



PUBLICACIÓN MENSUAL DE LA SCUDERÍA HERMANOS RODRÍGUEZ A.C.

JULIO 2009
BOLETÍN
NOTICIOSO SR **035**

Manuel 'Chacho' Medina * PRESIDENTE / Carlos E. Jalife Villalón * SECRETARIO GRAL. Y EDITOR DEL B.N.
Jesús Salgado Naime * DELEGADO Jr Y EDITOR DEL B.N. Jr / Arturo Fregoso Fregoso * EDITOR GRÁFICO DEL B.N.

A MANERA DE EDITORIAL

Julio es un mes de recuerdos, especialmente por el día 11 en el Norisring en 1971 y por el 27 en la carretera de Bosencheve, pero también, en 2009, es un año en que nos toca votar. Yo sé que en la Scudería hay gente de todas las tendencias políticas imaginables y creo que votar es una obligación cívica, que nos permite quejarnos cuando las cosas salen mal, porque a final de cuentas la queja es parte del proceso de crítica (generalmente constructiva) que permite mejorar y crecer a una institución, organismo o incluso a un gobierno. Esta reflexión viene a cuento porque hay mucha gente y muchos correos electrónicos que dicen que es mejor abstenerse y mandar un mensaje de que estamos hartos y los políticos no nos representan. Cierto en el fondo, pero craso error en la forma, pues si nos abstenemos ya dejamos nuestro poder de decisión en manos de otros, que en muchos casos son el voto llamado 'duro' de los partidos –los que votan por los colores y no las personas o propuestas– y eso me parece peligroso pues esos votantes no son exactamente los que más razonan y analizan su voto y no son los que deberían quedarse con ese poder de decisión que nosotros abdicamos (y aclaro que mis estudios de doctorado fueron en administración pública y ciencias políticas, así que tengo idea de lo que hablo).

Por eso yo los conminaría a que salgan a votar el domingo 5, no me interesa por quien; es más, si quieren mandar un mensaje simplemente tachen la boleta con una cruz enorme o voten por Cantinflas o Pedro Infante o quien se les ocurra, pero no dejen de votar y menos dejen la boleta en blanco, hagan algo con ella para expresar su insatisfacción si es que así lo sienten, o de plano apoyen al peje, al gavioto o al preciso según sean sus amores por los colores, pero voten. Y recuerden que al votar también contribuyen a elevar el nivel del 2% que requieren los partidos masquiña para sobrevivir, y en una de esas nos deshacemos de ese lastre que representan en materia económica y política (y si alguien se siente ofendido por pertenecer a uno de esos partiditos, lo lamento, pero más bien debería verse en el espejo y cuestionarse). Ese sería un buen avance en principio, luego ya vendrán otros como las candidaturas fuera del oligopolio partidista, la disminución de los zánganos, digo diputados y senadores, de representación proporcional, y otras modificaciones que nos permitan construir una democracia plena y no ser una fallida antes de alcanzar la mayoría de edad, como lo estamos viendo actualmente.

Bueno y una vez que los aburrí con el asunto general, vayamos al particular, del que deriva la idea. Pienso que también habría que exigir una democratización en nuestras autoridades automovilísticas para que realmente tengamos representantes que nos representen y que se profesionalicen y cumplan con su cometido en vez de sólo ir a tomarse la foto por todo el país... y barrer la basura debajo del tapete cuando hay algún muertito, al fin al rato se nos olvida porque somos de memoria corta y nuestras pistas son de primera categoría a nivel mundial según las autoridades deportivas. Y también sería deseable que nuestros representantes fueran los mismos a nivel nacional e internacional y no estos últimos un club de unos poquísimos miembros –quizás tan pocos como tres– que según todas las historias que circulan, se robaron la representación mexicana y la detentan como cuestión personal. Ya se acabaron los tiempos en que México era de unos cuantos señores de horca y cuchillo, según creo, así que sería bueno que alguien explicara esa dualidad, porque yo siempre encuentro evasivas cuando pregunto y la verdad me gusta aprender de los que sí entienden de esas cosas.

Julio, mes electoral en nuestro calendario cívico y mes de guardar y honrar a Pedro y Moisés en el automovilístico. Y hace unos días Esteban honró a Pedro con una gran actuación en el Norisring, la mejor de un mexicano en 39 años, y a fines de mes honraremos a Moisés en la carretera en la que pasó a la eternidad hace 40 años. Ya les platicaré en algún correo posterior con detalles específicos de la reunión. Mientras tanto, salgan a expresarse el domingo, nos conviene a todos.

Un abrazo fraternal

Carlos Eduardo Jalife Villalón
Secretario Gral. y Editor del BN





I **La Imagen de Julio** Generalmente nos enfocamos a cuestiones más antiguas, pero esta vez tenemos una un poco más reciente. Se trata del recién fallecido Carlos Pardo, quien como todos los ganadores de los Trofeos que entrega la Scuderia se vuelve miembro honorario de la misma y Carlos fue ganador del Trofeo Moisés Solana hace algunos años, como el mejor piloto mexicano en pistas nacionales. Tuvo algunas incursiones fuera de México, incluso fue probado para el equipo Ganassi cuando tenían una vacante por la salida de Luis Díaz rumbo a la ALMS, aunque Memo Rojas II se quedó con ese asiento. Carlos era un buen piloto, muy rápido, proveniente del motociclismo, y esencialmente de autos con techo, no recuerdo haberlo visto correr monoplasas.

La foto es de Carlos con su hermano Rubén (otro muy exitosos piloto y primer mexicano ganador de una carrera de la Busch East de NASCAR) tras la batalla por el título 2004 y yo les pedí esa pose junto al busto de Pedro y Ricardo y luego ya en corto les comentaba que, toda proporción guardada, México ya necesitaba unos hermanos que fueran tan exitosos como los Rodríguez y que ojalá me tocara verlos antes de morirme. Ellos no se henchían de orgullo por la comparación, sino que aceptaban con toda humildad que eran unos zapatos muy difíciles de llenar, pero que el esfuerzo lo hacían.

Y ahora que veo la foto me entra una tristeza infinita, que el precio que se paga en mi deporte favorito tenga un costo tan alto y sea tan injusto. Carlos falleció en la pista de Puebla en la serie NASCAR México, e un incidente de carrera ya de todos conocido, con una pista inadecuada, con una barrera mal colocada, y peor protegida y en un auto que no está a la altura de lo que debería en materia de seguridad, y todavía los que deberían ser responsables de que la pista sea adecuada, no haya barreras mal instaladas, no haya autos con chasis caseros y se sancione a los pilotos que hacen del golpeo sistemático una forma de correr, nos dicen que todo está bien que no hay necesidad de cambiar nada, que fue un accidente y creen que todos son tan tontos como ellos. Ojalá este lamentable fallecimiento sirva para detonar un cambio, muy necesario en el automovilismo mexicano, donde se refleja nuestro país en el microcosmos deportivo, y no hablo de lo bueno (if any) sino de la corrupción, compadrazgo, tráfico de influencias y demás linduras. Deseamos que la muerte de Carlos no hay sido en vano, pero ya ven que en México nunca pasa nada (y si no lo creen simplemente substituyan las palabras 'Carlos Pardo' por 'guardería de Hermosillo' y verán que es exactamente una película con los mismos errores y defectos).

II **Resultado de la Trivia de Junio** Resulta que muchos se fueron en la finta y lo vieron muy alto, pero es nada más y nada menos que Juan Carlos 'Huevo' Bolaños en un Porsche 911 que tenía cuando estaba pintado de Viceroy, lo cual causó que muchos de los que contestaron la trivia se fueran en la finta y pensaran que era uno de los del Rebaque-Van Beuren-Rojas, que solía portar los mismos colores de la tabacalera en sus autos.

La foto está tomada en los fosos del autódromo de la Magdalena Mixiuhca, ahora llamado Hermanos Rodríguez, y entre los que le atinaron están el líder del campeonato Carlos A. Jalife, y su escolta tapatío, Rolando Díaz, y el ex presidente MA Quintana, pero esta vez el otro escolta de Monterrey, César Tiberio Jiménez, no participó. Otros aciertos vinieron desde Cuernavaca, por Manuel Sanabria, y de Mauricio Reza (y no es sacerdote) y del 'Capi' de la Peña, pero muchos más se equivocaron y se fueron en la finta de que era uno de los del RVR o de que no podía ser el 'Huevo' porque no estaba tan alto (y seguro que no recuerdan que junto a un 911 todos somos altos y la foto está encuadrada desde abajo). Por eso el primer lugar lo conserva Carlos con 6 aciertos, seguido por Rolando y MAQ con 5 y luego vienen con 4 Tiberio y algunos más. Y ya llegamos a medio concurso, así que nada está definido todavía, sigan enviando sus respuestas, al fin que no los balcaneo si se equivocan.





III **Trivia de Julio** Esta es de un piloto internacional, lo cual no significa que la foto sea en el extranjero aunque podría serlo. Fue muy exitoso, pero actualmente en el retiro pese a su corta edad. En esta carrera los patrocinios llegaron a última hora, por lo que su casco no tenía los colores a los que nos había acostumbrado largamente y ya no les ayudo más para que no digan que los confundo.

Ya conocen las reglas, se permite solamente la participación de los miembros y asociados de la Scuderia (o sea, que si les llega esta como reenviada por alguien que no sea el secre general o el delegado junior, mejor pidan ser asociados antes de que los rechacemos por no estar en la base de datos). Como mandamos tarde esta vaina (así dicen nuestros amigos sudamericanos), digamos que su respuesta debe quedar registrada antes del 17 de julio en el correo scuderiargz@yahoo.com.mx para que cuente como recibida oportunamente. Y la verdad no necesito datos adicionales de la foto ya que la tomé yo, pero mándenlos a ver si saben donde y cuando fue, si no, esperen al siguiente número para enterarse.

IV **Muro y Entrevista de Carlos Pardo** Uno de los nuestros miembros, Mario Ramos construyó un sitio de homenaje a Carlos Pardo, para que aquellos que lo hayan conocido y quieran dejar algún recuerdo, , anécdota o escribir algo aunque no lo hayan conocido, tengan la oportunidad. También tiene un Muro Virtual "Sé Parte de Mi Memoria", en el que pueden elegir un fragmento de la imagen de fondo de Carlos y dejar un mensaje; entre mas personas dejen mensajes mas se va completando el mural que está en: <http://www.carlospardo.org>..

Y el buen amigo y asociado José Luis Olivares, le hizo la que probablemente sea la última entrevista a Carlos de cuates. Fue para el programa "La Biela del Oli", el cual pasa por en www.radioviaipi.com, en internet, los jueves de 6 a 8 PM, lo habían cambiado de 8 a 10, pero tiene mejor 'rating' a la hora tempranera y ya lo regresaron. La pueden oír en la liga http://rapidshare.com/files/248521576/final_25_jun_mezcla.mp3, Por cierto, la foto es de Carlos Pardo haciendo donas tras ganar la preliminar de NASCAR México el fin de semana de la Busch México 200 en 2007.



V **BMW 1974 en Venta** Un amigo de Cuernavaca, Bruno Maldonado, anda vendiendo su BMW 1974, modelo 2002 (ese es el modelo no el año, no se hagan bolas porque suele suceder). El el de motor dos litros, cuatro cilindros en línea y tiene vestiduras de piel, aire acondicionado y el motor ha sido ajustado recientemente. Pide 110,000 pesos, y si les interesa, pues contáctenlo al correo electrónico. brunomk63@hotmail.com



VI **Un Museo Personal** En la ciudad del queso, o sea, Filadelfia, hay un museo muy interesante propiedad de un neurocirujano llamado Fred Simeone. El hombre colecciona autos de todos tipos, y entre ellos tiene un Duesenberg que fue



el único auto que ganó un GP europeo en la época inicial de las carreras, o sea, antes de la II Guerra Mundial, y lo hizo en 1921 en Francia. Pero también tiene autos más modernos como un Testar Rossa 250 de Ferrari o un GT 40 de Ford o un 917LH de Porsche.



Precisamente, es este último el que me hace mencionarlo porque es el famoso Porsche psicodélico que corrió en 1970 con los colores de la izquierda, pero en 1971 lo uso el máximo astro de los 917, Pedro obviamente, para imponer el registro de vuelta que todavía perdura en Le Mans en menos de 194 segundos para la vuelta de 13.648 kilómetros (derecha). Nada más por eso vale la pena visitarlo, y el museo no abre los lunes y que está cerca del aeropuerto en un bodegón de un parque industrial; si quieren más datos métense a www.simeonefoundation.org y checan la información que ahí aparece, respecto a precios, horarios, etcétera.

VII The Brothers Rodríguez

Con la novedad de que en la edición de julio de Forza, otra de las excelentes

books

THE BROTHERS RODRIGUEZ
A MUST FOR FERRARI FANS

Rodríguez explains in Mexico, and when the new Riverside track near Los Angeles had its inaugural race in September 1957, Rodríguez was invited to compete, despite his age. Now in a near new Porsche 550A, his meteoric rise continued. He won both the preliminary and the one-hour main event for Under 1,500cc cars over such established racers as Jack McAfee, Bob Drake and Jean-Pierre Kausle.

Present on spring break from his American boarding school was Ricardo's 17-year-old brother, Pedro, who had also known racing success in Mexico. Both brothers had been national champions on bicycles and motorcycles at home, but the U.S. legend of the Rodríguez Brothers began that day.

Their father, Don Pedro, tirelessly promoted the boys' careers. Beginning as a train engineer, he had risen to the attention of powerful politicians when escorting them as a motorcycle policeman and then acting as a driver. Don Pedro cultivated his contacts at the highest levels of government, the unions and as a middleman for the Mexican National Railway and the American railroad that wanted to do business in Mexico. His financial success was capped when he got the contract to provide oil drums for the Mexican national oil company, Pemex.

Don Pedro had sponsored cars in his barely teen-age boys to meet many of the great European and American racing stars, even getting to know some of them on a first-name basis. He had an especially warm relationship with American Ferrari distributor Luigi Chieretti, and had bought several Ferraris from Chieretti for high-level Mexican officials.

TRX
COKERTIRE.COM
1-877-251-9011

14 FORZA AUGUST 2009

revistas de Ferrari, hay una reseña del libro The Brothers Rodríguez, escrita por el renombrado autor Michael T. Lynch, quien es autor de libros sobre automovilismo de los años 50 y 60 del siglo pasado, con concentración en colecciones como las del desaparecido 8dicen que fue la mafia) Tony Parravano y su competidor (en los fosos) John Edgar y otros personajes destacados del momento como John von Neumann, el que vino a correr acá en Avándaro y tenía la agencia Ferrari de Hollywood. Y el artículo dice que el libro es un "must" para los ferraristas y otras cosas gratas ("¡alábate burro!", le gritan).

Si quieren una copia del libro en inglés, a un costo de unos 170 dólares, me avisan y los contacto con una persona que va a traer como unos 30 y le conseguí que le dieran un descuentillo para que no salga tan caro (el problema es el peso que hace que el correo cueste casi 70 dólares si lo mandan solo, pero ya en volumen es un poco más barato). Lo que si es que le tienen que pagar por adelantado porque si no luego es un problema eso de andar correteando a la gente (lo mismo que yo les dije) y entrega en el DF o áreas cercanas. Si son de otro lado pues se tendrán que poner de acuerdo con él para ver como recogen su libro. Y lo que yo haría sería dedicarlos cada uno, personalizados obviamente, para que los tengan listos para cuando los recojan o se les entregue.

De la otra manera que pueden conseguirlo es pedir su copia individual en el sitio de la editorial gringa que es **David Bull Publishing** y está en: <http://www.bullpublishing.com/shop/item.asp?itemid=111> y ahí lo ordenen, directo, sin intermediarios. El costo de un libro por esa vía en México es de unos 217 dólares, o sea 150 del libro y como 67 del correo por FedEx o UPS.

VIII **Delegaciones** Los delegados siguen trabajando en 2009, recobrando el paso y sugiero que vean la sección de eventos en nuestra página en www.sportcar.com, para que sepan las últimas nuevas. Ya la actualizamos porque el administrador tenía como 20 cosas pendientes y ya las está subiendo.

Delegación Toluca: El delegado Alejandro Naime está viendo lo de la carretera Moisés Solana, y con la ayuda de Nanán Solana se intentará hacer algún tipo de exposición en el Centro Cultural Mexiquense, mientras que Luis Orduña está apoyando con la realización de un rally en honor a Moisés. Hay todavía muchos cabos sueltos, pero en cuanto esté esto so les paso la información en un boletín especial, si es que se necesita hacerlos así, lo único es que adelanto que la ceremonia será el sábado 25 de este mes, JULIO; en el monumento que está en el kilómetro 18.2 (+ o -) de la carretera de Bosencheve a Valle de Bravo. Aparten la fecha.





Delegación Guadalajara: El delegado Tomás López Rocha sigue apuntadazo en los de la ida a Pebble Beach este año en agosto, y apoya el, cada vez más lejano, proyecto de traer un Gran premio de F1 a un circuito urbano o permanente en la capital tapatía.



Delegación Tijuana/SurCal.: El delegado Óscar Chavarría ya tiene encima el Rally Street Tour 5 que se realizara en julio y sigue ayudando en la planificación de un circuito en Tecate, BC, cerquita de la frontera, a pie de carretera en un terreno de 800 has.



Delegación Morelia: El delegado Alex Torres analiza ya las propuestas de miembros nuevos para su Delegación.



Delegación Monterrey: El delegado César Tiberio Jiménez anda en arreglos para una reunión de inducción en la cual se integrará a su delegación la última sobrina directa de Pedro y Ricardo, quien vive allá en el norte.



Delegación Cuernavaca: El delegado Chacho Pruneda apresta esfuerzos para ayudar en lo del Morelos Classic Show, en lo que participan miembros de la Scxuderia como organizadores principales.

Ya tenemos la lista final de los miembros nuevos de la Delegación Puebla y la fecha se pinesa par a fines de septiembre inaugurar la nueva delegación allá. solamente Y la de Nuevo Laredo/Sur de Tejas ya está en etapa final de selección de membresía, por is quieren proponer a algún candidato, avísenle al secretario general de su nominación..

IX Los 50 Años del Autódromo Aunque se intentó hacerlo en conjunto con un programa de una serie nueva que preparan en México, la serie no se va a lanzar en 2009 y no hay forma de empalmarlo, por lo que el evento del Récord Guinness se hará en solitario el 31 de octubre, sábado, en el Autódromo. En estos días nos reuniremos con la gente de la Comisión Nacional Vintage y de la federación de Autos Antiguos y de Colección para, aprovechando su conocimiento específico, detallar un programa, formar una comisión y sacar adelante el evento. Será, a grandes rasgos, un intento por meter 1200 autos que darán un par de vueltas al autódromo y luego se quedarán estacionados ahí un rato para la cuestión de la foto y el video que permitan comprobar el récord, además de la entrega de diplomas de participación y alguna otra cuestión administrativa. Es para autos vintage de más de 30 años de antigüedad (o sea modelos 1979 y anteriores), así que vayan alistando el suyo, si es que lo tienen.



X F1 Racing México de Agosto Como acostumbramos, tenemos a la venta el nuevo de F1 Racing de agosto antes



del 10 de julio, para que puedan apreciar lo más reciente de la F1 en el mundo. En este número tenemos dos secciones conceptuales: la primera es el misterio de la F1 (¿a quién les recuerda el logotipo?) con algunas ideas acerca de lo que no se ve comúnmente, o sea: los ingenieros de carrera trabajando; luego en una prueba de aerodinámica en línea recta; y en una reunión de estrategia; demás la una entrevista con el hombre que, si la F1 fuera el cielo, sería San Pedro – Charlie Whiting, quien es miembro de la Scuderia, por si no lo sabían; y los combustibles, los especiales para los autos y los prohibidos para los humanos, que afortunadamente no se dan todavía en la F1 con frecuencia aunque no falta el que les perjura que está seguro que él veía a Piquet darse un pericazo porque traía los ojos rojos al salir del paddock (y lo que no sabe es que Piquet es de sueño muy fácil y se duerme en cualquier ratito y lugar, pero para que dejar que los detalle se interpongan en un buen chisme....). En la otra sección analizamos tres historias con un tema central. Los que pelearon el campeonato en 2008, Lewis y Felipe, con el que lo va dominando en 2009, Jenson, explorando las diferencias del ayer con el hoy. No cabe duda que la gloria es efímera y más en la F1, pero hay unos que se la llevan con dignidad, como Felipe, y otros que hasta mentiras echan por un podio (Lewis, quien ya está grandecito y debería saber la diferencia entre bien y mal).

Aparte de las usuales excelentes fotos (la del rebase de Lewis a Fernando está impresionante) y notas breves, tenemos una entrevista con Jean Alesi, muy reveladora. Entiendo que Jean sienta que los volantes de ahora son poca cosa comparados con los de hace una

década, o menos incluso; el problema es que ahora todos son políticamente correctos, han vendido sus bocas por dinero, pues si las abren y dicen algo equivocado, los patrocinadores se espantan y corren. Aburridos... Y la de Martin Brundle no tiene desperdicio, sigue siendo uno de los mejores pilotos que nunca ganó una GP, pero esas actuaciones con Jaguar en México, son de recordar toda la vida. Por cierto que hay que ver en todas las entrevistas lo que opinan diversos protagonistas de la F1 acerca de Bernie Ecclestone. Eso les pinta al hombre que sigue, pese a todo, al frente de la F1, pero como dice nuestro presidente Chacho, a veces Bernie tiene detalles de increíble amistad, no todo es negocios, y esa es otra opinión que no se ha hecho pública, pero se las paso al costo.

En *La Recta Final* tenemos resultados turcos y británicos, previos alemanes y húngaros y en Rumbo a la F1 sale Pablo Sánchez, otro gallo fuerte (y joven) para el futuro; y ya sé que muchos no creen en Pablo (miembro de la Scuderia, por cierto), pero ya veremos si se sube al Ferrari a finales de 2009, pues sería el primer azteca en 40 años en hacerlo en forma oficial y yo creo que lo va a lograr. Viene también ideas de Windsor y Henry y conste que nosotros no empezamos lo del rumor de Alonso a Ferrari, pero si Henry lo dice, algo hay y ya hasta fecha tenemos para anunciarlo, el 11 de septiembre en el GP de Italia. En fin, la revista está de primera. Se las recomiendo y les recuerdo nuestro correo del lector para comentarios o que participen en la trivía de la página es f1racingmexico@editorialpremiere.com, mismo que editor (o sea, el yours truly), les agradecerá.



XI ANEXO: BOLETÍN JÚNIOR 014

A La segunda del campeonato de karts



Finalmente se efectuó en la pista internacional de Cuautla la segunda fecha del campeonato 2009 de la Scuderia Júnior y con ocho equipos y algunas ausencias notables como fue el de los LeManseros, el ganador resultó un equipo nuevo, el de Adrián, Christian y Alberto, (foto derecha) quienes batieron por un par de vueltas al segundo sitio, el de Rodolfo, JC y Rodrigo, quienes y en tercero quedó el ganador de la primera fecha, el de los Arellano-Belloc, con Dino, Héctor padre y Héctor hijo, todos ellos con buenas



hechuras y karts muy veloces. La sorpresa del día la dio Ian Bender, quien lideró la primera vuelta de su primera carrera en karts, buen comienzo para el chavo que más bien se dedica a las motos y apenas va en primaria.

La tercera fecha la programará el director de la serie, el delegado Junior Jesús Salgado, una vez que tenga los datos de las vacaciones y espera que sea en el kartódromo de Sierra Esmeralda allá por Chiluca, en Atizapán, Estado de México.

B Resultados de la Trivia Júnior de Junio Otra facilita para que no digan y casi todos supieron que se trataba de Jacques Villeneuve con su BAR esquizofrénico de doble patrocinio (555 y Lucky Strike).

Ahora hubo 10 aciertos, entre ellos los de los tres punteros del campeonato, por lo que tenemos que los gemelos Jalife y Rodrigo Marbán siguen empatados, ahora en cinco trivias atinadas y hubo participación hasta de un asociado radicado en California, el buen Wolf. Pero, de todos modos, sigue habiendo más participación en la trivía de los llamados rucosocios. Por algo será...





C La Trivia Junior de Julio

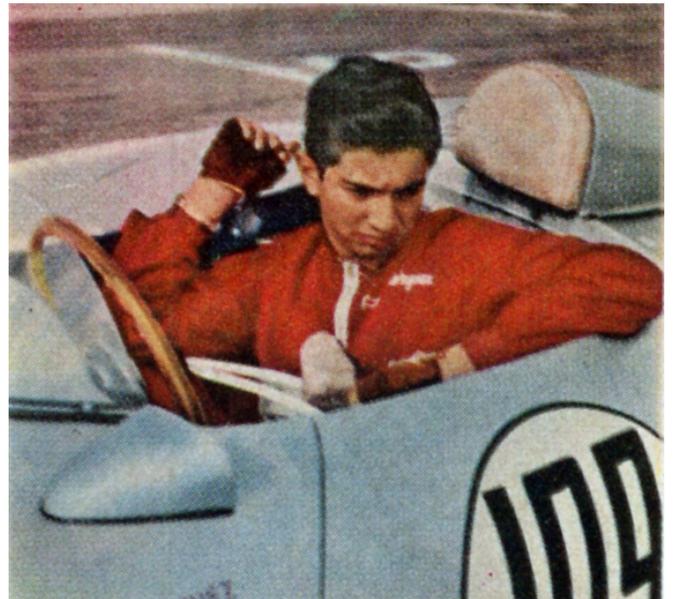
Para esta ocasión escogimos otro buen piloto que nunca fue campeón, pues llevábamos dos seguidas de campeones de Fórmula Uno.

Este hombre llegó a pelear títulos y victorias con los autos adecuados, pero terminó en equipos chicos hasta que decidió dejar la F1 y ahora maneja un equipo propio en otra categoría muy distinta a la F1. Esa es la ayudadita.

Los resultados se publican en el boletín del mes siguiente con los que vayan acertando. No pueden mandar más de una respuesta, la cual debe llegar al siguiente correo de nuestro interventor y editor del BN: scuderiargz@yahoo.com.mx o al mío si prefieren, SSS el delegado junior: jesus.salgadon@gmail.com. O de plano copia para ambos: más seguro, más marrado.

D La Carrera del Mes de Junio El Trofeo Nassau 1957

En 1957, Ricardo Rodríguez era la sensación tras haber batido a todos los pilotos estadounidenses en la inauguración del circuito de Riverside en septiembre, y cuando confirmó su inscripción para la Semana de la Velocidad en Bahamas, muchos dudaban de que fuera tan bueno, pero Ricardo empezó a pelear la victoria en su clase con el Porsche 550 RS que había llevado a las islas en compañía de Pedro, su hermano y Hugo Delgado, manejando desde México hasta Miami para embarcarlo. Pedro había recibido un Ferrari 500 TRC de Luigi Chinetti, el dueño del NART, pero chocó en la primera carrera de la semana con un auto que se le trompeó enfrente y ya no tuvo buenas oportunidades de pelear victorias, como Ricardo. La semana llegó a su fin con la carrera principal, el Trofeo Nassau a 50 giros, equivalentes a 400 kilómetros, para el cual eran favoritos los ganadores de años anteriores: el de 1954 Masten Gregory, el de 1955 Phil Hill y el de 1956 Stirling Moss. Pero este último había quedado sin auto por un accidente y le consiguieron el Ferrari de 3.5 litros en el cual Castelloti había ganado la Mille Miglia en 1955, el cual probó en la carrera tempranera de 100 millas del domingo final de competencia, el Trofeo Memorial Nassau, la cual procedió a ganar.



En esa carrera John Fitch, en un Maserati 200S, sostuvo un duelo feroz con Ricardo por el tercer sitio, delante de Lance Reventlow, sobre un Cooper con motor de 1,475 cc, y John von Neumann en su Ferrari. Ricardo se mantuvo tercero hasta media carrera cuando lo pasó Fitch en la recta, pero nunca se le despegó y terminaron separados por menos de cinco metros; Fitch resintió el esfuerzo y su Maserati no logró arrancar en la estelar.

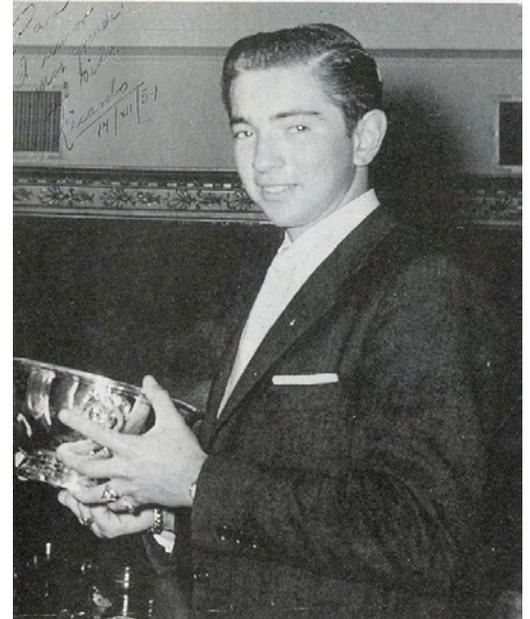
Esta competencia cerró la Semana de la Velocidad y Ricardo también quería la victoria, al menos en su clase, y Pedro ayudó en los fosos poniéndole señales, pues debía parar una vez a recargar combustible. Tras una arrancada tipo Le Mans, el líder tempranero fue Masten, seguido por Phil y Moss, pero el inglés apretó y tomó la punta en la cuarta vuelta, Masten la recuperó en la séptima, pero en la 13 Masten se detuvo y, a los pocos metros, se desflechó el Maserati. Carroll Shelby pasó a Phil en la 18 y para la 25 ya era el puntero a un ritmo de 2'56" por vuelta, mientras

Ricardo se mantenía en sexto luchando con Ed Crawford, en un Porsche similar al del mexicano.

Moss se detuvo por gasolina y llantas y se le caló el auto, por lo que perdió 82 segundos y Shelby le sacaba 70" cuando le tocó el turno de parar en la vuelta 30; le pusieron 20 litros y le cambiaron dos llantas en 23", pero un banderero lo obstruyó y su embrague se sobrecalentó, lo cual permitió que Moss lo alcanzara en el giro 34 remontando a un ritmo de 2'54". Luego Carroll sufrió daños en la dirección de su Maserati, el cual no giraba bien a la izquierda. Ricardo paró en la vuelta 30 a recargar y tardó 30 segundos (40 litros), pero la bomba empezó darle problemas por lo que perdió minuto y medio y luego se rompió la palanca de cambios del Porsche y quedó trabada en tercera velocidad. Bob Said y Reventlow lo pasaron, pero recuperó un sitio cuando Crawford, quien iba quinto, rompió el eje



trasero en la ronda 41 y abandonó cuando ya presionaba a Joakim Bonnier. Todavía hubo otro retiro, el de Rod Carveth, quien chocó su Aston dos litros en la recta Sassoon y Ricardo simplemente cubrió las vueltas restantes tratando de no perder mucho tiempo. Moss ganó en 2 horas, 27 minutos y 38 segundos, seguido por Shelby a 65" y Hill más atrás, todos con 50 vueltas; luego llegó Bonnier en otro Ferrari de 3.5 litros y Ginther completó 49 vueltas para el quinto puesto; sexto con 47 giros, y ganador de handicap, fue Said sobre un Ferrari, seguido por Reventlow en su Maserati, ambos autos de dos litros y Ricardo cubrió la misma distancia para el octavo sitio, primero en la 'F' (hasta 1.5 litros), dos vueltas delante de Ernie Ericsson, segundo en clase con otro 550.



Los que no conocían a Ricardo quedaron impresionados, los demás confirmaron que era un futuro campeón y Luigi Chinetti, otro tanto. La fiesta de premiación era el lunes, por lo que en la mañana Luigi se reunió con don Pedro y le ofreció autos para Le Mans y el Campeonato Mundial de Marcas, además de que lo convence de que se quede con autos Ferrari, para poder aspirar a los triunfos absolutos; sin embargo, Ricardo prefería su Porsche y no hubo forma de convencerlo, aunque Pedro ya sólo veía autos italianos en su futuro. En la premiación Ricardo se lleva cinco trofeos a casa, incluyendo la Copa Stafford L. Sands para premiar al 'Desempeño Más Sobresaliente' en la Semana Internacional de la Velocidad, y Pedro solamente consiguió dos. La fiesta, de etiqueta rigurosa, fue presidida por Sir Sydney Oakes, presidente del Bahamas Auto Club, y su esposa, Lady Greta Oakes, competidora en las carreras de mujeres.



E Sugerencias y Dudas

Cualquier propuesta que tengan para las actividades del año o para el ingreso de nuevos escuderos, así como dudas y comentarios acerca de esta sección, son bien recibidos por el Delegado Júnior en su correo jesus.salgadon@gmail.com.

XII **Comentarios:** Para el Boletín SR036, que saldrá en agosto (esperamos que en los primeros cinco días), pueden mandar lo que se les ocurra que amerite publicación, aparte de sus comentarios y aportaciones al editor en su correo electrónico: scuderiargz@yahoo.com.mx. Recuerden que si alguien quiere fusilarse la valiosa información que contiene nuestro BN, hay un copyright, que incluye el anexo de los chavos creado por su respectivo editor toluqueño, cuando no se le duerme el gallo por andar tomando el sol en la azotea.

