no tener puntos), pero sigue siendo divertido y podemos jugar a ser economistas (la primera mitad del año explican que pasar y la segunda explican porque no pasó) y a final de año revisaremos las predicciones para ver cómo lo hicimos. Por lo pronto enunciaré mi método de adivinación: una diana con foto de los pilotos o equipos, según sea el caso, y una oración para la buena puntería. Aquí están mis predicciones para la F1 2010 y pueden ver la columna con sus razonamientos completos en: <http://lasemanaquefue.blogspot.com>

Omar E. Jalife Ruz SHR 191

PREDECIR SE ENTIENDE como la acción de anunciar un hecho futuro: los mayas terminaron su calendario en el 2012 (será que se les acabó donde escribir), Bush predijo que no subiría los impuestos en su mandato (y los subió). De cualquier manera, las hay buenas y las hay malas y hay otras que debemos esperar para saber si suceden. Mientras tanto, tendrán que aguantarme tratando de predecir, o mejor dicho atinarle, a lo que sucederá en la temporada de F1 que comienza en unos días.

Campeón: Alonso está en un equipo nuevo y motivado otra vez tal como sucedió a su salida de McLaren, pero esta vez espero una lucha más pareja con Felipe en términos de apoyo por parte del equipo. De los otros pilotos, Schumacher será una incógnita por su edad, Vettel tiene un excelente auto, pero Alonso dio un gran salto adelante. Los McLaren se pelearán entre sí, como sucede cada que tienen dos buenos pilotos.

Constructor: Red Bull continuará con la inercia del 2009, por más que hayan avanzado McLaren y Ferrari a mitad de año cuando decidieron dejar de pelearla temporada 2009; Red Bull lleva mano en



"I DON'T KNOW WHY I MAKE THIS CALL... OR IF ANY OF THIS MATTERS..."

BRUCE SPRINGSTEEN



Campeón: Massa, campeón constructores: McLaren, más victorias: Alonso, más rápido en calificación: Vettel, más lento en calificación: ¿Chandhok o Di Grassi? Digo que el indio, más VR: el Baby Schumi repite, más podios: Massa, mayor sorpresa: Sauber, mayor decepción: Button, mejor Novato: quiero a Senna, pero Kobayashi o Hulkenberg tienen mejor auto; le voy al japonés, mejor equipo novato: Lotus, mejor carrera del año: Canadá, primero en perder su asiento: Petrov y Chandhok y no hay margen de error para Alguersuari y Buemi. Primero que se arrepiente de dejar la F1: Fisichella, Kimi sigue feliz en WRC y Piquet hay que decir que cambiar una troca por un F1 debería ser causal de interdicción. ☹

el difusor trasero y tiene una pareja de pilotos que probablemente no se peleen entre ellos lo cual ayudará a la larga.

Pilotos que ganan este año: Máximo ocho con la primera victoria de Nico Rosberg en el último tercio de la temporada. (dos de McLaren, dos de Ferrari, dos de Red Bull y dos de Mercedes). Mejor de los nuevos: Me inclino por Virgin Racing, CFD o no, se ven como los más estables y Timo Glock creo que es mejor en este momento que Jarno Trulli o Heikki Kovalainen. HRT queda último.

¿Más pronósticos? Los encuentran en mi blog <http://ladesmanianada.blogspot.com> ☹

TRATO DE LEER EN LOS ENTRENAMIENTOS de pretemporada los mensajes de los equipos de F1 para intentar hacer una predicción acertada respecto a 2010, pero como en 2009, no todo es lo que parece ser y además hay pequeños detalles que hacen de subjetividad que afectan. Vayamos al análisis de 2010:

Con los engañosos tiempos de los ensayos de España, muchos de ellos pasados por agua, se puede apreciar que Ferrari y McLaren andan bien, lo cual hace candidatos a los tres campeones que los corren y a Massa; pero la fuerza de Mercedes es una incógnita; ciertamente Nico Rosberg no se ha dejado avasallar como '2bens' o Irvine, pero el 'Schuminator' apenas está agarrando la forma y no creo que tarde mucho en imponerse, lo cual debe provocar declaraciones interesantes de Keke Rosberg (el campeón de 1982) quien no traga mucho al heptacampeón y en una de esas consigue fracturar al equipo como hizo Piquet papá con Renault –interesante que la mayoría de los ex campeones no tengan una gran opinión de Schumacher, aunque eso es otro tema).

El Red Bull, muy bonito, no se ha visto muy veloz en manos de Vettel, pero sí en las de Webber, lo cual leo como que andan 'coyoteando' para no espantar rivales. El Toro Rosso bonito también, pero sus jóvenes volantes sin madera. Lo que espanta es la posibilidad de ver a Red Bull con difusor doble incorporado desde el inicio, pues si con el pegote del 2009 hicieron maravillas, me temo que en 2010 pueden arrasar, aunque ciertamente este año McLaren y Ferrari no fueron agarrados dormidos. El que me inquieta es Renault, proveedor de motores de Red Bull, cuyo equipo ya no es realmente oficial sino semioficial y la última vez que vimos eso con el Mecachrome y el Super-tec recuerden lo que pasó con los motores franceses. Va a ser un año difícil para la pareja de más allá de la antigua Cortina de Hierro (Kubica es polaco y Petrov, ruso).

“Lo que espanta es la posibilidad de ver a Red Bull con difusor doble incorporado desde el inicio, pues si con el pegote del 2009 hicieron maravillas, me temo que en 2010 pueden arrasar”.

Williams y Force India muestran hechuras similares al año pasado aunque Rubens anduvo muy rápido en la lluvia, pero ninguno de estos autos se ve ni ha dado tiempos rápido, y han sido superado por el Sauber, que ha sido sorprendente. Incluso, si se repite la forma de 2009, Kamui Kobayashi debería ser campeón pues el equipo revivió de la muerte y ha sido muy rápido en ensayos, aunque la gente dice que es por que andan con poco combustible a ver si agarran patrocinio.

Los debutantes Lotus y Virgin ya vieron que no es lo mismo F3 que F1; Wirth con sus jaladas de no usar túnel de viento paga el precio con un auto que tiene problemas hidráulicos y al cual se le cayó la trompa en 15 minutos para horror de sus vírgenes apoyos. El Lotus es poco mejor, y tiene mejores pilotos, pero anda muy lejos, de hecho iría al frente de la parrilla de GP2 por poco. Campos-Meta sigue en el sueño de Hispania con Bruno Senna como punto focal y el USF1 ya tronó con todo y el ché 'Pechito' López, mientras que el Stefan GP con ayuda de Toyota no pudo montarse con Jacques Villeneuve, quien podría haber hecho otro de sus usuales papelazos arrastrando el nombre del mítico Gilles, pero la FIA ya no va a dejar correr al equipo.

Total que pareceme que será un año de repetir campeón, pero yo sigo montado en mi macho y digo que es el año de Felipe (o más bien es el sexenio y tampoco le ha ido bien). ☹

EL ÚLTIMO
AÑO DE
VIDA DE
PEDRO
RODRIGUEZ



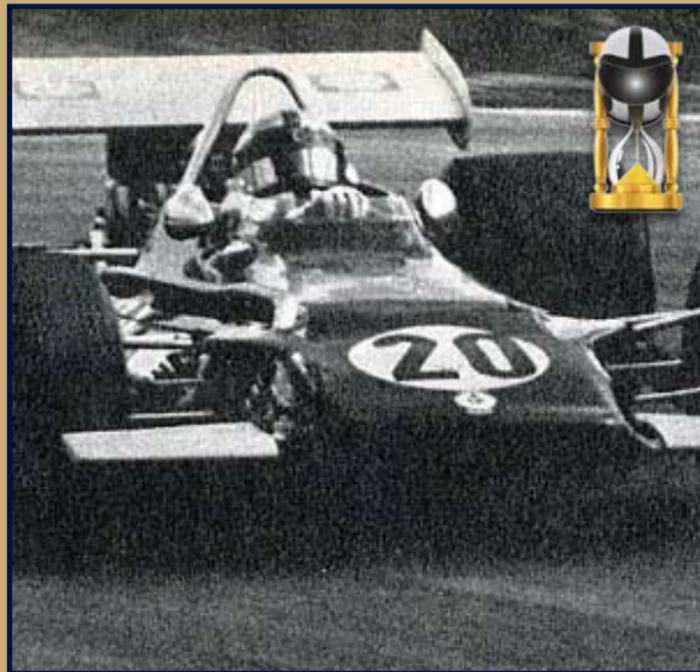
SUDÁFRICA Y SEBRING

PARA MARZO, DE BOURNE, sede de BRM mandaron los BRM P153 que abrirían la temporada de F1 en Sudáfrica con Oliver y Pedro al volante, más un P139 que sería corrido por el canadiense Eaton, manteniendo los empleos y las carreras de las gentes que habían participado en el Reg Parnell Racing cuando este servía como equipo satélite de BRM, pues con Tim Parnell como jefe del equipo BRM no había quien dirigiera al equipo fundado por su padre. ▽

TEXTO CARLOS E. JALIFE V. SHR 001 FOTOS ARCHIVOS SHRAC

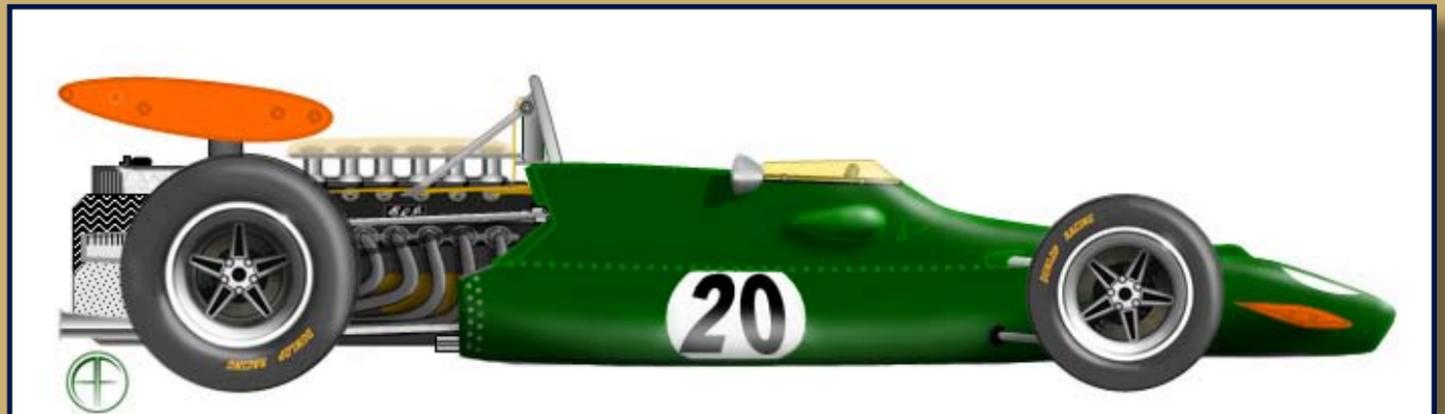
Pedro llegó casi una semana antes de la carrera. Participarían 23 pilotos, tres de ellos locales: el rodesiano John Love (Lotus 49) y los sudafricanos Dave Charlton (Lotus 49) y Pete de Klerk (Brabham BT-26). En las prácticas Oliver sufrió la rotura del eje del BRM justo en la masa de la rueda y el jueves en la mañana repitió el defecto en la calificación, por lo que Parnell decidió que los P153 necesitaban uniones reforzadas y los retiró. Para el viernes la pista estaba resbalosa y caliente por lo cual la mayoría no pudo mejorar sus tiempos y Oliver quedó duodécimo, con Pedro cuatro sitios atrás usando el chasis 02 para marcar 1'21.3". Pedro no estaba contento, pero no había querido andar más fuerte hasta no saber si las reparaciones en el eje realmente habían sido positivas además de que la pista había estado lenta y eso no le ayudaba. Sabía que el calor iba a tener mucho que decir en esta carrera y confiaba en su resistencia natural para adelantar puestos al transcurrir las vueltas. Y le inquietaba que los autos no estaban pintados de los prometidos colores de Yardley, y temía alguna de las grandes mentiras de Stanley y que le saliera luego con que no se podía cumplir su contrato.

El sábado temprano, antes de la carrera, tuvo lugar la primera junta de la GPDA (Asociación de Piloto de Grandes Premios) presidida por Jo Bonnier. Ahí se discutieron medidas de seguridad y la gran mayoría de los pilotos, con Stewart a la cabeza decidieron que Spa, Nürburgring y Albi eran muy peligrosos en su estado actual. Acordaron dirigir una carta a los organizadores belgas recomendando ciertas modificaciones, principalmente añadir muchos metros de barreras de riel, que de no llevarse a cabo provocarían el boicot de esos grandes premios. También se decidió pedir circuitos alternos para las carreras de Alemania y Francia, sugiriendo Hockenheim y Clermont-Ferrand. Pedro no estaba muy de acuerdo e Ickx tampoco pues ambos pensaban que no se podían quitar todos los circuitos tradicionales por resultar peligrosos, pero decidieron esperar a ver la respuesta que se obtuviera antes de los organizadores antes de disentir. Después de tratar todos los asuntos pendientes de 1969, los pilotos quedaron en volverse a reunir en vísperas del Gran Premio de España, en Madrid para verificar el avance de sus propuestas y actuar en consecuencia.

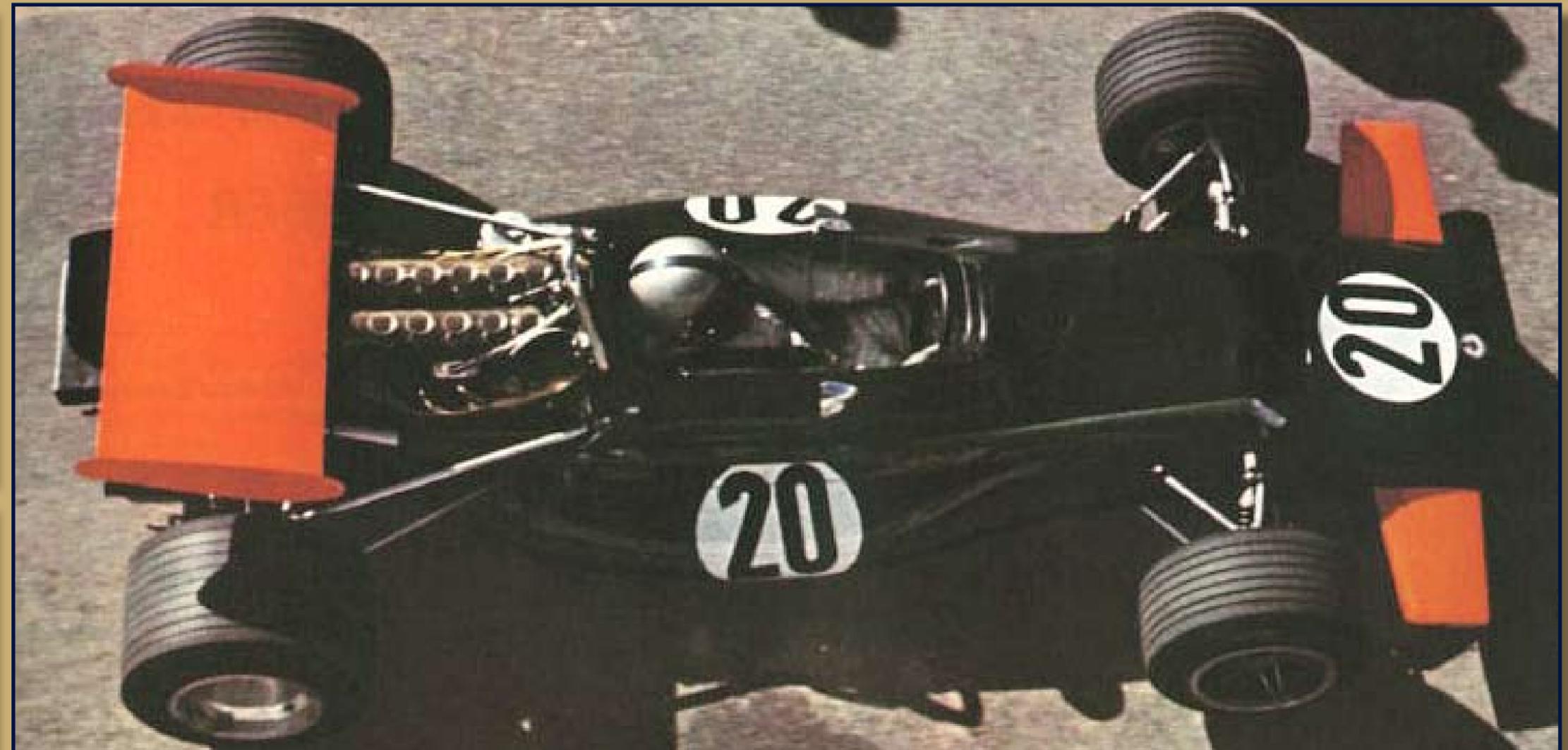


Al arrancar, en una parrilla de 3x2, Jackie Stewart y Jack Brabham pelearon la punta, pero al llegar al final de la recta en Crowthorne Jochen Rindt intentó pasar a Chris Amon y lo tocó involucrando a Brabham en el incidente. Pedro en el BRM verde marcado con el número 20 hizo una excelente salida para cerrar la vuelta en el sitio 15 y en la segunda vuelta rebasó a Pescarolo, Stommelen y Miles para cerrar duodécimo acosando a Servoz-Gavin, al cual pasó en la quinta vuelta, pero Johnny le devolvió el favor una vuelta después cuando Pedro tuvo problemas que lo mandaron a los fosos en la vuelta 7 para que le cambiaran la caja de encendido. Salió en último lugar casi tres vueltas atrás de los líderes y ahí circuló durante gran parte de la carrera. Para la vuelta 40, con Amon, Andretti, Stommelen, McLaren y Courage también fuera de acción, Pedro corría en el lugar 16 habiendo rebasado a de Klerk y a Graham Hill, quien ya estaba cansado por el dolor de sus piernas, pero el inglés aprovechó para chuparse el aire con Pedro y gracias a la potencia superior del V12 de BRM en la recta el Lotus daba hasta 400 rpm extra con lo cual Hill pudo alejarse de sus perseguidores.

Al frente, Jack Brabham había tomado el liderazgo de la carrera en la vuelta 20 y Denny Hulme había logrado pasar al segundo sitio en el giro 38, dejando a Jackie Stewart tercero. Pedro alcanzó a Jo Siffert en la vuelta 70 y con los abandonos entró noveno cuatro vueltas atrás del ganador, Brabham, un resultado decepcionante, aunque todos sabían que de no ser por el problema del encendido, hubiera podido quedar fácilmente en quinto pues iba adelante de John Miles cuando tuvo que parar en los fosos y a Graham Hill lo había podido rebasar sin problema alguno. Demostró quien era el líder del equipo, no se retiró pese a los problemas y le dio unas muy necesitadas vueltas a velocidad de competencia al P153 además de haber superado a sus coequiperos de BRM y Porsche, Jackie Oliver y Jo Siffert, respectivamente. No empezaba tan mal el año, pero Pedro planteó a Parnell la necesidad de evitar incidentes como los de la rotura de partes que hablaban de la mala calidad de los materiales usados y se le prometió que las cosas mejorarían. √



MODELO	BRM P153
MOTOR	P142 60° V 12
POTENCIA	317 KW @ 11500 rpm
CAPACIDAD	2.998 Litros, 4 válvulas por cilindro
COMPRESIÓN Y ALIMENTACIÓN	11.0:1 / Inyectores de combustible Lucas
CAJA DE CAMBIOS	BRM tipo 151 de 5 velocidades
FRENOS	Girling de disco en las 4 ruedas



Pedro cruzó el Atlántico rumbo a Sebring, Florida, donde los autos del JWAE ya estaban listos y probados. En Pittsburgh les habían hecho algunas mejoras empezando por un nuevo tanque de combustible de seguridad hecho con espuma flexible con 120 litros de capacidad, instalado en el lado derecho del 917K para evitar las líneas de combustible que cruzaban la cabina del piloto y se añadió una tercer ventila adelante del parabrisas con salida por el techo para reducir la temperatura en la cabina; también se reforzaron los frenos con discos de acero en vez de la aleación que al calentarse se derretía y se probó un sistema ABS de frenos, pero se desechó por no estar suficientemente probado; la suspensión trasera tenía nuevos ejes y conectores a las ruedas con cuatro tornillos de titanio en la masa y el peso total quedó en 812 kilogramos. Ferrari había mejorado potencia y diseño en dos 512S spyder y el coupé oficiales y había reducido el peso a 855 kilogramos. El NART traía otro spyder y sus dos prototipos 312P para apoyarlos, mientras Porsche Salzburg había recibido un par de 917K de fábrica y la batalla se esperaba interesante con 64 autos inscritos.

Los entrenamientos fueron dominados otra vez por Andretti, emparejado con Merzario, con 2'33.5", seguido de Siffert/Redman, Elford/Ahrens, Ickx/Schetty, Pedro/Kinnunen y Giunti/Vaccarella. Sin embargo, en la mañana del sábado el ingeniero Flegl fue llamado desde la pista de Porsche en Weissach con las noticias de que los nuevos conectores del eje delantero no habían resistido una prueba de 18 horas y se recomendaba cambiarlos. La carrera empezaba a las 10 de la mañana y Flegl se reunió de inmediato con Wyer para plantearle el problema, pero Wyer decidió dejarlos no hacer arreglos de último minuto, con el consiguiente enojo de los técnicos en Weissach.

Pedro empezaría la carrera en el chasis 013 mientras Siffert lo haría en el 009. A las 10 en punto Andretti encabezó la salida lanzada, usada por vez primera en Sebring, seguido de Siffert. La lucha se dio entre estos dos, mientras Elford y Pedro los seguían pero a los 47 minutos Andretti paró a recargar combustible y cambiar piloto mientras que los 917K lo hicieron entre 8 y 10 minutos después por lo cual al final de la primera hora el orden era Redman, Ahrens y Kinnunen, seguidos de los tres Ferrari oficiales y en séptimo el Matra de Gurney/Cevert. Poco después, el segundo Porsche Salzburg de Herrmann/Lins se retiró al sobrerrevolucionar el motor y Redman entró a los fosos con un cable del encendido suelto lo cual aprovechó Kinnunen para pasar a Ahrens y tomar la delantera en el 917K marcado con el número 15. Poco le duró el gusto pues sufrió una ponchadura y Andretti retomó el liderazgo con Ickx segundo y Giunti tercero al terminar tres horas de carrera. Elford se vio envuelto en un accidente, Siffert tuvo problemas con el soporte vertical de la parte delantera y le pusieron los del auto de repuesto pero repararon los suyos por si el otro auto tenía problemas similares y cuando esto sucedió al 917K de Pedro le pusieron la parte reparada del auto de Siffert en 15 minutos.

Sin embargo, Leo en su turno tuvo un accidente con un Mustang y retornó a los fosos para que le cambiaran la cola al 917K recibiendo la del auto de reserva reforzando un tubo con un pedazo de la cerca de la pista. En eso estaban cuando Siffert regresó di-



“En Pittsburgh les habían hecho algunas mejoras empezando por un nuevo tanque de combustible de seguridad hecho con espuma flexible.”

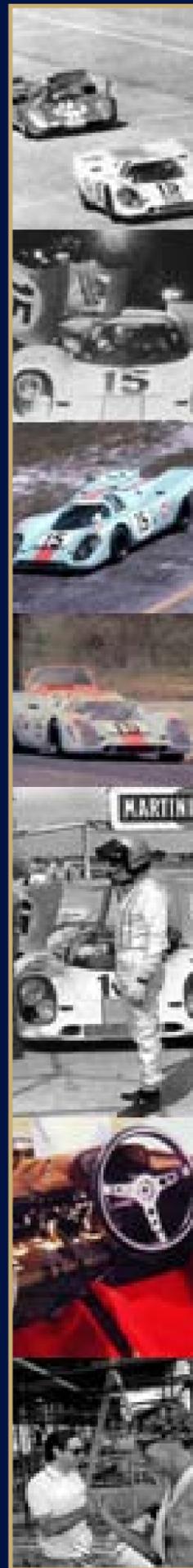
“Sin embargo, faltando 20 minutos otra vez los remaches de un conector del eje delantero del 917K se rompieron y tuvo que parar.”



ciendo que necesitaba gasolina, pero una rápida inspección determinó que el problema era más serio: el ventilador se había zafado provocando sobrecalentamiento del motor y los tornillos que lo detenían se cayeron lanzando el ventilador arriba de las tribunas cuando se abrió el auto. Los dos Gulf Porsche salieron de regreso con mucho retraso, por lo que a media carrera Andretti/Merzario punteaban con 131 vueltas seguidos por Vaccarella/Giunti e Ickx/Schetty una vuelta atrás. Después venía el primero de los prototipos, un 908 pilotado por Peter Revson y Steve McQueen —el estrella de cine, quien manejaba con una protección especial en su roto pie izquierdo— con 124 vueltas y el 312P de Parkes/Parsons en quinto sitio.

El 512S de NART se retiró igual que Ickx; Giunti sufrió un pinchazo y permaneció 24 minutos en los fosos. Pedro recuperó el paso y se apoderó del segundo sitio a falta de tres horas, mientras Redman rompía otro soporte vertical en la suspensión lo cual hizo que Yorke decidiera retirar el auto para tener posibles refacciones si el 917K de Pedro lo imitaba pues, de todos modos, Siffert y Redman iban ya demasiado atrás. A la vez, Wyer decidió que en la siguiente parada Siffert substituyera a Kinnunen, quien a pesar de haber obtenido la vuelta más rápida (2'32.77" a 197.162 kph) se fue a descansar. Siffert siguió cerrando la distancia con Andretti, pero uno de los nuevos conectores del eje delantero falló y cayó al cuarto puesto por las reparaciones. Ahora Revson estaba segundo y Giunti tercero, pero Siffert los pasó nuevamente antes de entregar el auto a Pedro para el sprint final faltando hora y media de carrera. Pedro intentó alcanzar a Merzario, pero era demasiada la desventaja en vueltas y parecía que la victoria de Ferrari estaba asegurada.

Con 80 minutos por correr Merzario quedó con la caja trabada y tuvo que abandonar, por lo que Andretti fue enviado en vez de Giunti a substituir a Vaccarella en el 512S coupé cuando cargaron gasolina faltando poco más de una hora, pues Pedro les llevaba poco más de una vuelta, Revson menos de una vuelta y el Ferrari a su vez estaba casi una vuelta adelante del Alfa de Masten Gregory/Toine Hezemans. Andretti hizo su mejor esfuerzo quitándose hasta cinco segundos por vuelta y faltando 22 minutos pasó a Revson, quien había conducido la gran mayoría de la carrera, pero Pedro parecía fuera de su alcance. Sin embargo, faltando 20 minutos otra vez los remaches de un conector del eje delantero del 917K se rompieron y tuvo que parar a cambiar la pieza lo cual le costó 8 minutos en los fosos y fue rebasado por Revson, Andretti y el Alfa. Andretti conservó su ventaja pese a una última parada de recarga de una decena de litros de gasolina, a dos giros del final, de la cual salió seis segundos antes que el Porsche de Revson y terminó con 23.8 segundos de ventaja; Pedro terminó cuarto con 244 vueltas, cuatro menos que los ganadores. Para Ferrari fue una gran celebración pues no habían ganado ni en 1968 ni en 1969 y por fin retomaban la senda del triunfo en el campeonato de marcas. Para el JWAE el cuarto lugar era una derrota y las relaciones con Zuffenhausen se dañaron un poco por el problema habido con los tornillos conectores no reemplazados, pero aun así ellos habían terminado y el equipo Salzburg no. Ahora la prioridad estaba en tener listos los autos para los 1000 Kilómetros de Brands Hatch que se llevarían a cabo en tres semanas. 🏁





DÓNDE: Kyalami, Sudáfrica.

CUÁNDO: Marzo 1970.

QUIÉN: Pedro Rodríguez regresó a BRM después que el equipo inglés admitió su error de haberlo dejado ir en 1969. Su primera carrera fue el GP de Sudáfrica, donde el nuevo BRM P153 se presentó por última vez con los colores oficiales de la escuadra: verde con alerones naranja.



EN 2007 LA SCUDERIA HERMANOS RODRÍGUEZ A. C. –sociedad de honor del automovilismo mexicano basada en el equipo original de los hermanos Pedro y Ricardo Rodríguez de la Vega y refundada en 1997 como Asociación Civil– decidió, de acuerdo a sus objetivos de recuperar la historia del automovilismo mexicano y rendir homenaje a los deportistas destacados en el mismo, así como a preparadores, mecánicos, cronistas y directivos asociados al deporte, conmemorar su décimo año de existencia con la fundación del **SALÓN DE LA FAMA VIRTUAL DEL DEPORTE MOTOR MEXICANO (SAFAM)©**, como parte del cumplimiento de metas institucionales.

Ante la carencia de conocimiento de las autoridades deportivas y su abandono de la historia gloriosa del automovilismo mexicano, se propuso abrir una consulta entre la membresía de la Scuderia y el público aficionado, para determinar a los integrantes del Salón de la Fama, bajo reglas objetivas y coherentes. Los elegidos en la primera generación, 2007, por votación abierta en www.sportcar.com, fueron 18:



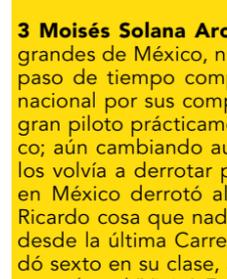
1 Pedro Rodríguez de la Vega. Favorito del pueblo por sus impecables actuaciones a bordo de los autos más rápidos de la historia tanto en F1 como en Sport (hasta el momento en que él murió cuando menos pues luego vino el Porsche 917-30 de Can-Am que fue más rápido todavía). Pedro era un piloto completo, manejaba impresionantemente bien en lluvia, no tenía par de hecho con pista mojada. Pedro y Porsche 917K son la combinación que representa la cúspide en los autos Sport y aunque nunca tuvo un auto de primera línea en la F1, él hacía imposibles como ganar en Sudáfrica cuando su auto había perdido la segunda velocidad. Un piloto sin miedo que corría lo que le daban como se lo dieran sin inventar pretextos para su desempeño cuando no estaba a la altura de las expectativas. Vencedor en Daytona, Brands Hatch, Spa, Monza, Kyalami, Le Mans y muchas otras pistas. Primer mexicano en NASCAR y el que mejores resultados ha obtenido hasta la fecha.

...



2 Ricardo Rodríguez de la Vega. Hermano menor de Pedro y un grande mundial. Considerado mejor que Pedro aunque murió a los 20 años de edad y su potencial enorme nunca fue concretado en lo que debieron haber sido varios campeonatos mundiales. Sin embargo, Ricardo fue el piloto más joven en la F1 y en Le Mans, el más joven en lograr puntos en F1, el más joven en lograr podio en Le Mans y a pesar de su edad vencedor en la Targa Florio, en Nassau, Riverside, París y otras pistas. Es el primer mexicano en F1 y considerado, por muchos, como el mejor piloto mexicano de la historia, honor que le disputa su hermano mayor, Pedro.

...



3 Moisés Solana Arciniega. Uno de los tres grandes de México, nunca se decidió a dar el paso de tiempo completo en el plano internacional por sus compromisos del jai-alai. Un gran piloto prácticamente imbatible en México; aún cambiando autos con sus derrotados los volvía a derrotar para evitar suspacias y en México derrotó algunas veces a Pedro y Ricardo cosa que nadie más lograba. Debutó desde la última Carrera Panamericana y quedó sexto en su clase, adelante de Taruffi y de su padre, el 'Viejo'. Fue campeón de todas las categorías nacionales en las que participó, sin duda el mejor piloto mexicano en pistas mexicanas en la historia, con un cociente de triunfos arriba del 70%. Impuso registros, la mayoría nunca superados en las carreteras federales de México a Toluca, Cuernavaca, Pachuca y Puebla, además de ganar la carrera de Grupo 7 de 1968 en el autódromo capitalino batiendo a pilotos como Revson.



4 Héctor Alonso Rebaque. El cuarto y último piloto mexicano en llegar a la F1 y el que más compitió en ella. Tuvo un desempeño muy desigual en la Fórmula Uno por los autos privados que usaba y cuando fue parte del equipo Brabham tuvo la mala suerte de probar constantemente la caja transversal Weismann lo cual influyó notablemente en sus malas posiciones de salida. Un gran piloto que ascendió de ser campeón de turismos a autos GT e hizo época con el equipo RVR. Incurrió en campeonatos mundiales de GT, Prototipos, Atlantic, F2 y otros antes de ir a la F1. Un piloto cuyo recuerdo es difuso porque nunca quiso la promoción que ahora todos buscan, pero no por ello dejó de ser un excelente volante. Además, nunca dejó de lado su carrera de desarrollador y era el único piloto no profesional al 100% (en su modus vivendi) en su época. El último gran amateur de la F1. Corrió en CART y en la sexta carrera ya había ganado pero después se retiró cuando apenas tenía 26 años de edad y sus mejores años estaban por delante.



5 Adrián Fernández Mier. Piloto y, ahora, dueño del Fernández Racing; surgió de las categorías promocionales como Fórmula Vee y Ford aunque también tuvo destacadas actuaciones en autos turismo. Su campeonato de F3 lo llevó a Indy Lights y de ahí sus actuaciones, especialmente en los óvalos, lo volvieron un prometedor piloto que finalmente concretó en 1996 su primera victoria y en despegó como posible contendiente en CART logrando un subcampeonato antes de fundar su equipo y luego emigrar a la IRL, donde también obtuvo victorias y posteriormente dejó los monoplazas para correr en la Grand Am, donde también triunfó, y ahora lo hace en la ALMS, con apoyo de Acura. Es quizás el mejor estratega en las pistas.

...



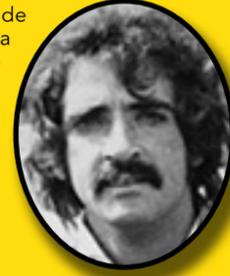
6 Joaquín 'Jo' Ramírez Fernández. El máximo representante mexicano en la F1 fuera de la pista. Desde humilde asistente de mecánico en Ferrari F1 llegó a ser coordinador del equipo McLaren de F1, pasando por otras grandes marcas como Lamborghini, Maserati, Ford y Porsche en prototipos y GTS, y Ferrari, Eagle, Tyrrell, Fittipaldi, Shadow, ATS, Theodore y McLaren en F1 antes de retirarse en 2001. Completó 479 Grandes Premios, en los que sus pilotos obtuvieron 116 triunfos, más que el mismo Enzo Ferrari, y 10 campeonatos de pilotos, más 7 de constructores en F1, y otro de pilotos y Constructores en autos prototipos, en 1971 con Pedro Rodríguez en el equipo Gulf-Porsche. Su trayectoria en la Fórmula Uno es legendaria.

...

7 Josele Garza. Otro niño prodigio, novato del año en Indianápolis a los 19 años: Precursor de la incursión mexicana en CART cuya carrera se vio malograda por un accidente que le rompió la pierna y le quitó el espíritu, aunque todavía fue a probar en F1 con Minardi, pero ante la ausencia de patrocinios de buen nivel se dedicó a tener equipos en México como director técnico consiguiendo campeonatos en categorías como F2 y F3000 y ahora en Indy Lights con el equipo GO. Un piloto cuya carrera se truncó demasiado pronto y actualmente es comentarista de televisión.



8 Freddy Van Beuren IV. Hijo de Fred III, Freddy fue campeón de la SCCA en EUA en 1967 con su Mustang, pero luego vino a México a correr y también fue campeón de muchas clases. Se le recuerda más por el equipo Rebaque-Van Beuren-Rojas (RVR) de los poderosos Porsche 911 en los años 70, pero Freddy fue probablemente el mejor piloto nacional de monoplazas tanto en la Fórmula México como en la F3 y FF de esos años. Incurrió en la Atlantic y en la FB, pero nunca tuvo el apoyo que sus manos merecían.



9 Juan Carlos 'Huevo' Bolaños. Uno de los grandes exponentes del automovilismo mexicano en los años 60 y 70, con sus autos Mustang, Super Bee, Gulf-Ford y Ford Cobra, además de varias incursiones internacionales en pistas estadounidenses y Le Mans, donde le robaron una victoria en clase. Siempre espectacular, en las pistas, fue constante animador de los campeonatos nacionales y estaba seleccionado por el propio Pedro Rodríguez para integrar su equipo de F2 en 1972 en Europa junto al argentino Carlos Marincovich. Es ahora un destacado comentarista televisivo.



10 Guillermo Rojas B.

El campeón nacional que substituyó a Moisés Solana en todas las categorías y se mantuvo vigente y victorioso hasta principios de esta década, más de 30 años de triunfos en las pistas. Corrió con Rebaque en los setenta, equipo RVR, pero hay que recordar que batió a Moisés y Pedro en la Costa a Costa una década antes y luego fue multicampeón con los Nissan en turismos una década después. Su trabajo como ingeniero en Ford fue parte permanente de su afición. Actualmente tiene una distribuidora de autos de Ford y apoya la carrera internacional de su hijo.



11 Filiberto Jiménez Orozco.

Piloto de Monterrey, principal promotor del automovilismo en el norte del país y dueño u operador de autódromos en Guadalajara, Monterrey y otras ciudades. Su equipo American Wheels fue el mejor en los primeros años de la Fórmula K y su racha de campeonatos siguió hasta la ILP donde consiguió diversos campeonatos como dueño de equipo además de internacionalizar la serie con excursiones a Sudamérica. Hombre que popularizó el Cuarto de Milla en México con su visión empresarial y representó la posibilidad de sacar el deporte nacional del centro del país para difundirlo nacionalmente.



12 Tomás López Rocha.

Destacado piloto jalisciense, hijo del Panamericano Salvador López, fue ganador del campeonato de IMSA en prototipos GTP Lights (menores de 4 litros o 2.14 litros con turbo) en 1990 y corrió los campeonatos mundiales de autos Sport con monturas como Porsche y Spice, compitiendo en Le Mans y ganando en circuitos como Mid Ohio, Tamiami, West Palm Beach, Road Atlanta, Sears Point, Portland y San Antonio. Sigue ligado a la escena vintage y es pintor y tiene galerías de arte.



13 Hernán 'Naná' Solana A. Hijo menor del 'Viejo' Solana, fue coequipero de Moisés en diversas ocasiones, pero también aprendió de su padre el arte de la mecánica siendo uno de los mejores preparadores de México. Aunque llegó a ganar un campeonato nacional, siempre manejó a la sombra de Moisés, pero tuvo triunfos importantes como las 6 Horas del RODA en 1966, donde batió sin miramientos a todos sus rivales. Luego ayudó a su padre con los Solana Special y ha seguido activo como competidor de vintage, donde el auto que preparó para su hijo 'Pepín' barrió con todos sus rivales, y se le ve participar cada año en la Panamericana obteniendo triunfos diversos en esta carrera.

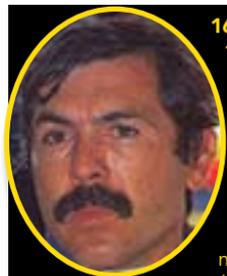


14 Michel Jourdain Declerc. El mayor de los hermanos belgas que corrieron en México en distintas categorías, con Michel como uno de los pocos que se opuso, con un Javelin, al dominio del equipo RVR en sus Porsche 911 en los años 70. Luego se convirtió en promotor y todavía hace un lustro fue el primer campeón de la serie de prototipos. Uno de los más importantes promotores y concesionario del Autódromo capitalino.



15 Fernando Plata. Campeón mexicano de monoplazas que obtuvo el campeonato de la F3 Británica clase B (para autos) y corrió en la F3000 europea sin suerte hasta que el patrocinio se acabó y regresó a militar en las categorías nacionales; se integró al equipo Martiga y obtuvo el campeonato de la F2 en 1994. Otro piloto cuyas manos daban para más y que nunca tuvo el apoyo necesario y tras corren en la serie Mustang ahora es director de su propio equipo en la NASCAR México.





16 Gerardo 'Plátano' Martínez García. Quizás el mejor piloto mexicano del norte del país, fue campeón de kartismo en los años 60 y estuvo en la inauguración del autódromo Monterrey en los 70s. Tras muchos triunfos regionales, se integró al equipo American Wheels de Filiberto Jiménez y dominó la Fórmula K con su coequipero Gilberto Jiménez, batiendo, entre otros muchos, a Adrián Fernández. Posteriormente fundó el Martiga con su hermano Rodolfo, y siguieron con su dominio, nunca terminando abajo del cuarto sitio y ganando varios títulos incluso de constructores. Se fue a la Superfórmula en 1990 y se coronó tricampeón, pero luego regresó a la F2 en la Copa Marlboro para añadir otros títulos e incluso pasó su prueba de novato en Indy Lights para correr en EU, pero sus patrocinios no se concretaron y se fue convirtió en entrenador de pilotos, primero con su hijo David (CART) y luego con jóvenes regiomontanos como David Garza y Esteban Gutiérrez.



17 José 'Ché' Estrada Menocal. Se inició como copiloto de Agustín Cassaux y se volvió el gran piloto de los años de la guerra y posguerra (II GM) que fue el campeón indiscutido de México antes de que hubiera campeonatos nacionales, siendo de los pocos que podía batir a los pilotos estadounidenses que venían a correr midgets a México en los años 40; aunque su primera gran victoria fue en la México-Puebla en 1935 a bordo de un Chrysler. Otros pilotos rehusaban a enfrentarlo y cuando empezó a ser exigido en los años 50, sufrió su accidente mortal cerca de Oaxaca en 1952.



18 Manuel 'Chacho' Medina. Comentarista y periodista de excelencia cuya carrera deportiva ha sido exitosa, incluso ganó en su clase el Rally México hace unos años. Es más conocido como organizador de eventos incluyendo el Rally Acaapulco, La Carrera Panamericana, El Desafío de la Frontera y el Chihuahua Express, además de ser directivo de clubes, y fungir desde cronometrista y cuenta vueltas hasta coordinador de equipo en las categorías nacionales con el equipo Rebaque y el Rebaque F1, cuyo logotipo diseñó. Arquitecto responsable de la remodelación del autódromo para el regreso de la F1 a México en 1986, el cual también consiguió como representante de México ante la FIA y ha proyectado autódromos como el nuevo de Querétaro.

Para 2008, se añadieron seis, también resultado de la consulta por Internet y con la membresía de la SHRAC:

19 José Antonio 'Viejo' Solana. Hijo de un piloto de principios del siglo XX, más conocido por ser padre de Moisés y Nanán. Él también fue destacado piloto mexicano, uno de los animadores de la carrera Panamericana y miembro de equipos extranjeros como Alfa Romeo en la última edición de la misma, y posteriormente en España. Aparte de su éxito en las pistas, incluso batiendo a su hijo en ocasiones, preparó autos personales y adaptaciones que marcaron un hito en el automovilismo, produciendo un auto de suspensión independiente en los años 40 y todavía en los años 70 desarrolló el último de sus Solana Special en base a un Corvair. Fue el gran supervisor de los autos de Moisés y con la ayuda de Nanán lo convirtió en casi invencible volante que resultó ser.

20 Johnny Gerber. Único mexicano campeón mundial de Fórmula Ford, título conseguido en Brands Hatch entre cientos de pilotos, también se quedó sin poder avanzar más en su carrera por la falta de patrocinios y regresó a México en donde corrió sin la emoción que tenía en el extranjero, sabedor probablemente de que no había forma de recuperar la internacionalización. Ganó la preliminar del GP de Inglaterra de F3 en 1973, para posteriormente ser descalificado en una decisión localista, tras haber batido claramente en la pista a pilotos como Alan Jones. Su carrera entró en declive tras la devaluación de 1976 y terminó trabajando en la construcción de los prototipos Nissan y siendo distribuidor de llantas de competencia.

21 Javier Velázquez Manero. Piloto destacado y velerista de gran clase, hijo de un piloto de principios del siglo XX, fue apadrinado por Agustín Cassaux; obtuvo diversas victorias en las pistas en los 50s, incluso fue el primer mexicano en competir internacionalmente en 1955 en Sebring con Carlos Braniff, quedando tercero en clase. Además de ganar diversos campeonatos, siguió corriendo y venciendo hasta los Fórmula Junior a principios de los años 60 y fue el principal organizador del Gran Premio de México en su primera época (1962-70), además de promotor incansable del automovilismo en México, gracias a sus muchos contactos gubernamentales que también le permitieron construir el autódromo capitalino con su empresa de ingeniería.



22 Julio 'Bache' Mariscal. Uno de los más veloces pilotos del período de la posguerra hasta que se inauguró el autódromo. Ganador constante en el autódromo de Balbuena, Julio era muy rápido y de manejo con criterio amplio, sin trayectorias impecables; provocó problemas a su auto y a otros competidores por lo cual era muy difícil rebasarlo. Fue uno de los primeros en traer autos Ferrari a México y con su Jaguar D era el mejor de México hasta que aparecieron los hermanos Rodríguez. Doble campeón nacional en 1956, con Buick y Jaguar, tuvo victorias destacadas contra pilotos extranjeros en Avándaro; ídolo de multitudes. Después se dedicó a financiero y fue dueño de agencias de autos. Su medio hermano mayor, Julio 'Yuyo' Mariscal, también piloto, corrió la Panamericana, aunque no fue tan destacado.



23 Sergio González Tostado. Nueve veces campeón nacional de rally, considerado como el mejor piloto de la historia en la especialidad, y ganador tanto en las series de velocidad como de regularidad, además de haber sido destacado piloto en pistas, incluso ganó las 24 Horas de México de las clases Pony. Corre ocasionalmente en los campeonatos, ha entrenado y aconsejado a innumerables pilotos y rallistas y cuando regresa a la acción, los podios siguen sumándose en su cuenta.



24 Carlos 'Buitre' Covarrubias. El fotógrafo por excelencia del automovilismo mexicano, fue también un competidor destacado en rallies como navegante, siendo integrante de la Scudería Azteca con Carlos Sales, el Arq. Rebaque y otros pilotos nacionales. También compitió algunas veces en pista con la Scudería Azteca, y fue jefe de bandereros y cronometraje en diversas competencias nacionales e internacionales, dejando escuela de comisarios de pista. Es más conocido porque su lente captó la historia del automovilismo nacional desde los años 50 hasta este siglo, además de ser también gran fotógrafo de charrería, toros y diversos deportes, habiendo estado acreditado en Grandes Premios de F1, Juegos Olímpicos y Copas Mundiales de Fútbol. Se dice que si un piloto no fue fotografiado por él, parece que nunca hubiera corrido en México.

Y ha llegado el momento de elegir a la Generación 2009...



EL SALÓN DE LA FAMA VIRTUAL DEL DEPORTE MOTOR MEXICANO (SAFAM)©, elegirá ahora su tercera Generación, bajo las siguientes reglas publicadas desde 2007.

- I CATEGORÍAS:** Existirán en dos categorías para selección: A) Pilotos y B) No Pilotos, incluyendo mecánicos, preparadores, directivos, coleccionistas y comentaristas especializados en automovilismo. Cuando un piloto tras su retiro de las pistas haya pasado a formar parte de la segunda categoría, de todas maneras podrá seguir siendo elegible para ser votado en la primera.
- II ELEGIBILIDAD:** Para ser electo al Salón de la Fama: A) El piloto debe haberse retirado de la actividad tres años antes del período en que será votado por primera vez o haber cumplido 20 años de carrera ininterrumpida (excepto por lesión) en cuatro ruedas, después de su última participación formal en kartismo o motociclismo, no siendo menor de 40 años de edad. B) Para las otras categorías es necesario un mínimo de 20 años de actividad comprobada, y no ser menor de 45 años de edad.

III MÉRITOS: Como requisitos para ser elegido entre los de la categoría A, en orden descendente serán tomados en cuenta:

- 1) Haber competido con resultados buenos en series reconocidas internacionalmente (Campeonatos, Victorias, Posiciones de Privilegio, Vueltas Rápidas y Podios califican como "buenos").
- 2) Haber competido a los más altos niveles del automovilismo con resultados consistentes en los puntos (primero a sexto) y/o participaciones destacadas respecto al material (autos) usado.
- 3) Haber obtenido al menos un campeonato nacional absoluto, o varios de clase, habiendo mostrado ser uno de los mejores pilotos de México en su período en activo.
- 4) Haber obtenido victorias múltiples y dominio durante un período no menor a cinco años de competencia aunque no se haya ganado un campeonato absoluto o de clase durante el mismo, teniendo en cuenta la calidad de la oposición enfrentada.

En la clase B se tomarán sin orden de importancia específico:

- 1) Múltiples campeonatos nacionales, absolutos y de clase, como preparador, mecánico, jefe, coordinador o dueño de equipo.
- 2) Incursiones internacionales significativas que hayan abierto puertas al automovilismo mexicano, especialmente si son acompañados de resultados buenos (definidos anteriormente).
- 3) Crónicas escritas y/o comentario radial o televisivo de calidad manifiesta a lo largo de su actuación como especialista en el deporte motor, que puedan ser verificadas, de preferencia en publicaciones de circulación nacional. Las publicaciones internacionales serán un bono adicional a tomar en cuenta para los candidatos. También una conducta exenta de parcialidad por intereses personales (pagados o no) que sean fama pública.

Como puntos adicionales, se indica que si alguien es electo en la categoría A y luego tiene merecimientos y cumple con el período de 15 años posteriores a su retiro y hace méritos suficientes para la categoría B, no se le volverá a elegir, simplemente se enlistarán sus méritos en la segunda categoría como adenda de la primera. Pero si alguien es electo en la segunda categoría, sin tener merecimientos en la primera, estos no se tomarán en cuenta a la hora de la decisión ni se enlistarán detalladamente en su biografía de presentación del Salón de la Fama. Los méritos adicionales logrados en el motociclismo, antes de su paso a las cuatro ruedas, serán un bono extra a considerar en ambas categorías.

IV GENERACIÓN: Cada generación se denominarán por año –siendo la del 2009 la tercera; la Generación tendrá una cantidad mínima de tres y máxima de 10 miembros, sin importar la proporción de elegidos en las categorías A y B, aunque debe existir cuando menos un miembro de cada una en cada Generación. Los candidatos que no sean electos en su primer año de elegibilidad, podrán tener otras nueve oportunidades, pero si no son electos en este período pasarán cinco años antes de ser elegibles nuevamente.

V COMITÉ DE VETERANOS: Al finalizar la votación, el Comité de Competencia de la SCUDERIA elegirá a su juicio un candidato que no haya sido seleccionado entre los ganadores en la votación, y este será analizado como propuesta de honrar a los veteranos del deporte, que no son conocidos por las generaciones actuales, para incluirlo en la generación del año en curso. Para tal efecto, la selección debe ser unánime entre los miembros presentes en la reunión final de evaluación de resultados, y el nombre de este Veterano escogido deberá ser presentado a los miembros ausentes para su aprobación a fin de lograr la unanimidad. En caso de no existir unanimidad, no se añadirá nombre alguno a la generación seleccionada por el proceso de Votación, descrito a continuación.

VI VOTACIÓN: Escoger un mínimo de ocho (8) y un máximo de diez (10) candidatos total de las dos categorías. Si se marcan más, los excedentes serán eliminados, tomando como criterio el orden alfabético. Forzosamente deben votar por un mínimo de dos candidatos en cada categoría, A y B, pudiendo ser la mezcla de hasta ocho (8) candidatos de una de ellas y dos (2) de la otra. Si se vota por menos de ocho candidatos, se anulará el voto pues este tipo de acción afecta los porcentajes de selección considerablemente.

Si se desea votar por un candidato que no esté considerado, primero leer las reglas de elegibilidad y, si las cumple, escribir su nombre en la línea colocada para tal efecto. El Comité de Competencia de la Scudería determinará si se le agrega a la lista de candidatos, si cumple con los requisitos.

El votante debe escribir su nombre y correo electrónico o mandar respuesta al correo recibido; los votos provenientes del mismo correo electrónico serán rechazados automáticamente por el sistema, pues no se permite votar más de una vez por cada generación.

VII RESULTADOS: Se darán a conocer en el primer semestre de 2010 y se harán públicos por la misma vía que la votación. Los reconocimientos se entregarán junto con la ceremonia de premiación de la Clasificación de Pilotos Mexicanos de la Scudería Hermanos Rodríguez y en un acto formal en el primer semestre del año siguiente al de la Generación seleccionada.

VIII OTROS: Todos los puntos no contemplados serán resueltos por el Comité de Competencia de la SHRAC, el cual está integrado en 2009 por Carlos Jalife Villalón como Secretario, Juan Carlos Bolaños, Rafael Bolaños Cacho, Miguel Ángel Cruz, Rolando Díaz S., César Tiberio Jiménez y Manuel Sanabria como Miembros.

CANDIDATOS AL SALON DE LA FAMA 2009

A PILOTOS

1. Miguel Abed, pionero del automovilismo en los años 30 cuyas velocidades eran de espanto para sus contemporáneos (pero de aburrimiento para cualquiera que haya manejado un auto moderno) pues promediaba apenas 50 kph sobre caminos de tierra apisonada y ganaba competencia frente a otra media docena de valientes como él. Muy arriesgado para sus tiempos y muy valeroso.



2. Jose Luis 'Pepe' Aguilar, piloto mexicano que tuvo su mejor momento a principios de los años setenta cuando tras varios años de pelear en categorías inferiores empezó a ser seleccionado por equipos como el Bolaños Racing y el equipo Rebaque para manejar sus autos acompañando a sus pilotos principales, pues era considerado como un relevo muy rápido y confiable en las carreras de resistencia. También corría con el equipo Solana en su Solana Special, un auto hecho en México que andaba a la par de los extranjeros. Sufrió un grave accidente al deshacer un veloz Porsche 911 Kremer en Monterrey y tuvo que dejar las pistas antes de mitad de la década por que sufrió problemas en una pierna y nunca se recuperó plenamente.

3. Giovanni Aloï, destacado piloto de monoplasas mexicano, campeón de la F3 Internacional quien incursionó en esa misma clase en Europa y fue probador del proyecto de equipo mexicano de F1, GLAS, que se convirtió en Scuderia Modena con motores de Lamborghini. Destacó también en carreras de prototipos y ganó en México la fecha del Mundial de autos Sport clase C2 haciendo pareja con Andrés Contreras. Posteriormente cambió el volante por la rejoneada y se convirtió en atractivo permanente en las plazas de toros de México.

4. Arturo Álvarez Tostado, el mejor clasificado de los mexicanos en todas las carreras Panamericanas al quedar cuarto en clase en la última de ellas en 1954. Fue constante animador de los campeonatos nacionales en esa década y consiguió algunos en las categorías menores de turismos y en Mecánica Nacional, siendo además miembro de los comités organizadores de diversos eventos tanto en pista como en rallies.

5. Marco Aurelio Basurto, el único tricampeón consecutivo del Rally 24 Horas, en los tiempos en que la prueba contaba de más de 24 horas continuas de competencia en ruta sin descansos programados; también fue uno de los pilotos más sobresalientes de Renault tanto en pista como en ruta y rallies.



6. Otto Becker Estrada, varias veces campeón nacional de pista, fue la sorpresa mexicana en la Panamericana de 1952, cuando patrocinado por don Pedro Rodríguez quedó como mejor nacional y sitio 19 absoluto pese a ser novato. Trajo un Porsche para la V Panamericana y luego siguió su carrera en las pistas nacionales durante el resto de la década consiguiendo triunfos diversos.



7. Carlos Braniff, destacado piloto -y velerista olímpico en 1968-, además de miembro del comité organizador de los Grandes Premios de F1 en su primera época. Preparaba sus autos en su taller CORSA y fue el primer ganador en las competencias internacionales de autos en Avándaro en 1953 y con Javier Velázquez formó el primer equipo mexicano en competir internacionalmente al incursionar en las 12 Horas de Sebring en 1955, consiguiendo un podio en clase. Siguió corriendo hasta los años 60 en la Fórmula Junior antes de dedicarse más a la organización de eventos.



8. Gianfranco Cané, piloto que emigró a Italia y obtuvo destacados resultados en las series de monoplasas de la península, tras estos logros luego regresó a México para convertirse en uno de los animadores de todas las series nacionales, desde la Fórmula Dos y la ILP hasta la categoría de camionetas stock.



9. Juan 'Árabe' Cantú, multicampeón nacional de cuarto de milla, y probablemente el mejor piloto mexicano de la historia en esa disciplina, con títulos en casi todas las categorías. Poseedor de más de 40 autos distintos, que corría y prestaba a sus rivales, fue el hombre que popularizó esta rama del deporte en México. Llegó a participar en competencias internacionales incluso alcanzando la Semifinal en la NHRA en su competencia de Houston 1993, algo que ningún otro piloto mexicano ha logrado.

10. Manuel Cardona, piloto de los años 60 y 70, generalmente recordado por sus actuaciones en el Solana Special tras la muerte de Moisés, y miembro del escuadrón de pilotos que pelearon la categoría libre de México a bordo de autos Mustang preparados localmente. También fue destacado piloto de resistencia como coequipo de volantes como los hermanos Bolaños.

11. Agustín Cassaux, hijo de padres franceses, fue el primer gran ídolo nacional en los albores del siglo XX al vencer en la mayoría de las competencias programadas entonces a bordo de autos como Mercer, Panhard-Levassor y especialmente su Hudson Super Six marcado con el número 13, que lo llevó a la cima de las carreras en México; fue considerado el mejor piloto mexicano en la primera mitad del siglo.



12. Salvador 'Pato' Claverie: gran piloto y preparador mexicano campeón en los años 30s y 40s en las primeras series internacionales contra los pilotos de midgets estadounidenses que corrieron en México entre 1938 y 1942, siendo el primero en batirlos consistentemente y luego junto con el 'Chè' Estrada los venció en batallas que lo volvieron ídolo de la afición mexicana. Su carrera se vio interrumpida por la Guerra Mundial y al regresar a las pistas en los años después de la Guerra mucho había cambiado y ya no corrió en las Panamericanas, dedicándose a preparar autos. Fue de los primeros en preparar el auto de los hermanos Rodríguez y los acompañó al extranjero durante su internacionalización. Precursor del kartismo en México, ganó muchas carreras a pilotos que podían ser sus hijos en los principios de los años 60, antes de retirarse.

13. Felipe Casuso: piloto de las décadas de 1960 y 1970, tanto rallista como pistero. Fue muchas veces campeón nacional en TLM1, la categoría más chica del campeonato a bordo de autos Renault R8 modificados e incluso logró un campeonato nacional absoluto de rallies y victorias en diversas pruebas de regularidad.

14. Andrés Contreras, gran piloto de autos turismo quien consiguió quedar segundo en las 24 Horas de Daytona en 1975 y noveno en Le Mans ese mismo año, en ambas ocasiones con Billy Sprowls sobre Porsches 911. Fue múltiple campeón de categorías nacionales y también dominó la serie vintage tras su retiro de la actividad profesional. Ganó en su clase, C2, con Aloï, el Mundial de Prototipos en 1989, en México siendo una de las pocas victorias mexicanas en competencias internacionales en México. En los 90s corrió algunas veces en la Copa Marlboro y posteriormente también en series vintage nacionales donde arrasó por su gran manejo.

15. Enrique Contreras, gran campeón mexicano de monoplasas, de los primeros en construir los Fórmula Vee (ENCO) en México. Fue campeón de Fórmula K y F2, de prototipos y salió a la Indy Lights a cosechar puntos pero nunca se consolidó como uno de los mejores mexicanos en la Panamericana, desde 1951 cuando fue 14 general y empezó su dominio en la etapa Puebla México, en la cual hizo los mejores tiempos de los nacionales varias veces. Fue el mejor mexicano en 1953 y acabó las cuatro carreras que inició, siempre entre los mejores en su clase. En las pistas brilló menos aunque consiguió importantes victorias, pero en los eventos carreteros fue dominante.

16. Juan de Aguinaco piloto panamericano, real caballero del volante, quedó sexto en su clase entre los mexicanos en la IV Panamericana y fue integrante del equipo VW en la quinta; posteriormente corrió y ganó en eventos de campeonato nacional. El sobrenombre de "Caballero del Volante" es aplicado a Ricardo Ramírez, quien después confesaría que Juan fue el que lo hizo pararse a ayudar en el accidente de Teresita Panini en la segunda etapa de la Carrera en 1951, por lo cual fueron descalificados por llegar fuera de tiempo a la meta, siendo así Juan el verdadero caballero. Posteriormente se volvió concesionario de GM.

17. Ramón de Izaurieta, bicampeón nacional de rallies con el equipo Ford haciendo pareja con Jean Magar y campeón en pista en Pony II en las series de resistencia ya en los años 70, donde hizo equipo con Sergio González, otro grande del rallismo. Desde los años 60 fue de los estelares de las categorías grandes en un Mustang preparado. Sus hijos de uno y otro sexo han sido rallistas destacados también.

18. Alberto del Campo, prominente competidor Panamericano en clases chicas, fue también campeón en las clases menores de turismos modificados y ganó la carrera de apertura del autódromo capitalino en la clase A, aunque en el absoluto fue batido por los Rodríguez y Moisés. También corrió FJr con buenos resultados.

19. Emilio de la Parra, destacado piloto de rallies, tricampeón nacional de la especialidad quien tuvo de navegante al laureado Sergio González, y fue integrante principal del equipo Ford Motorsport destacando por su velocidad en todo tipo de superficies.

20. Douglas Ehlinger Arrijo, piloto poblano que se consolidó como uno de los mejores mexicanos en la Panamericana, desde 1951 cuando fue 14 general y empezó su dominio en la etapa Puebla México, en la cual hizo los mejores tiempos de los nacionales varias veces. Fue el mejor mexicano en 1953 y acabó las cuatro carreras que inició, siempre entre los mejores en su clase. En las pistas brilló menos aunque consiguió importantes victorias, pero en los eventos carreteros fue dominante.

21. Carlos Fabre, piloto sesentero protagonista en las carreras nacionales que se fue a formar en Europa consiguiendo buenos resultados en categorías inferiores a la F1; dotado de grandes reflejos, trajo un Chevron prototipo a México, pero lo destruyó en un accidente en el cual le pegaron en una horquilla. Posteriormente fue piloto de aviones.

22. Ruperto Fernández, fue rallista del RAC y se convirtió en el primer mexicano en correr un rally de campeonato mundial en el Rally de Monte Carlo en 1970, cuando todavía era una prueba que duraba semanas y salía de distintas capitales europeas. Posteriormente siguió corriendo en México y murió en un accidente de rally en la década de los setentas.

23. Roberto González, piloto regiomontano de los años 70 quien protagonizara grandes batallas en el Porsche que compartía con Roberto Quintanilla en las pistas nacionales contra los autos del RVR. También corrió internacionalmente y obtuvo el podio en Sebring en 1976 y en Mid Ohio el año anterior en carreras de resistencia de la serie IMSA. Sus hijos Roberto y Ricardo son también pilotos internacionales mexicanos.

24. Alfredo González Luna, multicampeón mexicano en los años 50, ganador en diversas categorías, pero fuerza dominante en la clase Mecánica Nacional, en la cual obtuvo más triunfos que cualquiera de sus rivales. Siguió corriendo hasta los años 60 consiguiendo campeonatos en diversas clases de turismos.

25. Carlos Guerrero, multicampeón nacional que empezó en karts y siguió arrasando con los títulos de todas las categorías, F2 y F3 principalmente. Probo inclusive para un equipo de F1 pero tampoco existió el patrocinio para irse a la categoría y su edad no le ayudaba. En CART tuvo accidentes aparatosos y nunca dio el estirón de grandes ligas que se esperaba por su incuestionable calidad.



26. Gilberto Alejandro Jiménez Maldonado, hijo de Filiberto, empezó con un Mazda en los años setenta y fue bicampeón de la Fórmula K antes de incursionar en Europa en monoplazas, obteniendo puntos en el campeonato alemán; corrió hasta finales de la década pasada en la ILP. Ahora se dedica a los negocios habiendo sido propietario de los rines Carusi y tiene a su mando el Cuarto de Milla en el país.



27. Bernardo Jourdain, quien, floreció tarde pero fue novato del año en las 500 de Indianápolis en 1989 aunque un accidente en el cual perdió el bazo lo hizo pensar en el retiro al año siguiente. Hermano de Michel, uno era el cerebral y otro el arriesgado, los dos talentosos en extremo. Actualmente es un próspero restaurantero en San Diego, California.



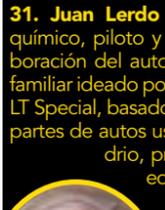
28. Rodolfo Junco, uno de los pilotos mexicanos que se supuso podrían ser sucesores de los Rodríguez. Corrió a principio de los años setenta y era extremadamente rápido en la Fórmula B, equivalente a la F2, y en autos prototipos haciendo pareja con Freddy van Beuren sobre autos Chevron. Se retiró por asuntos de familia y ahora sigue participando en carreras de vintage con los autos de su colección entre los cuales se incluyen un Porsche 962, un Williams FW07 y varios otros de gran atractivo.



29. Luis Leal Solares, otro destacado piloto de los años 50, fue el mejor mexicano en la I Carrera Panamericana al quedar en séptimo absoluto en un Oldsmobile. Fue particularmente hábil en la etapa Puebla-México, donde con autos estadounidenses consiguió batir varias veces a los potentes Sport europeos. En la quinta Panamericana volvió a ser el mejor mexicano, sexto en clase, además de integrante del equipo México que con autos Buick dio la pelea a los extranjeros.



30. Eduardo León Camargo: Piloto de autos desde temprana edad, es también apasionado del motociclismo y en 1982 impulsó una marca mundial de distancia de 24 horas en moto en el Autódromo Hermanos Rodríguez, acompañado por dos coequiperos; es también el hombre que resucitó La Carrera panamericana como verisón rally vintage en 1988 y ya cumple 22 ediciones de realizarla, habiendo sido varias veces premiada como el mejor evento vintage del mundo. Competidor insaciable, es también el comisario de la serie NASCAR México y participa en infinidad de clubes de autos y motos.



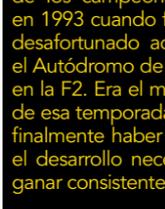
31. Juan Lerdo de Tejada Barroso, ingeniero químico, piloto y constructor, participó en la elaboración del auto Panamericano de manufactura familiar ideado por su padre del mismo nombre, el LT Special, basado en la tradicional 'barchetta' con partes de autos usados y carrocería de fibra de vidrio, primera hecha en México. Formó equipo con su padre, quien compitió en campeonatos mexicanos. Él ha corrido en el auto original, restaurado, con el cual ganó la Panamericana en 1996, versión vintage, y ha creado réplicas del LT original.



32. Salvador López Chávez, piloto tapatío que dominó las carreras regionales y corrió las cinco Panamericanas siendo de los 10 mejores mexicanos en 1951, quedando en quinto sitio en la clase Sport Menor en 1954 en el primer Porsche RS550 que vino a México. Corrió también en Avándaro y sus hijos y nietos han salido pilotos. Fue también un destacado empresario y filántropo mexicano.



33. Marco Magaña, destacado piloto de turismos y fórmulas que se encontraba en la cúspide de los campeonatos nacionales en 1993 cuando falleció en un desafortunado accidente en el Autódromo de Monterrey en la F2. Era el mejor piloto de esa temporada y parecía finalmente haber alcanzado el desarrollo necesario para ganar consistentemente.



34. Oscar Manatou, campeón mexicano de Fórmula K en 1988 con el equipo Martiga y hermano de otro gran campeón, Armando, pero de cuarto de milla. Tuvo un final de década de los 80s muy bueno, batiendo a lo mejor de su generación, pero cuando su proyecto de internacionalización en autos Sport n en IMSA se cayó por falta de patrocinios se cayó y se fue alejando paulatinamente del ambiente.



35. Roberto Manzur, piloto multicampeón de clases chicas, especialmente con la marca Renault con la cual compitió en los 60s y 70s; fue ganador de más de 50 carreras y con sus propios Renault con motores grandes invadía las clases superiores con buen éxito. Destacado coleccionista de autos, se encuentra completamente retirado del medio en Monterrey.



36. Gabriel Marín, multicampeón nacional de rallies desde los dos lados del auto, como navegante, con pilotos como Agustín Zamora, y posteriormente como piloto, con navegantes como su primero Javier Marín, con quien incluso participó en rallies de campeonato mundial. Posteriormente ha seguido en el automovilismo como dirigente y estuvo al frente de la Comisión Nacional de Rallies este siglo y compite por gusto intermitentemente con buenos resultados, aunque ya está retirado.



37. Gerardo 'Dominico' Martínez León, campeón nacional de kartismo en varias categorías, era el rey de los 100 ccc cuando debutó en la Superfórmula con el equipo Martiga en 1992 y de inmediato consiguió el título de Novato del año a los 15 años. Para 1994 ya estaba en la F2 y consiguió un histórico podio con su padre y su coequipero, Plata, pero murió poco después regresando a Monterrey de una carrera en un accidente carretero, sin haber alcanzado la mayoría de edad.



38. Antonio 'Tony' Menchaca, destacado mecánico del equipo de Pedro Rodríguez en México, se entrenó en EU y posteriormente se volvió campeón nacional de turismos en las clases menores con su Datsun BRE, erradicando el dominio de Renault y VW entre los autos menores de 2 litros en los años 70s; ahora es destacado comentarista de televisión.



39. Jimmy Morales, el campeón de todo tipo de vehículos en México desde antes de cumplir los 10 años de edad. A los 13 ya enfrentaba y vencía a los campeones nacionales de motociclismo y corrió en Daytona y otras pistas internacionales contra los mejores pilotos del mundo hasta que un accidente le hizo enfocarse en los autos de tiempo completo; es uno de los más versátiles pues ha sido campeón de toda clase de turismos como Fairmont, Pony y otros, y también fue el último campeón de los F3000, en su momento los más rápidos monoplazas de México. En 1999 decidió tratar de incursionar en la NASCAR pero su luego se convirtió en director deportivo de la Escudería Telmex, a la cual ha llevado a grandes triunfos internacionales en este siglo.



40. José Luis Mulás, destacado piloto de clases chicas de autos turismos, también fue piloto de la naciente Fórmula Júnior en 1961 con un Lotus 18 y obtuvo triunfos en diversas categorías nacionales.

41. Daniel 'Rana' Muñiz, uno de los grandes pilotos nacionales de fines de los sesenta y principios de los 70. Con su Camaro blanco fue animador permanente en las pistas mexicanas peleando contra los Mustang de sus rivales, pero luego enfrentó el poderío de los Porsche 911 con Ferrari y BMW aportando diversidad al automovilismo mexicano. Primer ganador mexicano en la serie IMSA en 1971, fue segundo en clase en las 12 Horas de Sebring en 1972 con Pepe Aguilar. Fue también un defensor de los derechos de los pilotos y fundó la ANPAC, Asociación Nacional de Pilotos de Autos de Competencia y, posteriormente, promotor y organizador de eventos nacionales e internacionales.



42. Rubén Novoa, de los mejores pilotos mexicanos de la época de oro del automovilismo nacional en los 60s y 760s; rival de cuidado en la pista que tenía ingenio para fabricar autos que diversificaron la oferta nacional con creaciones salidas de su taller 'El Sapito', donde se fabricaron inicialmente los dune buggies mexicanos. Responsable del Mini Taxi (VW con motor Porsche), del Safari 5000 (Un F500 con carrocería de VW Safari) y de los Javelin (ex Penske) que batieron a los poderosos Porsche 911 en pistas mexicanas. Siguió impulsando el automovilismo asociado con su amigo y coequipero Michel Jourdain, produciendo los chasis para las categorías que salían en México, e incluso corrió en los Neon a fines de la década pasada. Sigue al frente de su taller de fibra de vidrio en el que es muy solicitado en la industria nacional.



43. Bernardo Obregón Tamaris, piloto tapatío campeón de categorías regionales de Turismos y nacional en las series de Superturismos en la Copa Corona. Piloto muy arrojado, perdió la vida en la Carrera Panamericana versión vintage al salirse de la carretera en la etapa de Mil Cumbres e impactar un árbol de frente. El trióvalo de Guadalajara está nombrado en su honor.

44. Raúl Pérez Gama, otro de los aguerridos pilotos mexicanos contemporáneos de Rojas, Muñiz, van Beuren y Bolaños, contra quienes disputó y ganó grandes carreras en un Camaro (ex Penske) en las clases de mayor cilindrada del automovilismo nacional. Incursionó en pistas estadounidenses, tanto en autos GT como en prototipos como el Chevron B16 y formó parte de la Fórmula B que corrió en Norteamérica durante los primeros años de los 70, con actuaciones competitivas en autos rentados. Su carrera se vio truncada por la devaluación de 1976 que afectó al deporte motor nacional y virtualmente retiró a muchos de los grandes pilotos de esa época, aunque compitió en la serie Fairmont en los 80s.



45. Juan Emilio 'Oso' Proal, uno más de los aguerridos pilotos que crecieron en la década de los 60 corriendo en las clases libres con autos de motores de más de 5 litros, especialmente con el equipo oficial de Shelby y en su Lola Grupo 7 personal. Fue uno de los mejores rutereros de México, con impresionantes actuaciones en las carreteras y hill climbs, además de sus batallas en la pista. Ahora es un exitoso desarrollador inmobiliario en Acapulco.



46. Marcelo Quintanilla, hijo del piloto del mismo nombre quien corrió en la primera Panamericana, fue un destacado piloto en los años 50s y 60s, llegando a correr en el equipo de la familia en los Porsches 911 en los años 70, antes de retirarse para dedicarse al negocio familiar del autotransporte. Daba mucha batalla y fue campeón en clase G con un Volvo PV544 y luego con un Valiant ganando incluso en las preliminares de los GPs de México. Es recordado por haber apostado que terminaría una carrera usando una sola mano en el Circuito San Borja en Lago de Guadalupe y cumplió al ganar usando solamente el brazo derecho para manejar.



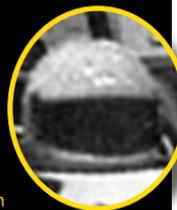
47. Roberto Quintanilla, hermano, hijo y padre de destacados pilotos mexicanos, fue campeón de kartismo desde la década de los 60 y posteriormente se enfocó a correr en las clases grandes de los campeonatos mexicanos y compró el Porsche 911 prototipo de Penske para competir contra el equipo RVR en los años 70, obteniendo podios internacionales en las 6 Horas de Mid Ohio (1975) y en las 12 de Sebring en 1976. Posteriormente se enfocó a los monoplazas y fue subcampeón de la Atlantic en 1986 y destacó en American Racing Series, que se volvió la Indy Lights. Tras su retiro de las pistas fundó el RoQuin Motorsports e impulsó la carrera de pilotos como su hijo Rolando, de Luis Díaz y otros en la FF 2000 y la Indy Lights en este siglo. Es un sobresaliente empresario del sector transportista en Nuevo Laredo.



48. Ignacio Orozco, piloto y gran preparador y dueño de equipo, fue campeón nacional de turismos y libró torridos duelos contra Ricardo Rodríguez en un VW con motor Porsche que se volvió casi invencible en su clase en los años 50s. Posteriormente dirigió el equipo que le quitó la hegemonía a los Renault en las clases TLM1 y TN1 en el automovilismo mexicano, empleando a pilotos como los hermanos Jourdain, a la vez que corría en un Porsche haciendo mancuerna con el 'Oso' Proal en carreras de resistencia. También incursionó en la Baja 1000 con un equipo de Safaris netamente mexicano.



49. Francisco Piñeiro, también conocido como Paco Bonnier cuando empezaba a correr para que no se enteraran en su casa. Fue destacado piloto empezando en las clases inferiores con un Mini Cooper y luego corrió con y contra su hermano Pablo en las clases mayores de los campeonatos nacionales en los 60s y 70s, logrando una increíble victoria en la México-Puebla en un McLaren más viejo que el de Moisés Solana, algo que nadie creía posible. Posteriormente corrió en la Fórmula K y se dedicó más a preparador e incluso hizo con su hermano Pablo el autódromo de León, el cual vendieron. Actualmente sigue dedicando a la fabricación de replicas de Cobra y Lotus 7 en Puebla.



50. Pablo Piñeiro, piloto hermano menor del anterior, destacó mucho con su McLaren Grupo 7 en las postrimerías de la década de los 60 y luego con el equipo Javelin en los años 70, además de ser un gran campeón en Fórmula Vee y Ford; acompañó a su hermano Paco en la fundación del autódromo de León y haciendo equipo en la Fórmula K; murió hace algunos años.





51. Carlos 'Chacho' Pruneda, el primero de los grandes kartistas mexicanos, fue campeón mundial de kartismo al ganar la serie mundial en Bahamas en 1960 batiendo en las preliminares a más de 50 rivales para ganar la final y el título. Posteriormente fue piloto del equipo de Enrique Yglesias y campeón clases medianas TLM3 y también ganó varios campeonatos con un Mustang en las clases de producción en las pistas nacionales en la década de los 60.

52. José Luis Puente: Piloto de la década de los 50 y principios de la siguiente, tanto en monoplasas como turismos, abarcando desde autos casi de calle hasta los poderosos Lotus 18 de Fórmula Júnior que corrieron en México en los primeros años de los 60. Fue campeón de la clase B de la categoría Mecánica Nacional en 1960, entre otros de sus muchos logros. Sus hijos fueron futbolistas profesionales, principalmente Rafael, afamado arquero de la escuadra nacional.



53. Ricardo Ramírez, uno de los mejores mecánicos y preparadores de México, quien en la Panamericana empezó a despuntar como piloto y fue llamado para integrar el Equipo México en la última Panamericana con Razo, Mariscal, Leal y Héctor Riva Palacio, quedando sexto en su clase. Luego se convirtió en campeón nacional en diversas categorías en la década de los 50. Conocido como el 'Caballero del Volante', ya que prefirió perder una carrera que dejar tirado a un competidor cuyo auto se había salido del camino, Ricardo empezó tarde pero tenía un conocimiento intuitivo de los autos y llegó a competir en FJr en los 60s, incluso con el auto de Pedro Rodríguez en Sebring 1961.



54. Fernando Razo Maciel, destacado piloto mexicano de los años 50, fue el gran animador de la Carrera Panamericana siendo el primer mexicano ganador de una etapa al vencer en la México-Puebla en 1950, imponiendo un récord nunca superado. Integró el Equipo México en la última Panamericana. Fue campeón nacional varias veces con destacadas participaciones en Avándaro y otras pistas.

55. Carlos Rimoldi, gran piloto y promotor de las carreras en Monterrey después de la II Guerra Mundial, estableció las bases para el automovilismo en la zona. Ganó todas las competencias posibles y además estableció las reglas para las carreras de 'fotingos' autos similares a los Mecánica Nacional con carrocerías hechas y motores de cabezas planas, primero, y luego de diseño moderno. Se retiró con la llegada a escena de Filiberto Jiménez y el Autódromo Monterrey, diciendo que la continuidad del deporte quedaba asegurada en su tierra.

56. Ricardo Rodríguez Cavazos, piloto de Torreón que destacó a mediados de los años 60. Sin estar relacionado con los afamados hermanos Rodríguez, fue apoyado por Pedro para que el NART le rentara autos y corriera internacionalmente; ganó las 6 Horas de Watkins Glen en 1968 en su clase de prototipos de dos litros, misma en la que quedó segundo en las 12 Horas de Sebring al año siguiente, además de ser primero en la clase de GT de más de 5 litros en las 24 Horas de Daytona en 1969. Compró un auto Grupo 7 para darle la batalla a Moisés Solana en pistas nacionales y tras la muerte de éste se retiró del automovilismo para dedicarse a los negocios familiares en la Comarca Lagunera.

57. Rogelio Rodríguez, un desconocido piloto para el gran público aunque poseedor de gran cartel en los semilleros de CART como la Fórmula Atlantic en donde se recuerdan sus grandes actuaciones en equipos modestos dado su gran talento natural. Fue subcampeón de Atlantic a principios de los años 80, pero le tocó la época oscura del automovilismo nacional por las devaluaciones y nunca tuvo el patrocinio que merecía. Fue jefe de equipo en diversas series nacionales.

58. Carlos Sales Gutiérrez, destacado piloto nacional, campeón varias veces en diversas clases y fundador de la Scudería Azteca con el arquitecto Rebaque, ambos obtuvieron destacados triunfos incluyendo ser primero en clase en las 12 Horas de Sebring en 1961 en un Alfa Romeo Giulietta. También compartió el volante con Ricardo Rodríguez en el GP Independencia, donde ganaron la carrera de turismos sobre otro Alfa, y fue patrocinado por Pedro Rodríguez para correr en Florida en 1967 con el arquitecto Rebaque. Posteriormente se dedicó a la política y fue senador de su estado natal, Campeche, director de NAFINSA y destacado economista gubernamental.



59. Claus Schinkel, piloto internacional mexicano, fue el primero en ganar un punto la F3 Británica en la clase superior aunque regresó a México por falta de patrocinios. Compitió en FK, Copa Marlboro y haciendo equipo con Eugenio Martín del Campo logró destacadas actuaciones en el campeonato de prototipos C2 mexicano, y también en los Tractocamiones. Está casado con la comentarista Patty Brault y su hijo Claus Jr. es actualmente piloto de pruebas.



60. José Antonio Segura, piloto de Torreón fue campeón de autos Sport clase B (hasta 1500cc) en los años 50 hasta que lo desplazó Ricardo Rodríguez; es considerado el primer Porsche de México, con apoyo oficial de la firma tras la Panamericana y compitió hasta entrada la siguiente década con mucho éxito.

61. Jorge 'Puk' Serrano, campeón nacional de rallies tanto con Rambler como con Ford, uno de los pilotos más veloces de México y también destacado volante de pista en turismos pequeños. Ha sido parte del comité organizador del GP de México y de muchos eventos rallísticos.



62. Giuseppe Spataro, dos veces campeón nacional de pilotos de rallies, fue de los primeros en traer un Mitsubishi Lancer al país y ganó el título para el equipo Herdez. Posteriormente ha sido directivo de club y forma parte del comité organizador de la fecha mundialista del WRC en México.



63. Billy Spowls, otro de los grandes pilotos de los años 60s, ganador de la Costa a Costa y generalmente ligado a Automex (Chrysler México) con cuyas modelos compitió y ganó desde Plymouth hasta Super Bee. También compitió internacionalmente quedando segundo en las 24 Horas de Daytona en 1975 con Andrés Contreras y aunque después de perder el pie en un accidente en el Autódromo capitalino bajó su actividad; todavía corrió en Le Mans en 1982 en un Porsche 935 siendo



64. Marco Tolama, el 'Charro Volador', que incursionó en Europa en categorías promocionales antes de que fuera la moda. Marco tuvo muchos problemas de patrocinio y aunque corrió todavía en Fórmula Atlantic en los ochenta, su tiempo había pasado y fue otro de los pilotos de monoplasas de la generación perdida a la muerte de los Rodríguez. Muy veloz y fue el primero en correr en categorías chicas europeas, pionero en eso y durante mucho tiempo director de AutoyPista y comentarista de televisión. Sigue ligado al medio e impulsa la carrera de su hijo, campeón nacional de kartismo.



65. Javier Terán: campeón en clase de turismos de mediana cilindrada en los años 60, se distinguió por su apego a la marca BMW de la cual fue introductor y portaestandarte en las pistas de México. Incluso convenció al famoso equipo bávaro Alpina de traer sus autos a participar en los 1000 Kilómetros de México ya en los años 70, y les abrió los ojos a los germanos del potencial que existía en América y los convenció de correr en IMSA, aunque él ya no recogió los frutos de su visión.



66. Alfonso Toledano es de los pilotos que incursionaron a Inglaterra y en su palmarés cuenta con haber terminado adelante de Ayrton Senna en la primera carrera de este en una fórmula profesional. Increíblemente luchador, compitió en todo tipo de categorías y consiguió resultados espectaculares como podios en carreras de autos Sport internacionales (WSC clase 2) y fue tricampeón de la F3Mx antes de dejar los autos y organizar la Fórmula Panam GP, serie premier de Renault en América.



67. Freddy van Beuren V, hijo de Freddy IV, corrió en la Vauxhall Lotus inglesa y tuvo buenas actuaciones pero en México no ha conseguido los patrocinios necesarios y se retiró a fines de la década pasada.



68. Adolfo Velázquez Manero, hermano menor de Javier y multicampeón de Mecánica Nacional en la década de los 50 del siglo pasado, además de destacado preparador/constructor de especiales. Brilló especialmente en su MN-Studebaker con el cual obtuvo más de 30 triunfos en pistas de la república.

NO PILOTOS: mecánicos, preparadores, directivos, coleccionistas y comentaristas especializados.

69. José Abed, hijo de Miguel Abed, empresario y piloto que se hizo cargo de la dirección del comité organizador del GP de México en su segunda etapa (1986-92), ayudado por su hermano Julián; también fundó la OMDAI-Vitesse 2000 para tener la representación de la FIA en México -la cual preside hasta la fecha- y es dueño del autódromo de Puebla además de ser vicepresidente de la FIA.

70. Julián Abed: hermano de José, también piloto, y organizador de los GPs de México en su segunda etapa (1978-92), además de eventos como el World Sportscar Championship, y más recientemente del WTCC cuya fecha mexicana se corre en el autódromo de Puebla, nombrado en honor a su padre.

71. José Acra, piloto toluqueño fundador del Club Automovilístico Deportivo de Toluca (CA-DET), y organizador de los eventos nacionales como el Circuito Colón. Promotor incansable de eventos, acompañado de su hermano Juan, y hasta la fecha memoria viva del deporte en la región.



72. Roberto Arstein, piloto destacado con algunas victorias en pista y ganador del Rally de las 24 Horas y de un título de rallismo nacional, fue presidente de la Federación Mexicana de Automovilismo deportivo en la segunda etapa del GP de México (1986) y se mantuvo en el cargo durante ocho años haciendo una labor de reconstrucción de la autoridad central.



73. Víctor Becerra, preparador que corrió como navegante en la Panamericana y alcanzó la excelencia en los años 60 en los que arreglaba virtualmente todos los autos de Fórmula Junior que había en México y los campeones nacionales salían de su taller por racimos en esa década. Conocido por su estilo meticuloso de extrema limpieza, representó lo mejor de la mecánica mexicana durante una década.

74. Dionisio de Velasco, dirigente del automovilismo poblano, máximo organizador de sus eventos desde el Club Deportivo Automovilístico de Puebla, el cual presidió mucho tiempo. Fue el promotor del automovilismo en la zona y alentó a los pilotos de la región para competir a nivel nacional, incluso a varios miembros de su familia como su hijo Javier.

75. Francisco Díaz, otro de los grandes preparadores mexicanos que obtuvo resultados desde su atención a Billy Spowls en los años 60 hasta las series Pony tres décadas después donde con los hermanos Williams obtuvo varios campeonatos, además de preparar a varios de los mejores autos de diversas categorías mexicanas.

76. Hugo Desdier, reconocido periodista tapatío e historiador del deporte motor, autor de un sin número de reportajes en revistas y periódicos, fallecido a mediados de esta década.

EL SALÓN DE LA FAMA DEL DEPORTE MOTOR MEXICANO



77. Salvador Galindo, mecánico y miembro del equipo de Enrique Yglesias, acompañó a Pedro Rodríguez en Le Mans 1968 y posteriormente se dedicó a otras labores cercanas al automovilismo, siendo el encargado del Concurso de Elegancia de Huixquilucan, entre otros eventos importantes, hasta el año 2007 cuando se retiró por enfermedad. Fue también un muy destacado pintor de temas automotores, con una vasta obra tanto deportiva como de autos de coleccionistas; Salvador trabajó en diversos materiales y técnicas.



78. Enrique Hernández Pons, empresario mexicano creador del equipo Herdez Competition, multicampeón en las categorías nacionales y primero en establecer un programa de expansión al extranjero con equipos en Indy Lights y CART, con los cuales obtuvo victorias internacionales. Prototipo del aficionado que encontró la forma de ayudar a su deporte favorito a través de la mercadotecnia moderna.



79. Enrique Yglesias, gran preparador mexicano de los años 60, que organizó el equipo Ford que volvió invencible a Moisés Solana y dio escuela a muchos destacados mecánicos mexicanos.



80. Arturo Keller, otro de los grandes coleccionistas mexicanos, tiene sus autos guardados en EU donde presta para diversos eventos o compite en concursos de elegancia con singular éxito, pues muchas de sus piezas son únicas en manos privadas, como algunos de sus Mercedes de competencia de los 30s y 50s. Es el mayor ganador histórico en Pebble Beach y en los mejores concursos estadounidenses, además de destacado empresario y proveedor de armadoras de autos.

81. Jorge Labardini, icono de la televisión mexicana en sus inicios y destacado comentarista deportivo, fue el fundador del Club Radiovolante que organizó eventos en los años 50, como la carrera del Jubileo de Torreón, el que se volvió el Rally Automóvil Club (RAC), que ha sido el más importante de los clubes de rallismo nacional a lo largo de su historia. También fue el organizador inicial del Rally Acapulco.

82. Enrique Llanes, destacado comentarista deportivo que inició las transmisiones de autos en México para la empresa que se convirtió en Televisa. Fue campeón mundial de lucha y un cronista destacado en las ramas del deporte en que participó, además de instituir premiaciones anuales de reconocimiento a los atletas del año, incluyendo siempre al automovilismo.



83. Adolfo López Mateos, el presidente más querido en la historia civil de México, fue un gran aficionado a los autos y promotor del automovilismo nacional al ordenar la construcción del autódromo de la Magdalena Mixiuhca en 1958, el cual fue inaugurado en 1959. Frecuentemente se le veía en eventos deportivos o dando el banderazo en carreras y rallies. Consiguió traer el Gran premio de México en 1962 y luego los Juegos Olímpicos de 1968 y el campeonato Mundial de Fútbol de 1970. Era coleccionista de autos deportivos y probaba en las carreteras mexicanas sus autos como los Ferrari y Jaguar, entre otros muchos, sin cerrar calles ni ordenar un aparato de despliegue de seguridad.



84. Antonio 'Tono' Marrón, cerebro mercadológico del equipo Herdez Competition, formado anteriormente en la Fórmula Uno donde hizo los planes y consiguió los contratos para que Minardi tuviera dos pilotos españoles con patrocinio de marcas hispanas. También ha sido destacado agente y consejero de pilotos mexicanos como Mario Domínguez y Piero Rodarte.



85. Rodolfo 'Capi' Martínez, preparador del equipo American Wheels de la Copa Marlboro y luego fundador del equipo Martiga con el cual ganó casi todos los títulos de la Fórmula K, Superfórmula y F2 en que compitió entre 1984- y 1994, tanto entre los pilotos como por equipos. Considerado el mejor preparador mexicano de su época, y gran maestro de muchos de los actuales jefes de equipo. Siguió con su equipo hasta la F3 Mexicana donde derrotaba con su piloto y sobrino, David Martínez, a los equipos oficiales y con mayor presupuesto en base a su táctica y aprovechamiento de recursos.



86. Jorge Moctezuma, campeón nacional de Mecánica nacional en los años 50, se significó como enviado especial de diversas publicaciones principalmente a Indianapolis y tuvo programas de radio a la par de su actividad competitiva en pistas. Considerado el decano de los periodistas mexicanos de automovilismo en activo, sigue asistiendo a Indy cada año y es presencia permanente en los eventos capitalinos, mientras sigue comentando con su columna *A Toda Velocidad*.



87. Enrique Martín Moreno, español naturalizado, obtuvo la representación de la FIA para México a través de la Asociación Nacional Automovilística y fue el organizador principal de la Carrera Panamericana, además de gestionar su inclusión en el campeonato mundial en 1953; dueño de equipos, comisario y dirigente, fue el primer mexicano reconocido internacionalmente en su campo.



88. Arturo Pérez Gutiérrez, coleccionista mexicano poseedor de una vasta cantidad de autos antiguos, que le permitió fundar el Museo del Automóvil en la ciudad capital basado en autos propios. Ha ido acrecentando la colección con préstamos de autos de amigos coleccionistas y se ha significado como apoyo permanente del automovilismo de colección gracias a su participación en diversos clubes. Es también un destacado empresario con agencias de autos.

89. Víctor Pérez, otro gran mecánico mexicano que subió a preparador y fue responsable de los autos de memo Rojas y del equipo RVR en los años 70, para luego hacerse cargo del equipo Ford Motorsport con el que obtuvo ocho campeonatos, además de preparar unidades de rallistas y Vintage de Panamericana. Fundó Remosa, con la que prepara los motores de Ford en sociedad con Roush Racing de EU siendo proveedor de la marca en NASCAR México.



90. Aarón Ponce, uno de los preparadores más importantes de campeonatos de resistencia y Pony, en donde obtuvo diversos títulos, es reconocido por el aspecto seguridad ya que fue el que se encargó de homogeneizar a los estándares internacionales los equipamientos de los autos nacionales de competencia en esta materia y ha luchado por hacer que sean los más resistentes posibles con materiales y tecnología de punta.



91. Arq. Héctor Alonso Rebaque, destacado rallista ganador del Rally 24 Horas, fundador de la Scuderia Azteca y piloto de pista nacional que incluso corrió en pistas de Florida con apoyo de Pedro Rodríguez, ganando su clase en las 12 Horas de Sebring 1961 con Carlos Sales. Posteriormente fundador del equipo de carreras Rebaque, luego llamado RVR por las iniciales de sus pilotos Rebaque, Van Beuren y Rojas; el equipo fue casi invencible en México a incursionar en la F1 donde ha sido la única escuadra nacional y además obtuvo puntos en su participación. Hombre de carreras 100% fue también destacado directivo de clubes automovilísticos.



92. Pedro N. Rodríguez, padre de Pedro y Ricardo Rodríguez, pero fue antes motociclista de tránsito y fundador del escuadrón acrobático de la policía; patrocinó a varios pilotos en la Panamericana, entre ellos a Otto Becker Estrada, quien fue el mejor mexicano en 1952, y posteriormente también al 'Viejo' Solana. Posteriormente enfocó su vista en sus hijos a los que formó y convirtió en los más grandes pilotos mexicanos y todavía seguía unido al NART en los años 70 contactando a pilotos como Daniel Muñoz con el equipo norteamericano de la firma de Maranello para traer a correr sus autos.



93. Rodolfo Sánchez Noya, cronista del deporte motor desde finales de la década de los 50s, precursor de las transmisiones radiales y televisivas de automovilismo, y otros deportes, y primer mexicano en cubrir casi todas las carreras de importancia del mundo, además de compañero constante de los Rodríguez en sus correrías por las pistas del mundo. También fue promotor con el AutoClub F1, tanto en cuarto de milla como en series de pista y sigue activo en los autos comentando los aspectos deportivos y comerciales de las marcas y tiene programas de radio y televisión hasta la fecha, además de hacer presencia en todos los eventos nacionales.



94. José Siatos, el preparador más reputado de Renault en México desde hace décadas, además de haber sido piloto de los mismos con los que consiguió varios campeonatos nacionales. Siguió corriendo hasta la Fórmula K a fines de los 80s y actualmente está avecinado en Puebla, siendo la memoria viviente de la marca francesa en las pistas de México, además de seguir activo en la escena vintage.



95. Ricardo Schwabe, preparador de autos, fue también el técnico del equipo de los hermanos Rodríguez, entre otros; siguió siendo preparador de autos durante dos décadas y se especializaba en autos europeos como los BMW de Javier Terán, y sus autos tuvieron múltiples triunfos en las pistas mexicanas. Hasta la fecha conserva su taller de autos.



96. Patrick Suberville, rallista y dirigente que pugnó por traer el World Rally Championship a México y consiguió apoyo estatal en Guanajuato para el mismo, logrando su cometido en 2004 y ha permanecido al frente de la organización con resultados muy decorosos para la difusión del automovilismo nacional.



97. Fred van Beuren III, neoyorquino que cubrió su carrera en México con varios campeonatos nacionales y fue considerado más mexicano que muchos. Ganador en su clase en las 12 Horas de Sebring, en equipo con los hermanos Javier y Adolfo Velázquez, fue también constructor de los afamados Van Beuren Special que llegaba a batir a los Jaguar y autos Sport de competencia europeos en sus manos; fue dirigente de clubes, rallista destacado y director de escrutinio inflexible en los grandes eventos mexicanos, incluyendo el Gran Premio entre 1962 y 1970.



98. Efraín Vega, preparador de excelencia desde hace más de dos décadas cuyos autos le han dado campeonatos en categorías nacionales de turismos, monoplasas y rallies; sigue en activo y ha sido varias veces reconocido como el preparador del año, la más reciente de ellas en 2009.

99. Alfredo 'Pipo' Villa, piloto toluqueño y gran preparador de pista, rallies y vintage con innumerables campeonatos nacionales obtenidos con sus unidades en todas las categorías. Se encargó del Reto 206 para Peugeot y sus autos para la Panamericana siempre están entre los ocupantes del podio.



100. Lorenzo Zambrano, destacado empresario mexicano, tiene la colección de autos Ferrari de calle más importante del mundo y ha sido ganador permanente en concursos de elegancia como Pebble Beach desde hace un par de décadas.





BOLETÍN JÚNIOR 023 MARZO 2010



A JORGE CEVALLOS, GRAN PROSPECTO

Recientemente el Escudero Júnior de la delegación Tijuana/Sur de California, Jorge Cevallos (SJ052) estuvo tomando su primer contacto con monoplasas en la escuela de Skip Barber en Laguna Seca la última semana de enero. Fue su premio por un buen año de 2009, cuando empezó a correr en un campeonato californiano en la pista de Fontana, y obtuvo podios, victorias y quedó entre los tres primeros del campeonato en su primera incursión en karts, contra pilotos estadounidenses de muchísima mayor experiencia.

En la Barber el curso fue de tres días en donde los participantes recibieron teoría, fueron conociendo la pista de Laguna Seca hasta llegar a hacer prácticas en donde la meta para Jorge era llegar a un tiempo de 1'46.00" en su vuelta, algo razonable a 4.5 segundos debajo del tiempo ganador de algunos pilotos en las pruebas regionales de la Barber en ese mismo trazado. Sin embargo, desde el inicio Jorge sorprendió a los entrenadores de pilotos, encabezados por Jon Morley, quien ganó la beca de la serie CART en 2001, pero nunca tuvo una gran carrera por falta de patrocinios. Lo vieron con incredulidad pues no parecía que nunca se hubiera subido a un auto de competencia, manejaba como piloto con mucho más experiencia y empezó a andar debajo de los 106 segundos desde el principio y para la penúltima sesión ya estaba en 1'44.1", a 2.5 segundos del tiempo del ganador más reciente en ese tiempo de autos, y dos segundos debajo de la marca que le habían puesto como meta.

Tras algunos consejos más acerca de su estilo de manejo Jorge Iván salió a la última sesión y mejoró 1.3 segundos hasta poner un tiempo de 1'42.8", a sólo 1.3 segundos, del registro de los ganadores de una competencia profesional reciente con esos monoplasas, lo cual lo hubiera colocado entre los 10 mejores en la calificación de la misma. El tiempo de Jorge dejó impresionados a todos al ser la primera vez que entrenaba ya no digamos en la Skip Barber, sino en autos tipo fórmula y siendo el primer piloto en muchos años en entrar a 102 segundos en su primer contacto con el auto. Este logro le hizo ganarse una carta de recomendación muy buena para su curriculum, la cual les mostramos, en la que lo comparan en nivel de talento con el estadounidense Alexander Rossi, el ganador de la F BMW Mundial en México en 2008 y ahora piloto de GP3 en el equipo ART Grand Prix junto a Esteban Gutiérrez y candidato a piloto de pruebas del fallecido equipo USF1, nada más.

Ahora viene la tarea de concretar este talento, lo cual recae en parte en su papá, Javier (SHR 109), quien ha sido piloto de la Baja 1000 y ya ha empezado a intercambiar experiencias con otros padres de talentos similares para poder planear a futuro de su hijo.

B SUGERENCIAS:

Cualquier propuesta que tengan para el ingreso de nuevos escuderos, así como dudas, comentarios y propuestas son bien recibidos. Mándenlos al correo: jesus.salgadon@gmail.com

EL LIBRO DEL MES



LOS HERMANOS RODRÍGUEZ,
de Carlos E. Jalife Villalón, editado por Sanborns

CALIFICACIÓN: ★ ★ ★ ★ ★

CONOCÍ A CARLOS HACE MUCHOS AYERES y recuerdo que siempre decía que estaba escribiendo una biografía de los Rodríguez y yo pensaba, "¿tú y cuantos más?", pues había oído ese mismo comentario de una docena de periodistas con mucha mayor antigüedad. A fines del siglo pasado esos mismos 'tundeteclas' recuerdo que le hacían burla y decían: "¿Este año sí sacas el libro?"; se reían cuando decía que ya llevaba más de 400 cuartillas y no había llegado ni a la mitad.

Un día tuve un atisbo de lo que se trataba cuando me permitió ver el capítulo de 1970 terminado, con más de 70 páginas a renglón cerrado y todos los datos que pudiera uno imaginar de números de chasis, autos, pilotos, carreras y hasta historias de la época. En un solo capítulo tenía más de 200 cuartillas reales y me dejó sorprendido; le aconsejé editarlo y me dijo: "Primero escribo todo y luego recorto, así no se me va nada".

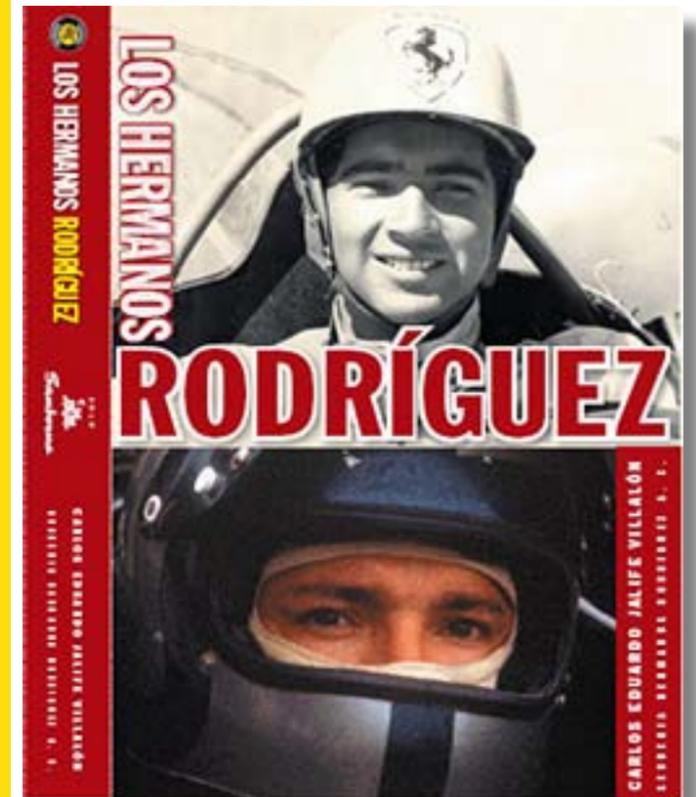
Para 2005 me avisó que ya tenía listo el primer volumen, del inicio de la vida de los hermanos a la muerte de Ricardo en 1962 y luego vendría un segundo volumen de 1963 a 1971 y un capítulo adicional como epílogo con la historia del tercer Rodríguez, Alejandro, y del medio hermano, Sergio, en las pistas. Pero me comentó que lo que faltaba era editarlo a un tamaño razonable y pensaba tardarse algunos meses más.

A fines del año vi cuando traducía como loco desenfundado el libro de Jo Ramírez y asistí a la presentación que Carlos manejó. Me comentó que ya estaba empezando a hacer el diseño con Helio Morales, su diseñador de Record, y me enseñó algunas de las propuestas de portada para los dos volúmenes.

En agosto 2006, un amigo me comentó que estaba desaparecido desde mayo y cuando le hablé supe la causa: no iban a ser dos volúmenes; había hablado con Ramón Córdoba, de Santillana, y se había acordado hacer uno de casi 600 páginas pues las ventas bajaban hasta un 30% en dos partes; además se iba a sacar en el sello propio de Sanborns para ahorrar costos e intermediación. Lo felicité y me dijo: "Sí, pero el segundo volumen era para julio de 2007 y lo tengo que entregar en septiembre de 2006, así que duermo un par de horas diarias at best y Helio saca las páginas como se las voy mandando con fotos y demás. No hay mañana".

Ese noviembre me llegó la invitación para la conferencia del 12 de diciembre y cuando vi el libro simplemente no lo creía. Nunca he visto un libro mejor de autos, tengo centenares y conozco otros miles, pero fue una grata sorpresa. No hay nada comparable y ese día cuando lo compré, entendí por qué se había tardado tanto.

Y recuerdo que ninguno de los periodistas se reía ya, más bien todos lo felicitaron y muchos de los que iban a escribir un libro antes que él se fueron con el rabo entre las piernas. Carlos siempre ha reído al último y ahora que la edición de 3,000 se está agotando no puedo más que recomendar este librazo épico. Si sólo tuviera espacio para un libro en mi naufragio en una isla desierta, éste sería el que me llevaría. 📖





ENTRETENIMIENTO



EL ARGENTINO JUAN MANUEL FANGIO, el pentacampeón mundial considerado por muchos como el mejor piloto de la historia tiene su estatua en seis sitios del planeta. Esta escultura de bronce es obra del catalán Joaquim Ros Sabaté ya que la estatua original está localizada en el circuito de Montmeló, Barcelona, España y fue gestionada por el Real Automóvil Club de Cataluña (RACC), siendo inaugurada el 2 de junio de 1996.

Con la cooperación y participación de la firma Mercedes Benz y la Fundación Fangio, se ordenaron cinco copias a la fundición española Barberi para colocarlas en el siguiente orden: primera copia en el Nürburgring alemán, (2002); segunda copia en las calles del circuito de Mónaco (2003);

tercera copia en el autódromo de Monza, Italia (2004); cuarta copia en Puerto Madero, Buenos Aires 2005 en el décimo aniversario del fallecimiento del 'Chueco' Fangio; y quinta copia en el Museo Mercedes Benz en Stuttgart, Alemania (2006).

Cada estatua pesa 3,500 kilogramos y es de tamaño natural pues mide 5,50 de largo, por 2,60 de ancho y 1,75 metros de altura (la estatura del 'Chueco' con casco). Tiene la particularidad de estar pensada para que la gente suba a la cabina del Mercedes W196 sin que se dañe.

Ahora identifica cual de las fotografías corresponde a cada lugar .



TRIVIA NACIONAL

FEBRERO TAMBIÉN FUE flojo en respuestas, tres buenas y algunas malas. El piloto de la foto era Salvador Durán, escudero de la Delegación Cuernavaca, cuando corrió en la Fórmula Renault de América del Norte (FRAN) en la afamada pista de Watkins Glen, y lo reconocieron Rolando Díaz, de Guadalajara, Víctor Galván Juárez, Mauricio Reza y Rodrigo Marbán. La foto es rara, el casco de 'Chava' tiene una de sus cambiantes formas en cuanto a diseño y muchos se fueron en la finta

Para la del BN045 les tenemos una foto de una ceremonia en Daytona con dos personajes del mundo del automovilismo conmemorando a un grande del mismo. ¿Quiénes son los que están tomando la copa a cuatro manos? Para ser válida la respuesta debe quedar registrada antes del 25 del mes en curso en el usual correo scuderiargz@yahoo.com.mx. La tradicional ayudadita: uno es de México y el otro de EUA.

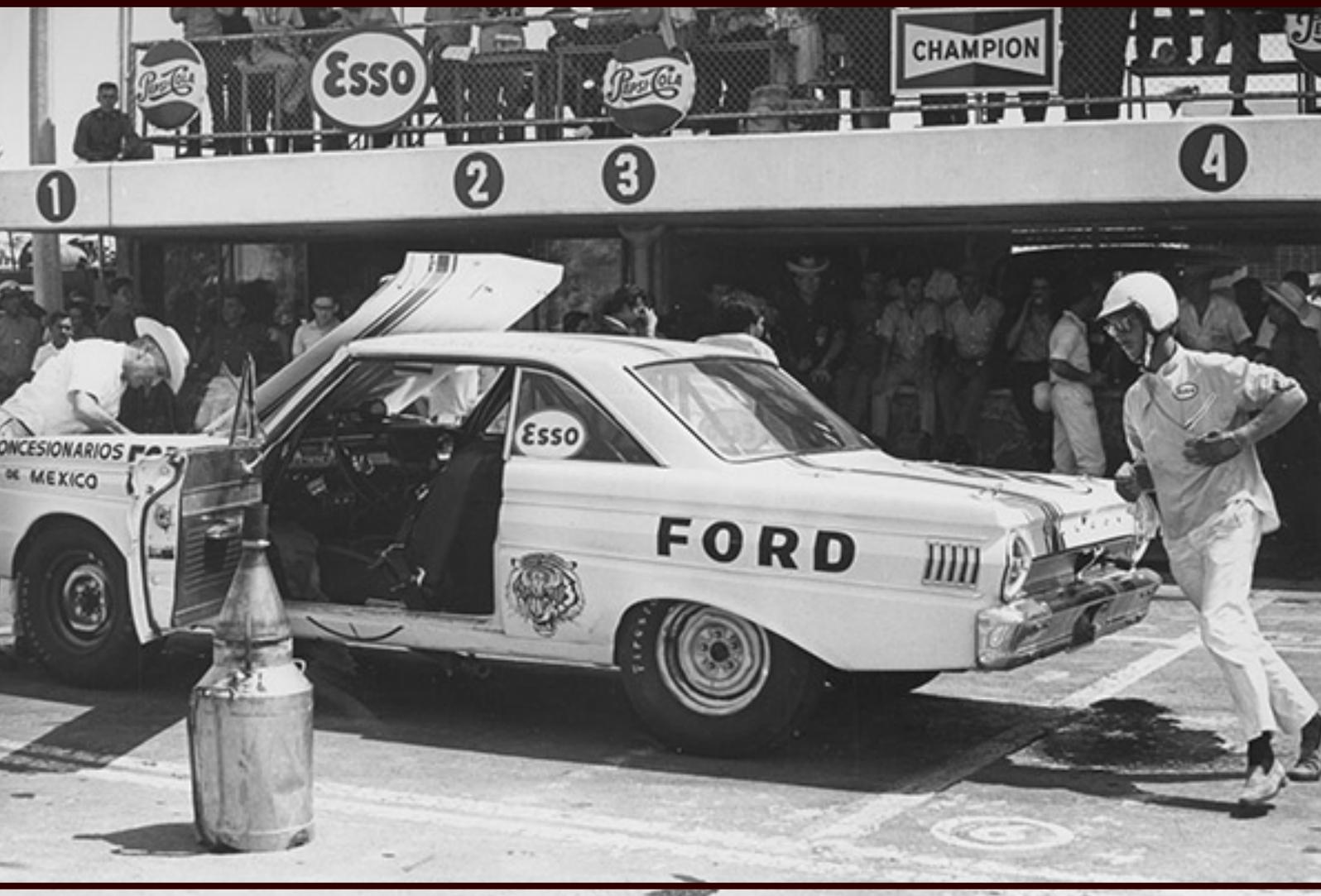
TRIVIA JUNIOR

FEBRERO FUE prácticamente reiniciar el campeonato 2010 pues nadie atinó en enero y ahora hubo cinco resultados acertados y uno en $\frac{3}{4}$, pues le falló Eddie Irvine, el volante de Ferrari. Los otros eran Mika Hakkinen y David Coulthard de McLaren, más Ross Brawn, el DT de los de Maranello abrazando a Eddie. Los aciertos fueron para Marbán, Sergio Flores, Fernando Barrera, Ricardo Herrera, Ricardo Rivera y Juan Fco. Trejo, con los $\frac{3}{4}$ yendo a Virginia Guzmán.

Para marzo tenemos a un piloto muy famoso porque voló en la curva de Adelaide, algunos años antes de posar con este uniforme. Las respuestas van a: scuderiargz@yahoo.com.mx o al correo del delegado junior: jesus.salgadon@gmail.com y tienen como fecha límite hasta el 25 de marzo para mandar sus respuestas. La ayudadita es que este piloto tiene hijos gemelos.



LA DEL ESTRIBO



TEXTO CARLOS E. JALIFE V. SHRAC001

FOTO ARCHIVO SHRAC

LAS 6 HORAS DEL RODA eran la primera gran carrera del año en el campeonato mexicano en la década de los Sesentas del Siglo pasado, y a veces la más importante de toda la temporada. Se disputaba en el primer semestre del año en el autódromo de la Magdalena Mixiuhca, de la ciudad capital. Uno de los equipos a vencer siempre era el de Enrique Yglesias que preparaba los Ford oficiales, tanto los Falcon como los Galaxie que corrían pilotos tan destacados como los hermanos Solana y Javier de Velasco.

LA II EDICIÓN SE CORRIÓ el domingo 5 de abril de 1965 y en esta ocasión hicieron equipo en uno de los Falcon los pilotos Carlos 'Chacho' Pruneda y Hernán Solana. Se aprecia a Iglesias, de sombrero, buscando algún detalle en el lado derecho del Ford que tiene el cofre destapado, mientras 'Chacho' corre a tomar el volante en misión de relevo, ataviado al estilo de la época, casco y lentes oscuros con camisola de manga corta, mocasines, pantalón de vestir y guantes sin puntas de los dedos. Otros tiempos definitivamente...