



SCUDERIA

ABRIL-MAYO 2017 NÚMERO 110 Boletín Noticioso de la Scuderia Hermanos Rodríguez A. C.

QUIÉN ES EL **PILOTO** + **VERSÁTIL** DE LA HISTORIA

OPINIONES GEMELAS

14 ¿Es esta la Era de Vettel o la Era de Hamilton?

DESDE LOS FOSOS

16 Se fue un grande: "Big" John Surtees

ENCUESTA DEL MES

17 ¿Quién va a ser el campeón mundial de F1 en 2017?

SCUDERIA

AÑO 9, ABRIL-MAYO 2017 BOLETÍN NOTICIOSO 110 SHRAC
CONTENIDO

- 01 PORTADA
Pedro y Surtees conferenciando en Daytona 1965
- 02 CONTENIDOS
¿Qué tenemos? + una amiga de Pedro en el GP de Cuba 1960
- 03 EDITORIAL
Tenemos pins para miembros y asociados
- 04 ARTÍCULO PRINCIPAL
El piloto más versátil de la historia, elegido entre candidatos selectos
- 14 OPINIONES GEMELAS
¿Sebastian o Lewis? ¿Quién se ganó el derecho a nombrar esta era post Schumacher como suya?
- 16 DESDE LOS FOSOS
Recordando al gran John Surtees
- 17 LA ENCUESTA DEL MES
Lewis y Sebastian van parejos en la F1... pero no tanto en la encuesta
- 18 EN UN MES COMO ESTE
Un Motor Sport de abril de 2001 nos cuenta la historia de BRM
- 19 LA DEL ESTRIBO
Jugando criquet con la nobleza

SCUDERIA BN

EDITOR Carlos E. Jalife Villalón

EDITOR DE DISEÑO Heliodoro Morales Muñoz

COLABORADORES: José Antonio Aspiros, Rafael Bolaños, Paul Henri Cahier, Alexis Callier, Cajal, Johnny Cecotto, Luis G. Calderón, Jorge Capistrán, Octavio Estrada, David Friedman, Benito Guerra, Michael Hofmockel, Carlos A., Javier Z. y Omar E. Jalife, César T. Jiménez, Carlos Lavado, Paco Mancillas, Helmut Marko, Mónica Martorell, Virginia Meyer, Juan L. Molano, Alejandro Naime, Alberto Navarro, Ramón Osorio, Héctor Peón, Quintana Foto, Jesús Salgado, Rainer Schlegelmich, JJ Seguí, Carlos Slim D., Juan Tenorio, Rafael Trespalacios, Luis Ugarte, Chris van de Wiele, Seb Vettel.

CORREO y SUSCRIPCIONES
scuderiargz@yahoo.com.mx

SCUDERIA HERMANOS RODRÍGUEZ A. C.

PRESIDENTE: Alejandro Naime González

COMITÉ DIRECTIVO: Rafael Bolaños C. Luis G. Calderón, Carlos E. Jalife V., Omar E. Jalife Ruz, Eduardo León C., Ramón Osorio J.

Representante honorario Familia Rodríguez: Dr. Jesús Rodríguez.

Asesor Legal Carlos A. Jalife Ruz

Expresidentes: Alejandro Rodríguez de la Vega, Miguel Ángel Quintana C., Manuel 'Chacho' Medina, César Tiberio Jiménez M., Carlos J. Pani, Tomás López Rocha.

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

PRHAM



SCUDERIA se publica gratuitamente dependiendo de la disponibilidad de tiempo como Boletín Noticioso de la SHRAC. Año 9, No. 02 abril-mayo 2017. Editor responsable: Carlos E. Jalife Villalón. Reservas de derechos al uso exclusivo 04-2011-121316472800-102 y 04-2011-121411024200-203/Indautor-SEP. El contenido de los artículos es responsabilidad exclusiva de los autores. Todos los derechos reservados, prohibida la reproducción parcial o total, incluyendo cualquier medio electrónico o magnético sin autorización por escrito del editor responsable y Scuderia Editores S.A. de C.V.

ORGULLOSAMENTE HECHO EN MÉXICO.
© CEJV/HMM/SE 2017

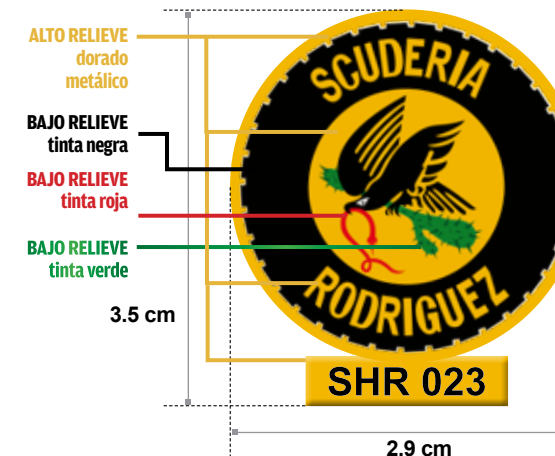
Tenemos pins de la SHRAC

Muchas veces nos preguntan que si no tenemos un fistol (pin) que nos acredite como miembros de la Scuderia, o asociados en su caso. Pues finalmente nuestro ex presidente pani tomó las riendas de ese asunto y ya los tenemos. Son de dos tipos, todos hechos en zamac (zinc, aluminio, magnesio y cobre) con latón: 1- Los de Miembro tienen una placa que lleva el número y cuestan 200 pesos; 2- Los de Asociado no llevan número (son más de 6,500 asociados y sería un poco engorroso buscarlos a todos) cuestan 150 pesos.

Para ordenar el suyo me contestan, me dicen cuantos quieren de cada uno (obvio, sólo los miembros pueden adquirir el de miembro de número) y les digo donde depositan y si viven en el interior se los mandamos por cobrar, si son de DF nos ponemos de acuerdo para entregarlos o recogerlos en algún sitio conveniente.

Un par de cosas: si no eres miembro no puedes usar uno de miembro, o es permitido, es como los de la Legión de Honor francesa, y te expones a perderlo si lo usas sin la membresía y no se vale el clásico "se lo presté a mi hermano, hijo, esposa, o lo que sea". Así que si compran uno, úsenlo y trátenlo con honor, no cualquiera tiene el derecho a usarlo.

Por cierto les recomiendo descarguen **FASTmag** (en papel o descargable gratis -la cual han descargado varios millones de lectores en 66 números ¡¡gracias!!) la primera revista en su tipo en el planeta en la cual tenemos un estándar de calidad comparable a lo mejor del mundo, como es la tradición que nos dejaron los hermanos Rodríguez. Para descargarla gratis se registran en



<http://fast-mag.com> y siguen las instrucciones, pero lo mejor es la Realidad Aumentada, que incorporamos en 2012, que se usa con teléfonos inteligentes... y a asombrarse. Aparte tenemos el twitter en [@scuderiargz](https://twitter.com/scuderiargz); la página en Facebook de Scuderia Rodríguez y nuestro sitio, el cual prometemos actualizar un día de estos; Los dejé con mis mejores deseos, y el clásico...

Abrazo fraternal...



Editor de SCUDERIA y Secretario General de la SHRAC

COLABORADORES



CAJAL

"Demasiado trabajo y poca diversión vuelven aburrido a Jack". ¡Ah, no!, perdón ese es de otra película, pero para allá va nuestro editor si no toma vacaciones pronto.



ALEJANDRO NAIME G.

Ascendido de colaborador de Scuderia a presidente de la Scuderia, no pierde el entusiasmo por engrandecer el recuerdo rodriguista mes a mes con material de su archivo.



CARLOS A. JALIFE RUZ

Otro que se unirá pronto al clan de los que perpetúan la especie, el gemelo sigue en la lid burocrática enmendado entuertos y buscando hacer un país mejor.



OMAR E. JALIFE RUZ

El padre de un hijo obsesionado con los autos, pese a que sólo tiene dos años, debe preguntarse seriamente si no debió escoger un deporte más barato para su vástago.



JAVIER Z. JALIFE RUZ

Dejando de lado la porción estudiantil de su vida, volviéndose productivo o intentándolo, el encuestador dibuja y dibuja y dibuja y crea guiones para ver que le funciona.



HELIODORO MORALES MUÑOZ

Nuestro diseñador se tomará vacaciones pronto para ir a ver si Trump que ladra no muerde, y certificar que su amigo del airbnb cumple lo prometido en el anuncio.

ES PREFERIBLE LA DIVERSIDAD DE VICTORIAS
Y CATEGORÍAS, CONTRA LA PROFUNDIDAD DE
TRIUNFOS EN UNA SOLA

EL piloto + versátil

DIVERSIDAD CONTRA PROFUNDIDAD

Cuando uno busca el piloto más versátil de la historia a partir del final de la Segunda Guerra Mundial, hay dos caminos, diversidad de series y triunfos contra cantidad de los mismos. Ciertamente no es posible pensar que un Michael Schumacher con 91 triunfos en F1 y algunos más en el Mundial de Resistencia, F3 y otras series menores, es comparable a un Mario Andretti con una docena de GPs ganados, pero títulos en sprints de óvalos de tierra, en autos tipo Indy en los 60s 70s y 80s, en F1 en 1978, en IROC en 1979, ganador de la carrera más importante de NASCAR, de clásicas de resistencia en Daytona y Sebring, y hasta en dragsters. La diversidad

de competencias de un volante como Andretti no es comparable con la de un Schumacher con su profundidad en dominio en un campeonato, y la clave es la palabra "un"; así que el enfoque es distinto a si estuviéramos buscando al mejor piloto de la historia.

Todos los que mencionamos aquí son buenos, campeones en muchas series, con victorias en varias más y demostraciones de adaptabilidad en grado extremo. Y podríamos mencionar a muchos más, aunque al avanzar hacia finales del siglo XX la lista empezó a ser menor cada vez, las condiciones cambiaron y la versatilidad dejó de ser un atributo deseable.

LOS PILOTOS MODERNOS Y LA ESPECIALIZACIÓN

Obviamente, la modernidad ha traído mayor paga y especialización a los pilotos, especialmente los de Fórmula Uno y las marcas ya no pueden arriesgar a perder su inversión en ellos dejándolos correr en series distintas con marcas distintas de autos, aceites, llantas y patrocinadores, como era usual en la segunda mitad del siglo XX. Se instituyó un camino de iniciar en el kartismo, seguir en las series de monoplazas chicos sin alerones, luego con alerones y motores un poco mayores para pasar a fórmulas capaces de 300 kph como preparación para la F1. Un camino se fue haciendo único y que simplifica las cosas para los que pueden llegar a la F1 por apoyos personales o corporativos, pero que deja a muchos talentos varados a media ruta al no cubrir las expectativas.

SE TOMAN EN CUENTA
PILOTOS, SERIES Y
CARRERAS DE 1950 A
LA FECHA

Sin embargo, esa misma especialización para una serie que tiene 20 asientos y de ellos la gran mayoría se no cambian de campaña en campaña, hizo que los pilotos tuvieran que dejar de enfocarse en la F1 y miraran a GTs, prototipos, y series alternas como las japonesas o estadounidenses, con reglas propias y competencia brutal que no le pide nada a lo más selecto del eurocentrismo. Y poco a poco han surgido ejemplos de pilotos como Nelsinho Piquet con un título en la FE, podio en F1, victorias en NASCAR, o André Lotterer con triunfos en monoplazas, en series niponas de GTs y fórmulas, y campeón mundial de prototipos de resistencia, quien se dio el lujo de alquilar un F1 para debutar y quitar un hueco de su curriculum.

Aunque se crea que la F1 es lo único, el mundo de la categoría máxima abrió los ojos ante la demostración de Nico Hulkenberg al ganar las 24 Horas de Le Mans, y entendió que hay una diversidad de series para todos los gustos. Y dicen que la variedad es lo que le pone sazón a la vida...



1 MARIO ANDRETTI

Nacido en Italia, pero emigrado a edad temprana a EUA, Mario se inició en óvalos de tierra en sprint cars y midgets, donde consiguió un título, y de ahí saltó a roadsters tipo Indy, pero corría virtualmente todo lo que le pusieran enfrente y bien. Ganó la Daytona 500 de NASCAR y la Indy 500, además de coronarse campeón de IndyCar antes de irse a la F1 -donde también logró el título en 1978- y a su regreso de la categoría máxima.

Gano con Ferrari y Lotus en F1 y también se impuso en diversas carreras (Daytona, Sebring, Brands Hatch) del Mundial de Resistencia sobre productos de Maranello. Sus incursiones en GTs y Turismos trajeron más victorias, al igual que en autos Grupo 7 (tipo CanAm), y quedó segundo en las 24 Horas de Le Mans con sus hijos de copilotos. Pero además ganó en la subida al Pikes Peak, y hasta una carrera de dragsters, además de coronarse campeón de la serie IROC en 1979. Siguió corriendo competitivamente hasta 2000 (un Panoz en Le Mans) y a la fecha maneja el biplaza de IndyCar para invitados especiales a más de 300 kph.



ESTADÍSTICAS

- 12 victorias en GPs de F1
- 1 campeonato de F1
- 7 triunfos en Mundial de Resistencia
- 52 triunfos y 4 títulos en IndyCar
- 1 victoria en Indy 500 y en Daytona 500
- 1 campeonato de sprint cars en óvalos de tierra
- 1 podio en Le Mans

2 JIM CLARK

Tuvo sus mayores éxitos en los autos diseñados por su jefe y amigo, el dueño de Lotus, Colin Chapman, pero su versatilidad está fuera de toda duda. Dominó la F1 de 1962 a 1968 cuando murió en un accidente en Hockenheim en 1968. Obtuvo 25 triunfos, más los títulos de 1963 y 1965 rompiendo la mayoría de los récords de la categoría máxima, y debió ganar los títulos de 1962 (su auto se quedó sin aceite faltando 30 vueltas cuando ganaba por más de un minuto), 1964 (perdió en el giro final de la carrera final tras ser líder toda la carrera) y 1967 (la falta de confiabilidad del nuevo Cosworth DFV le quitó el título). Pero también fue tricampeón en la serie Tasman, y fue el primero en ganar la F1 y la Indy 500 y lo hizo el mismo año (1965)

Fue campeón de Fórmula Junior, y ganó en 1964 el British Saloon Car Championship (ahora BTCC) en el Ford Lotus Cortina. Ganó innumerables carreras de F2, resistencia, GTs y de autos Sport, y quedó en el podio absoluto en Le Mans. Se puede decir que era el mejor al volante de lo que fuera.



ESTADÍSTICAS

- 25 victorias en GPs de F1
- 2 campeonatos mundiales de F1
- 3 títulos de Tasman
- 1 victoria en Indy 500
- 1 campeonato de BTCC
- 1 podio en Le Mans



4 DAN GURNEY

Su palmarés marca cuatro victorias y tres PPs en 86 arranques de F1, pero ganó con tres equipos distintos y una de ellas fue sobre un auto construido por él, el Eagle. Ganó, con Foyt, las 24 Horas de Le Mans en 1967, y cuando él estaba en Brabham, el bicampeón y dueño, Jack era su escudero, y Dan le dio su primer triunfo, como antes lo hizo con Porsche.

Ganó en todo lo que corrió, incluyendo autos turismo -Trans Am y BTCC-, en los biplazas de CanAm, y los monoplazas de IndyCar, pero también en autos sport y ganó la mayoría de las carreras de NASCAR en Riverside. Quedó en el podio en la Indy 500 entre 1968 y 1970, y sus autos Eagle ganaron la clásica varias veces y con su escuadra All American Racers luego dominó en prototipos. Fue el inventor del alerón adicional que lleva su nombre (un "gurney") y su versatilidad fue tanta al volante como afuera de él.



ESTADÍSTICAS

- 4 victorias en GPs de F1
- 3 victorias con equipos distintos de F1,
- 1 victoria en Daytona
- 1 Victoria en Le Mans
- 2 veces segundo en la Indy 500
- 5 triunfos en NASCAR
- 2 Triunfos en CanAm
- 1 Triunfo en el Británico de Turismos (BTCC)
- 2 Triunfos en TransAm
- 7 Triunfos en IndyCar
- Constructor ganador en F1, IndyCar, Prototipos (Eagle)



3 PARNELLI JONES

Sus estadísticas no impresionan, pero su dominio de los óvalos dejó callado de asombro al tricampeón Jackie Stewart y Mario Andretti lo describe como el mejor piloto de IndyCar de los 60s. Sus 6 victorias y 12 PPs son porque rara vez corría una temporada completa y cuando lo hizo, se coronó campeón de IndyCar. Rufus Parnelli Jones. Fue el primer piloto en dar una vuelta a más de 240 kph en Indy y sólo compitió en siete Indy 500, lideró cinco y debió ganar cuatro.

Antes de Indy fue el mayor talento emanado de midgets y sprint cars. En 1963 ganó en la subida al Pikes Peak con un Mercury Marauder, (stock) y en 1964 se llevó el campeonato de Stock Cars de USAC y ganó carreras en NASCAR. Tras dejar Indy lideró e equipo de Ford de Trans Am y sobre un Mustang ganó el título en 1970.

Se volvió dueño y director de equipo, y ya retirado ganó la Baja 1000 dos veces. Su versatilidad en todo tipo de terreno fue envidiable. Y también vendió más llantas que cualquiera otro.





5 JOHN SURTEES

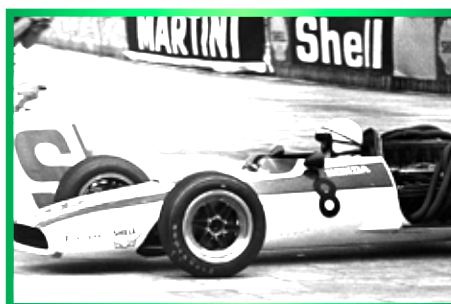
El centauro y volante inglés es un caso único pues tras ser multicampeón mundial de motociclismo, dio el salto a los vehículos de cuatro ruedas y se convirtió en campeón mundial de F1 en 1964 con Ferrari. Tuvo una carrera exitosa en F1 con triunfos en Ferrari, Cooper y Honda antes de formar un equipo propio y ganar una carrera no puntuable con uno de sus Surtees. Pero también fue gran ganador en autos sport y en pruebas de resistencia, y sería el primer monarca de CanAm en 1966.

Esle único que ha ganado títulos mundiales en dos y cuatro ruedas, pero también ganó carreras de GTs y turismos y su equipo epónimo, con el cual colgó el casco en 1972, siguió funcionando hasta finales de la década obteniendo el título en F2.



ESTADÍSTICAS

- 15 victorias en GPs de motocicletas 350 cc
- 22 victorias en GPs de motocicletas 500 cc
- 7 títulos mundiales de motociclismo
- 6 victorias en GPs de F1
- 1 campeonato mundial de F1
- 1 Título de CanAm

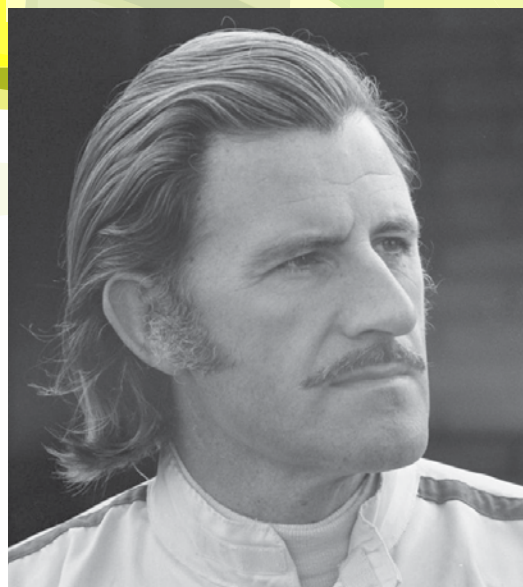


6

GRAHAM HILL

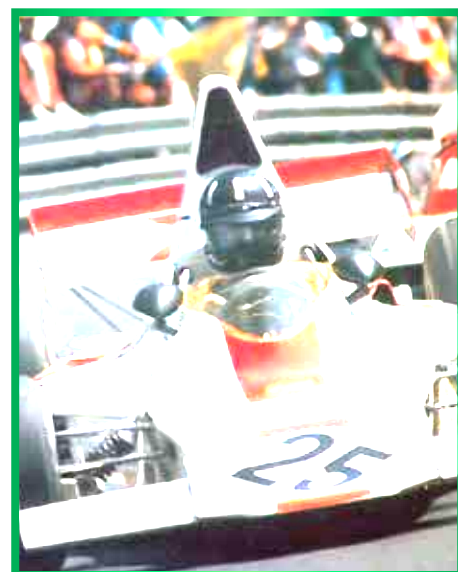
El único piloto que consiguió la Triple Corona del automovilismo (el GP de Mónaco, la Indy 500 y las 24 Horas de Le Mans) no podía faltar en la lista. Graham -cuyo hijo Damon fue campeón de F1 en 1996- fue también bicampeón de F1 cuando se retiró era el que ostentaba el récord de longevidad en la categoría máxima.

También fue ganador en autos sport y autos turismo, y luego se volvió constructor con su equipo propio, el Embassy-Hill, pero regresando de unas pruebas en Francia su avión se estrelló en un campo de golf cercano a su casa y Graham pereció con su gente en 1975. .



ESTADÍSTICAS

- 1 victoria en Indy 500 (1966)
- 14 victorias en GPs de F1
- 1 victoria en Le Mans (1972)
- 2 campeonatos mundiales F1
- 8 victorias en carreras de BTCC
- 5 victorias en GP de Mónaco
- 4 victorias en mundial de autos sport



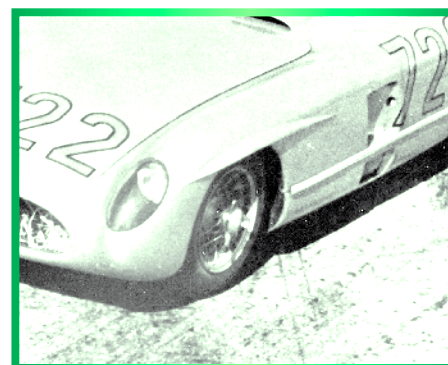
7 STIRLING MOSS

Aunque nunca fue campeón de F1, entre 1958 y 1962 fue el piloto más ganador de F1 pero corrió con equipos privados y eso no le ayudó. Antes, tuvo la mala fortuna de encontrarse con el pentacampeón mundial Juan Manuel Fangio, quien le ganó los títulos de 1955-57, aunque Moss fue más ganador en carreras de autos sport.

Stirling inició ganado en categorías menores F3, F2 y turismos que serían luego la base del BTCC, y era muy común verlo ganar varias carreras de categorías distintas en un mismo fin de semana. En 1955 impuso un récord al ganar la Mille Miglia y cuando compitió en rallies de regularidad obtuvo tres veces la Copa Alpina al tener rallies perfectos, sin puntos malos. Un accidente en Goodwood 1962 lo retiró, pero posteriormente se volvió el mejor volante de autos históricos y vintage y es un ejemplo de que no se necesita ganar el título de F1 para ser considerado leyenda.

ESTADÍSTICAS

- 16 victorias en GPs de F1
- 4 subcampeonatos de F1
- 12 triunfos en autos Sport, incluyendo 4 en los 1000 Km de Nürburgring
- 7 triunfos en el Tourist Trophy
- 1 victoria en la Mille Miglia
- 3 Copas de los Alpes de Oro en el Rally Alpino
- 2 segundos lugares en Le Mans



8

AJ FOYT

El rasgo más notable de Foyt, de 82 años, es que no entiende por qué la gente cree que es tan impresionante que haya podido manejar rápido con lo que fuera. "SuperTex" dice que todos lo hacían en los 60 y a inicios de los 70 -cierto-, pero pocos fueron tan exitosos como él. Foyt fue el primer piloto que ganó cuatro Indy 500, así como el único que conquistó IMS en un roadster y en un auto de motor trasero. El año en que Jim Clark ganó Indy, 1965, el piloto que le ganó la PP fue Foyt, en un Lotus más viejo.

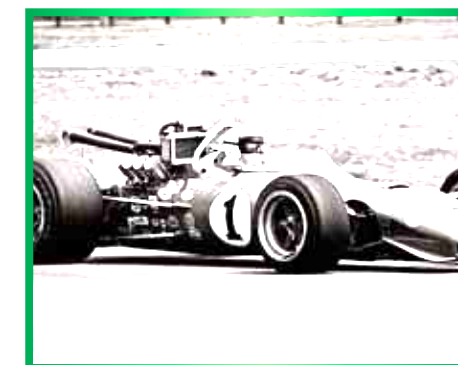
Pero aunque fue un amo de los óvalos, también ganó en autos sport en Le Mans (1967), Daytona (1983 y 1985) y Sebring (1985), que avalan su habilidad en pistas de carreras. Fue excepcional en terracería y consiguió victorias incontables en sprints y midgets, y sabía manejar autos stock -tuvo 41 victorias en la serie USAC de stocks, así como siete victorias en NASCAR, incluida la Daytona 500 de 1972.

Es, por mucho, el piloto más exitoso de IndyCar con 67 victorias y siete campeonatos, y ese es el dato que, como la punta del iceberg, define a Foyt, pero la realidad es que en cualquier serie de automovilismo que hubiera escogido, habría quedado en la cima. Hasta la fecha es dueño de equipo y su número 14 está retirado en IndyCar y en NASCAR.



ESTADÍSTICAS

- 2 victoria en Daytona 24 Horas
- 1 Victoria en Le Mans 24 Horas
- 4 veces ganador en la Indy 500
- 67 triunfos en IndyCar
- 7 triunfos en NASCAR
- Tricampeón de Stock Cars de USAC
- 1 Triunfo en Daytona 500
- 50 Triunfos en óvalos de tierra
- Bicampeón de la IROC
- Constructor ganador en IndyCar (Coyote)





9 JACQUES VILLENEUVE

Hijo de uno de los grandes de la historia, Gilles, se inició en monoplazas en Europa pero luego se fue a la F3 en Japón y a la Fórmula Atlántica en Canadá, y consiguió diversos triunfos, lo cual le valió pasar a autos tipo Indy en 1994. Para 1995 se coronó en la serie CART y ganó la Indy 500 también, con lo cual Williams lo debutó en 1996 en F1.

Arrancó su primera carrera en la PP y quedó subcampeón ese año, y se coronó en 1997 pero luego aceptaría irse al equipo BAR y aunque ganó mucho dinero no volvió a triunfar en la F1 hasta su retiro en 2006. Estuvo cerca del triunfo en Le Mans en 2008, cuando quedó segundo en un Peugeot, a un giro del Audi ganador, y ha corrido todo, NASCAR, Stock V8 brasileños, V8 australianos, Top Race V6 argentinos, FIA GT, WRX e incluso estuvo en la Fórmula E al inicio de su primera campaña. Si se mueve Jacques lo corre y cuando no está en acción, es comentarista de F1 para la televisión canadiense.



ESTADÍSTICAS

- 11 victorias en GPs de F1
- 5 victorias en IndyCar
- 1 campeonato mundial de F1
- 1 campeonato de CART (IndyCar)
- 1 victoria en la Indy 500
- 1 segundo sitio en las 24 Horas de Le Mans

10 JUAN PABLO MONTOYA

Quizás el piloto moderno más versátil y único comparable con los de los años 50, 60 y 70 sería el colombiano. Su título dominante en F3000 lo llevó a los autos tipo Indy de CART en 1999, y se coronó campeón en su primera campaña. En 2000 ganó la Indy 500 con un auto de especificación IRL y en 2001 estaba en F1 en la que peleó el título varias veces y consiguió siete victorias antes de hartarse y regresar a América a correr NASCAR.

Mostró destellos con dos victorias y nueve PPs para el equipo Ganassi, no exactamente el mejor de autos stock, pero en cambios ganó tres veces las 24 Horas de Daytona con el equipo de Grand Am del mismo dueño, siempre con pilotos mexicanos como copilotos. En 2014 decidió regresar a IndyCar con Penske y al año siguiente ganó de nuevo la Indy 500 y perdió el título por la carrera final de puntos dobles. Ahora explora el mundo de los prototipos y los autos GT, quizás buscando la mítica triple corona, aunque corrió la Indy 500 una vez más con Penske en 2017, y prepara a su hijo para el futuro.



ESTADÍSTICAS

- 7 victorias en GPs de F1
- 10 victorias en IndyCar
- 1 campeonato de CART (IndyCar)
- 2 victorias en la Indy 500
- 3 victorias en las 24 Horas de Daytona



11 PEDRO RODRÍGUEZ

El mayor de los hermanos mexicanos, fue campeón de motociclismo nacional a los 13 años corriendo contra centauros de la edad de su padre. Brinco a los autos y aunque tardó más en despegar que su hermano Ricardo, probó un F1 a los 19 años y ganó numerosas competencias de autos GT y turismos, y obtuvo muchos podios en el mundial de resistencia haciendo pareja con su hermano. Pero su versatilidad iba más allá y fue campeón norteamericano de carreras en hielo en Alaska, y ganó varias etapas del Rally TransCanada la única vez que lo corrió.

A la muerte de este siguió compitiendo y mostró que tenía el talento y la versatilidad de los grandes, ganando en F1 con equipos medianos, y dándole las 24 Horas de Le Mans y el título a Ford en 1968. Es el único en ganar en Daytona en sus tres distancias (3H, 2000K y 214H) y también consiguió triunfos y podios en autos de producción, Sport, Grupo 7, Interserie y batió a Petty la primera vez que corrió en NASCAR. Su combinación con el Porsche 917 del equipo Wyer rajó 8 triunfos en 16 carreras y dos títulos en el Mundial de Resistencia en 1970 y 1971. Y su manejo en la lluvia era impecable, tanto que a Senna le dijeron que iba a ser el siguiente Pedro Rodríguez cuando ganó su primera vez en la lluvia. Si tan sólo hubiera tendido autos mejores, los títulos no hubieran escaseado.



ESTADÍSTICAS

- 4 victorias en Daytona (1963-64 y 1970-71)
- 2 victorias en GPs de F1
- 1 victoria en Le Mans (1968)
- Bicampeón de prototipos
- 24 triunfos en carreras de autos Sport
- Campeón norteamericano de carreras sobre hielo

12 JACKY ICKX

Recordado mayormente por sus seis victorias en las 24 Horas de Le Mans, el belga fue campeón de motociclismo en su patria antes de brincar a los autos. Reconocido como un maestro de la lluvia, tuvo su primero, de ocho, triunfo en la F1 en el diluvio del GP de Francia de 1968 y sería subcampeón dos veces en la categoría máxima. En el Mundial de Resistencia fue bicampeón y añadió un título en CanAm en la época de los F5000 reformados, pero eso es apenas una muestra de su diversidad.

Su primer título fue en 1965 en el Campeonato Europeo de Autos Turismo con un Ford Mustang y tuvo éxito en las 24 Horas de Spa, a bordo de un BMW 2002ti que compartía con Hubert Hahne. Demostró su talento en turismos V8 al ganar la Bathurst 1000 de 1977, a bordo de un Ford Falcon, primer europeo en ganar la carrera australiana más grande. Pero también corrió el rally raid más brutal, el Dakar africano, y ganó con Mercedes en 1983, y fue segundo con Porsche en 1986, tras perder un volado con su coequipero para determinar el orden de llegada. No había auto que no pudiera manejar en cualquier condición climática con soltura.



ESTADÍSTICAS

- 8 victorias en GPs de F1
- 2 subcampeonatos de F1
- 1 campeonato de F2
- 1 campeonato de CanAm
- 6 victorias en las 24 Horas de Le Mans
- 1 victoria en las 6 Horas de Daytona
- 1 Triunfo en el Rally Dakar
- 1 Triunfo en la Bathurst 1000 Km



13



SEBASTIEN LOEB

El hombre que más rallies ha ganado en la historia sigue escribiendo páginas gloriosas 43 años después de su nacimiento. Campeón mundial junior de rallies en 2001, en 2003 fue subcampeón y luego vinieron nueve títulos mundiales al hilo con 78 triunfos totales sobre Citroën y tuvo tiempo en 2006 para quedar segundo general en Le Mans en un prototipo del equipo Pescarolo.

Cuando dejó los rallies en 2012 también corrió un evento del Mundial de Rallycross, el cual ganó y para 2013 obtuvo triunfos en la serie FIA GT con Porsche y luego se fue al Mundial de Autos Turismos (WTCC) y siguió ganando y peleando los títulos. También corrió un Peugeot en la subida la Pikes Peak y la ganó batiendo el récord previsto por la computadora como idea, y compite ahora en el WRX donde ha vuelto a ganar, y en el Rally Dakar sudamericano, en el que quedó segundo en 2017 tras liderar parte de la competencia.

Pero también probó en F1 con Toro Rosso y cuando pensaba debutar en 2009 la FIA le negó la súperlicencia y su plan se frustró, pese a que había quedado en la primera mitad de la parrilla en sus prácticas con la escuadra italiana. Es el primer piloto del que se podría decir que la F1 le tuvo miedo, así de bueno es.

ESTADÍSTICAS

78 victorias en rallies WRC
6 victorias en WTCC
1 victoria en Mundial de Rallycross WRX
4 victorias en la FIA GT
9 campeonatos mundiales WRC
1 segundo sitio en las 24 Horas de Le Mans
1 segundo sitio en el Rally Dakar
1 triunfo en Pikes Peak



14

NIGEL MANSELL

Algo que nadie ha logrado fue lo que consiguió Mansell cuando ganó el campeonato mundial de F1 y el de IndyCar en temporadas consecutivas en 1992 y 1993, una hazaña memorable, pues IndyCar era, en muchos aspectos, tan importante como la F1 en ese entonces.

Su CV puede no tener la amplitud del de su coequipero en Newman/Haas, Mario Andretti, pero de todos modos demuestra su habilidad para adaptarse a circunstancias cambiantes. El Lola T92/00 era muy diferente al Williams FW14B de suspensión activa y tecnología de punta que manejaba en F1, además de que la combinación de óvalos de todos tamaños, pistas callejeras estrechas y circuitos permanentes de la serie CART representaban un reto en sí mismo.

Mansell inició con un accidente fuerte en la práctica de Phoenix, pero a pesar del escepticismo, Nigel ganó cuatro carreras en óvalos. "Reescribí las reglas de carreras de óvalos", dijo en 2014. "Todos decían que no podías hacer esto o aquello. Algunos tenían razón, por eso mi choque en Phoenix. Pero por ese choque aprendí a hacer las cosas de una forma diferente y en New Hampshire pasé a Paul Tracy por fuera en la Curva 2. Fue una maniobra impresionante que nunca nadie había visto en ese tipo de carreras. Disfrutaba el reto, disfrutaba la ingeniería y armar el auto, porque es completamente diferente a un auto F1".

Mansell regresó y volvió a ganar grandes premios de F1 y luego compitió en autos turismo y tuvo un desempeño bueno como en pista mojada en Donington Park en el BTCC 1998.

ESTADÍSTICAS

31 victorias en GPs de F1
5 victorias en IndyCar
1 campeonato mundial de F1
1 campeonato de CART (IndyCar)
4 victorias en GP de Gran Bretaña



15

MARK DONOHUE

Donohue es uno de esos pilotos que son difíciles de definir, precisamente por la versatilidad de su carrera, que duró de 1959 hasta su muerte por un golpe en la cabeza cuando chocó en el calentamiento del GP de Austria 1975. Es recordado por ganar la Indy 500 en 1972, y subió al podio en F1 por primera vez en un McLaren privado del equipo Penske; también ganó en las 24 Horas de Daytona en 1969, y fue el campeón inaugural de la serie IROC sobre un Porsche 911, mientras que en NASCAR ganó con un Matador (AMC), y en CanAm dominó en 1973 con el Porsche 917-30 turbo de más de 1,500 caballos habiendo sido años atrás el campeón del USRRC para autos Grupo 7; fue bicampeón de Trans Am con Camaro (GM) y con Javelin (AMC).

Además era ingeniero con gran conocimiento técnico y su retroalimentación redefinió la forma de interactuar de los pilotos con sus equipos. Siempre buscaba una ventaja adicional explorando y dominando las características de un auto con inteligencia y aplicación, junto con una habilidad genuina, que lo volvieron formidable a bordo de cualquier cosa con ruedas. De hecho se había retirado cuando Penske decidió entrar la F1 y Mark regresó a las pistas para encabezar el proyecto y encontró su destino.

ESTADÍSTICAS

Campeón de CanAm
Bicampeón del USRRC
1 triunfo en la Indy 500
1 triunfo en NASCAR
1 Triunfo en Daytona 500
Tricampeón de TransAm
1 Triunfo en las 24 Horas de Daytona
Primer campeón de la IROC



VEREDICTO

Tenemos una selección de 15 pilotos en la cual podrían haber algunos más -de los mejores de la historia- como el pentacampeón Fangio, con sus triunfos en las carreras carreteras de Sudamérica antes de irse a manejar monoplazas a Europa y tomarse el tiempo para ganar La carrera Panamericana en 1953, o quizás un Tazio Nuvolari, campeón europeo de motos y de autos y ganador de todo lo que había por ganar, casi siempre con autos italianos, pero también con alemanes cuando fue necesario, pero ambos tuvieron mucha actividad antes de la II GM y esa no se considera. O un Fittipaldi bicampeón de F1 y luego dos veces ganador de la Indy 500 y campeón de CART, o Vic Elford, ganador de rallies, carreras de resistencia y competidor en F1 con autos peores que los de Pedro.

Todos fueron pilotos excepcionales y en general se puede decir que eran intercambiables, pues ganaban en la serie en

la que corrieran con autos buenos y también, muchas veces, regulares. Foyt hubiera ganado en F1 así como Moss en Indycar o Loeb en prototipos o Clark en rallies, pero hay uno de todos ellos que hizo lo que nadie más ha podido hacer y probablemente nunca se logre igualarlo: John Surtees ganó en autos Sport, CanAm, F1, F2, prototipos, turismos, y demás, pero también ganó con motocicletas y eso nadie más pudo hacerlo a nivel mundial hasta hoy, aunque Rodríguez e Ickx, por nombrar dos, fueron campeones nacionales sobre dos ruedas.

John Surtees es el único que podía igualar lo que los demás hacían, pero nadie más ha podido igualar sus triunfos en motociclismo y eso lo convierte en el piloto/centauro más versátil de la historia ante nuestros ojos. Y que "Big John" haya sido un constructor exitoso es simplemente la cereza que adorna el pastel.

¿Tras la era Schumacher,
sigue la de

Lewis Hamilton...

NUESTROS ANALISTAS EMITEN SUS OPINIONES SOBRE LA SIGUIENTE ERA CON UN TETRACAMPEÓN ENFRENTANDO A UN TRICAMPEÓN POR LOS HONORES. COMO SIEMPRE EN EL EJERCICIO, UNO TOMA EL PRO Y OTRO LA CONTRA AUNQUE NO NECESARIAMENTE COINCIDAN CON SU OPINIÓN PERSONAL, ALTERNANDO POSICIONES MES CON MES

Estamos en un momento de definición bastante importante en la F1: Hamilton podría alcanzar a Vettel en número de títulos y poner más argumentos en su lado de la balanza para ser reconocido como el mejor piloto de su era. Me parece que tampoco es que necesite muchos más para hacerlo pues después de Schumacher y el breve reinado de Alonso, estamos viviendo la Era de Hamilton.

Es complicado comparar cuando los pilotos tienen distintos autos, sobre todo que no permiten batallar plenamente en pista. 2007 y 2008 totalmente a favor de Hamilton y su auto que era mejor al Toro Rosso y Sauber de Vettel, pero el alemán logró ganar al menos en una ocasión. Claro, el inglés fue campeón del mundo. Después vino el dominio de Vettel y la baja de McLaren que Hamilton y Button lograron enmascarar un poco manteniéndose medianamente competitivos, ganando e incluso llegando a pelear el título en 2010 por parte de Lewis. 2013 fue otra vez una batalla desbalanceada a favor de Vettel en la que Hamilton logró una valiosa victoria en Hungría. De 2014 para acá, Hamilton ha tenido el mejor auto y Vettel se ha tenido que conformar con ser el mejor del resto un año y los otros dos ha sido quinto y cuarto, en ambas ocasiones batido por Ricciardo y, en 2014, incluso por Bottas.

2017 podría ser el desempate entre ambos, pero Hamilton ha sido más relevante sin duda alguna. Su récord de posiciones de privilegio y podios es aplastante contra el alemán (63 v 46) al igual que los podios, donde la diferencia es de 23, aún con las 10 carreras más que ha competido Lewis. Lo mismo pasa con las victorias y no olvidemos el que Hamilton ha ganado en cada una de sus campañas desde que llegó a la F1, Vettel ha fallado en dos ocasiones (sin tomar en cuenta 2007 que compitió medio año), lo cual lo ha borrado un poco de los primeros planos.

Hamilton no ha sido dominador como Vettel cuando ha ganado, pero también ha tenido más pelea de Alonso, de Massa y de Rosberg que la enfrentada por Vettel con Webber. Rosberg le ganó un título a Lewis, pero Ricciardo venció en Red Bull a Sebastian cuando era impensable que eso sucediera. Simplemente Hamilton ha sido trascendente cada uno de sus años en F1, situación que Vettel no ha logrado y ha sido más perjudicado por su campaña 2014 que por la 2013 de Lewis. Caminos distintos, pero no confundamos, esta es la Era de Hamilton.

“SU RÉCORD DE POSICIONES DE PRIVILEGIO Y PODIOS ES APLASTANTE CONTRA EL ALEMÁN”

Carlos A. Jalife Ruz
laplumadelzurdo.blogspot.mx @elzurdojalife

... o la de
Sebastian Vettel?

Después de las temporadas tan dominantes de Michael Schumacher tuvimos unos cuantos años donde vimos a muchos pilotos tratar de tomar el manto del alemán. Alonso, Raikkonen, Massa y otros fallaron en lograrlo. Incluso, Hamilton, hasta antes de su paso a Mercedes hubiera estado en esa lista, pero ahora la pregunta es válida y la respuesta complicada.

Vettel dominó con Red Bull casi tanto como Hamilton ha dominado con Mercedes. Sin embargo, Vettel nunca se vio vencido por su coequipero en la disputa del título. Esta es una distinción importantísima porque abre la puerta a que el dominante es el auto y no el piloto. Cuando pensamos en los títulos de Red Bull los asociamos directamente con Vettel y no con Webber. En cambio, los títulos de Mercedes ahora los asociamos con Hamilton y Rosberg porque cualquiera podría haberlos ganado. Es lo mismo que pasó con Williams en los noventa cuando ganaron con cuatro pilotos distintos, fue la era de Williams.

Por otro lado, Vettel ha logrado más cuando Hamilton ha dominado que lo que Hamilton logró cuando el alemán maneja la categoría a placer. Tomemos desde 2009, el primer año donde realmente comenzó a dominar Vettel a pesar de que no le alcanzó para quitarle el título a Jenson Button. Algunos pensarán que es injusto eliminar la temporada 2008 donde Hamilton fue campeón, pero no dominó, recordemos que ganó el título en los últimos 200 metros de la última fecha.

En el período 2009-2013 (cinco temporadas) donde Vettel obtuvo cuatro títulos y un subcampeonato, Hamilton se subió en 32 ocasiones al podio. La mayoría de estos resultados los logró a bordo de un McLaren muy competitivo y sólo 2013 lo hizo mientras manejaba en Mercedes.

En contraste, de 2014 a la fecha (tres temporadas y contando), Vettel lleva 26 podios y tiene casi dos temporadas completas para incrementar los 32 de Hamilton. Esto se ve bastante alcanzable por el alemán. Hamilton necesitaría un par de títulos más y ser más dominante para que lo recuerden como su era, pero yo creo que Vettel sigue llevando la ventaja.

“VETTEL NUNCA SE VIO VENCIDO POR SU COEQUIPERO EN LA DISPUTA DEL TÍTULO”

Omar E. Jalife Ruz
ladesmanianada.blogspot.com @ojalife



Para no tomarlos tan desprevenidos como la pretemporada que pintaba roja esta encuesta la hicimos después de la apertura de la campaña en el GP de Australia, lo cual pudo también inclinar el resultado hacia el ganador de esa primera fecha: Sebastian Vettel, pero ya saben que una encuesta es una fotografía válida sólo en el momento en que se tomó, no antes ni después.

Las opciones que planteamos a los aficionados lectores de **FASTmag** eran el tricampeón Lewis Hamilton, el tetracampeón Sebastian Vettel, más el australiano Daniel Ricciardo, quien ha sido tercero en dos temporadas de las tres más recientes el coequipero nuevo de Lewis, Valtteri Bottas por ser parte del equipo tricampeón Mercedes y finalmente una respuesta abierta para otros pilotos, aunque no tabulamos los votos de estos en lo individual. Los resultados fueron:



¿Quién será el campeón mundial en F1 en 2017?

El resultado pone al tetracampeón por encima del tricampeón, lo cual debería ser normal, pero también nos dice mucho sobre un posible hartazgo de la gente que ya quiere ver ganar a otro equipo que no sea Mercedes, aunque no sean tifosi, como parece ser el caso de nuestro editor. Vettel se lleva poco más del 50% de los votos y Hamilton también excede por un pico el tercio de los votos. Eso nos deja aproximadamente uno de cada siete votos por el resto de los candidatos siendo el más socorrido con 7.2% el renglón de otros donde observamos votos por Kimi Raikkonen, Sergio Pérez y Max Verstappen. Interesante este último, pues muchos dicen que es el mejor, pero no se animan a votar por él, ¿mera moda? Ricciardo tiene poco más de uno de cada 20, como que la gente no cree en el RB13 parece ser la idea, y Bottas por mucho Mercedes no tiene más que uno de cada 50 votos, lo cual es consistente con otras de nuestras encuestas en las que Lewis lo hace pedazos en un mano a mano.

En total son seis de cada siete los que piensa que Lewis o Sebastian van a coronarse, y de eso parece no haber duda. El chiste es saber si tendremos dos tetras o un tri y un penta al final de la campaña. Mientras llega, sigan votando en nuestras encuestas semanales de **FASTmag**, que aparecen en nuestro sitio www.fast-mag.com y también en la página de FB, pues esta es la forma de interactuar y medir sus opiniones en un intercambio libre sobre el deporte que nos apasiona, el automovilismo.

'BIG JOHN', grande por donde se vea

El único campeón mundial de motos y F1 se ha ido

Cuando preparábamos esta edición, llegó la noticia de la muerte de John Surtees, el hombre que fue campeón mundial de motociclismo en las clases grandes y luego, en 1964 llegó a coronarse en la f1, precisamente en el GP de México, que cerraba el calendario entonces.

Yo lo conocí, en su Monza House en Gran Bretaña, haciendo investigación para la biografía Los Hermanos Rodríguez, a quienes apreciaba bastante y con quienes compartió las pistas y la vida durante más de una década. Era miembro de la Scuderia Rodríguez (número W050) y nos carteamos algún tiempo, antes de la era de internet, cuando la comunicación era muy distinta y esas cartas ahora serán parte los recuerdos que uno atesora. Pero también platicamos ampliamente y recuerdo el entusiasmo de tener a su hijo Henry corriendo y luego la gran tragedia de su muerte en un accidente idiota en el cual tuvo la mala suerte de llegar al lugar equivocado en el momento preciso.

"OF HIS HONOUR
AND HIS GLORY,
THE PEOPLE
WOULD SING"
EMERSON, LAKE
& PALMER



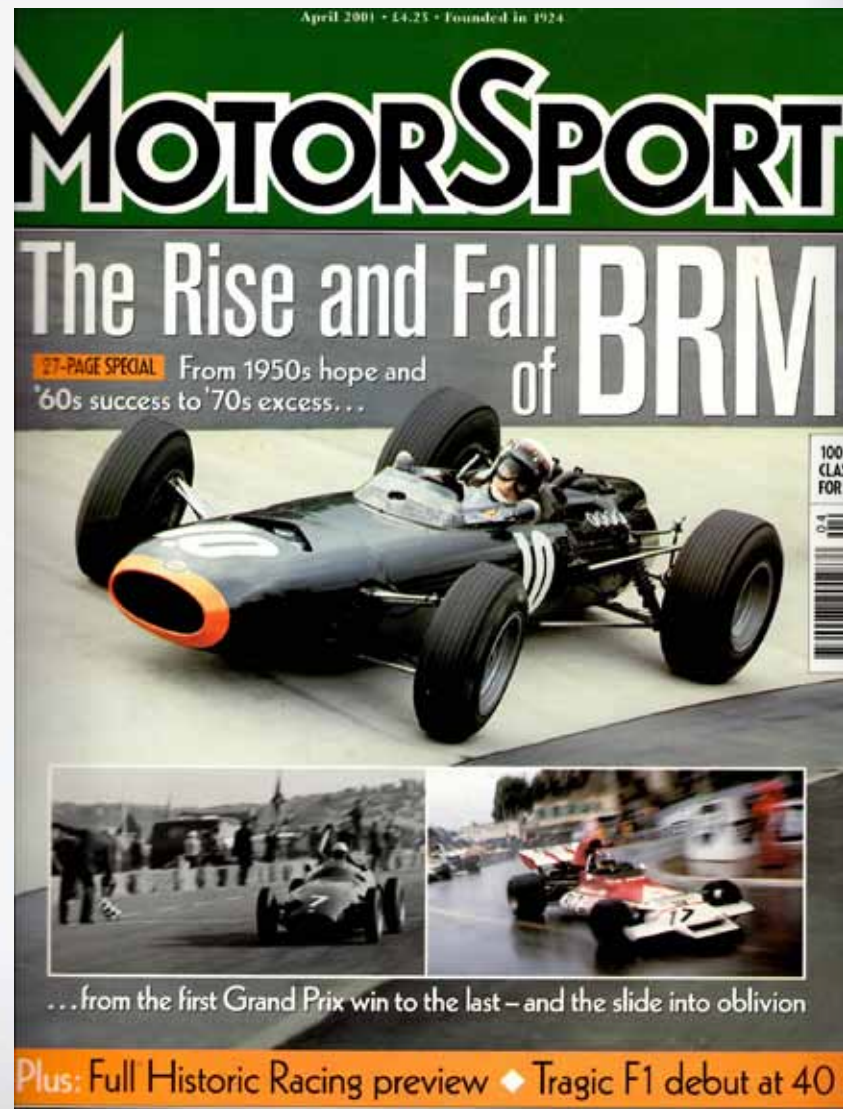
Le decían 'Big John', no porque fuera muy grande físicamente, sino porque era grande y su opinión se imponía, era como el hombre que más sabía del tema (deporte motor) en cualquier grupo, era el hombre grande y su talento en la pista siempre fue suficiente para darle fondos a los cheques que su boca emitía. Sabía lo que hacía. Grande por donde se vea.

Todo lo que pueda decir es poco, pero campeón mundial de motos y de F1 es algo que nadie ha igualado, y sólo el enorme Tazio Nuvolari podría haber sido su equivalente antes de la II Guerra Mundial pues fue campeón europeo (equivalente a mundial) de motos y de autos. Ganado con Ferrari, Cooper, Honda en f1, primer campeón de CanAm, su historia no acabó con su retiro del volante, pues su equipo de F1 y otras fórmulas siguió todavía hasta el final de los años 70 siendo de los fundadores de FOCA junto a Bernie.

Y verlo a los 80 y pico años bajar la Honda o al MV Agusta en las curvas como un chamaco, es una de esas memorias que se quedan por siempre en el cerebro.

Ahora ha alcanzado a su Henry en donde quiera que vayamos después, pero nos deja un mundo mejor por sus hazañas, por sus dones, por su ejemplo de campeón. Descansa en paz "Big John"...





... pero hace 16 años, en abril de 2001, la revista inglesa MotorSport, publicó un reportaje especial el legendario equipo BRM, titulado El Ascenso y la Caída de BRM, en el que se hace una semblanza muy detallada del equipo inglés, desde sus cofundadores Peter Berthon y Raymond Mays, pasando por su dueño posterior Alfred Owen y después su cuñado Louis Stanley, esposo de Jean Owen.

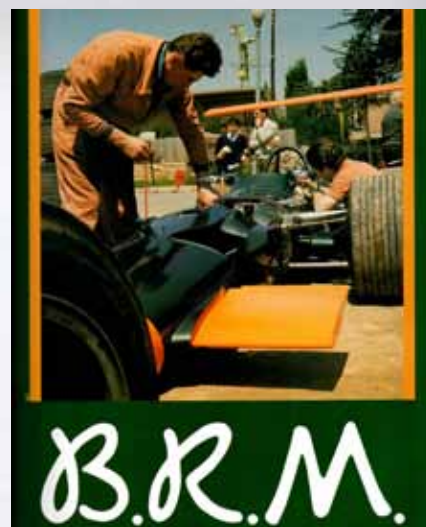
El artículo recuerda que el primer triunfo para BRM, lo obtuvo Jo Bonnier en el GP de Holanda, en Zandvoort, en 1959 con el chasis P25 y que el último lo fue en el GP de Mónaco 1972, con Jean Pierre Beltoise al volante del P160B.

BRM obtuvo 17 triunfos el Fórmula Uno: 10 con Graham Hill y el campeonato mundial en 1962, dos con Jackie Stewart y con un triunfo están Jo Bonnier, Pedro Rodríguez, Jo Siffert, Peter Gethin y Beltoise. Cabe recordar que el mexicano condujo para la marca en 1968, 1970 y 1971, con los chasis P126, P133, P138, P153 y P160.

La identificación del equipo a través de los años fue con los siguientes nombres: British Racing Motors Ltd., Owen Racing Organization, Yardley Team BRM, Marlboro BRM, Team Motul BRM, España Marlboro BRM, Austria Marlboro BRM, Stanley BRM y Rotary Watches Stanley BRM.

Y entre otros pilotos que condujeron para la marca están: Mike Hawthorn, Tony Brooks, Jean Behra, Maurice Trintignant, Dan Gurney, Graham Hill, Ritchie Ginther, Richard Attwood, Mike Spence, John Surtees, Jackie Oliver, George Eaton, Howden Ganley, Vic Elford, Helmut Marko y Reine Wisell y algunos de los otros mencionados.

Y nos vemos en un mes como el próximo...



Así se le dice a una escuadra de críquet -es un 11 en números romanos por si no le inteligen al asunto- y en este caso tenemos a la de pilotos de F1 que comandaba Graham Hill (de bigote), que enfrentó el 21 de julio de 1968 a la de la realeza británica comandada por el Príncipe de Gales, Carlos (lo único bonito que tiene), ya en espera de que su madre le dejara el trono en el cual llevaba apenas 16 años sentada, y desde entonces han transcurrido casi 49 años más. El receptor es otro piloto, Robbin Widdows.

Lo que no consignan los cables de la época es quién ganó, pues aunque los pilotos son deportistas, los nobles son vagos y, por lo tanto, buenos p'al juego, así que no había favorito. Y como en este deporte se pueden llevar tres días si les sale una rachita buena, pues la hemeroteca no respondió a mi búsqueda y nos quedamos con la duda.