



INICIAMOS UN NUEVO AÑO

SCUDERIA

ENERO 2013 NÚMERO 081 Boletín Noticioso de la Scuderia Hermanos Rodríguez A. C.

Berni Rosemeyer

75 AÑOS DE INMORTALIDAD



4

PWRC

Los latinos dominaron el Mundial 2012

12

OPINIONES GEMELAS

¿Mejorará Mercedes con Hamilton y Lauda?

14

DESDE LOS FOSOS

El Eurocentrismo en el deporte

SCUDERIA

AÑO 6, ENERO 2013 BOLETÍN NOTICIOSO 081 SHRAC

CONTENIDO

- 01 PORTADA
Inicio de año
- 02 CONTENIDOS
¿Qué tenemos? + Pedro en 1967
- 03 EDITORIAL
Lo que nos depara 2013
- 04 PWRC
Los latinos dominaron el mundial 2012
- 06 BERND ROSEMEYER
Celebramos a un grande del período entre guerras
- 10 CARTEL CENTRAL
Pedro ganando en 1970 sus primeras 24 Horas de Daytona
- 12 OPINIONES GEMELAS
¿Serán Lewis y Jauda la solución para Mercedes GP?
- 14 DESDE LOS FOSOS
El eurocentrismo afecta a Benito Guerra
- 15 EN UN MES COMO ESTE...
Naime nos reseña un Dporte Ilustrado de hace 49 años
- 16 LIBRO DEL MES
Adam Parr y su comic Arte de la Guerra en la F1
- 17 TRIVIA
Iniciamos 2013 con una facilita
- 18 LA DEL ESTRIBO
Recordando la carrera europea de LM Dorrbecker con buena calcomanía

SCUDERIA BN

EDITOR Carlos E. Jalife Villalón

EDITOR DE DISEÑO Heliodoro Morales Muñoz

FOTOGRAFÍA: Archivos SHRAC e Internet; Alexis Callier, Cajal, Michael Hofmocker, Carlos A., Javier Z. y Omar E. Jalife, César T. Jiménez, Paco Mancillas, Mónica Martorell, Quintana Foto, Mauricio Reza, Jorge Ríos H., Luis Ugarte, Chris van de Wiele

COLABORADORES: David Alatorre, José Antonio Aspiros, Allen Berg, Rafael Bolaños Cacho, Cajal, Johnny Cecotto, Luis G. Calderón, Jorge Capistrán, Octavio Estrada, Benito Guerra, Carlos A. Jalife Ruz, Omar E. Jalife Ruz, Javier Z. Jalife Ruz, César T. Jiménez, Carlos Lavado, Helmut Marko, Virginia Meyer, Juan L. Molano, Alejandro Naime, Alberto Navarro, Ramón Osorio, Héctor Peón, Jaime Rivas, Jesús Salgado, Carlos Slim D., JJ Seguí, Juan Tenorio, Rafael Trespalacios, Sebastian Vettel, Wolfgang von der Rosen

CORREO y SUSCRIPCIONES
scuderiargz@yahoo.com.mx

SCUDERIA HERMANOS RODRÍGUEZ A. C.

PRESIDENTE: Carlos J. Pani Villalobos

COMITÉ DIRECTIVO: Mario Domínguez, Carlos E. Jalife V., Omar E. Jalife Ruz, Eduardo León C., Alejandro Naime G., Ramón Osorio J. y Conchita Rodríguez.

ASESOR LEGAL: Carlos A. Jalife Ruz

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



SCUDERIA se publica gratuitamente cuando menos una vez al mes -aunque dependiendo de la disponibilidad de tiempo hay meses que tienen dos números- como Boletín Noticioso de la SHRAC. Año 6, No. 6 enero 2013. 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 2013

Sitio nuevo y pronto

Pues la prioridad número uno es rehacer el sitio (www.scuderia.com.mx) para que sea el lugar de reunión de todos los rodriguistas del mundo, pues ya hicimos algo con las biografías de Wikipedia de los hermanos, ya se ven mejor. Pensamos que para junio lo podemos relanzar y que esté también en inglés. Ahora falta que tengamos el dinero para el proyecto, lo cual me recuerda que si alguien quiere pagar sus cuotas (voluntarias, no se espanten), me contactan y les doy los datos para el depósito.

En cuanto a las recomendaciones de nuestros miembros en el deporte motor periodístico: en materia de blogs tenemos al gemelo zurdo, Carlos A., en su blog, <http://laplumadelzurdo.blogspot.mx> y también está La Desmañanada, del gemelo Omar E. en <http://ladesmanianada.blogspot.com> quien escribe en el sitio de CFan, <http://www.cfandeportes.com>; y ambos comparten un programa en <http://radiotv.mx/> los lunes de 8 a 9 PM, se llama Perspectiva Deportiva y hablan de todos los deportes, justo después del programa mío con Juan Pablo García Noriega, los lunes de 7 a 8 PM en <http://radiotv.mx/> que se llama Desde Pits, como uno que tenía JP hace tiempo en TDN. En TV a Marco Tolama y Leslie González en AutoyPista



(miércoles 8:00 PM en Viva - Canal 504 Dish); por escrito está Ramón Osorio, en www.notiauto.com; Alex Torres desde Morelia ya está en SKY con su Velocidad Total: yo aportó la revista FASTmag ya sea en papel o descargable (y ya la han descargado unos 5 millones de lectores ¡¡gracias!!) y es la primera en su tipo en el mundo con realidad aumentada y al cumplir un año traemos un estándar de calidad comparable a lo mejor que encuentren. Para descargarla se registran en <http://fast-mag.com> y luego dan click en el botón derecho de la página donde dice 'descarga PDF' (tarda un poco) y la pueden bajar completa; para los extras de realidad aumentada, que tenemos desde agosto sigan las instrucciones en el inserto con sus teléfonos inteligentes. Y seguro hay más miembros periodistas, pero si no me avisan, pues no puedo saber donde andan.

Institucionalmente tenemos el twitter en @scuderiargz; la página en Facebook de Scuderia Rodríguez ambos con más de 2,500 miembros, más la de Scuderia Junior, que dirige David Alatorre y nuestro Boletín Noticioso SCUDERIA, el Anuario SCUDERIA (ya preparamos el de 2012) y lo que se acumule. Los dejo y nos leemos el próximo año en el número de febrero.



Editor de SCUDERIA y Secretario General de la SHRAC

COLABORADORES



CAJAL
Preparando el Anuario 2012, a ratos se acuerda que hay boletín por entregar y ya es el 25 del mes y hay que sacrificar otras cosas para cumplir el compromiso mensual.



VIRGINIA S. MEYER
Desde Argentina nos habla de su especialidad, los rallies, haciendo un recuento de la temporada dorada para los latinoamericanos en el PWRC de 2012.



CARLOS A. JALIFE RUZ
El gemelo zurdo del aptamente llamado <http://laplumadelzurdo.blogspot.mx/> saca buenas calificaciones en sus diversos quehaceres diarios, y aparte tiene tiempo para hornear.



HELIODORO MORALES M.
Dice que pronto tendrá más tiempo lo cual dudamos porque su trabajo siempre es requerido por su buen ojo y descansa haciendo tabiques de adobe.



OMAR E. JALIFE RUZ
En <http://ladesmanianada.blogspot.mx/> el gemelo nos sorprende con su variedad de temas y los Racing Cubees que dan para más, fruto de su ingenio y minuciosidad.



ALEJANDRO NAIME G.
En el sexenio de los mexicanos, Alex quiere hacer valer su lugar de nacimiento y nos deleita mes a mes con la memorabilia periodística que colecciona.



el título que logró Gabriel Pozzo en 2001, y repitieron el resultado que consiguió el también cordobés en 2007. “Estamos contentos, dimos lo mejor y dejamos todo en Salou pero lamentablemente no logramos llegar a esa última instancia dependiendo de nosotros, y de quien dependíamos, hizo todo bien. Por eso, quiero felicitar a Benito y a todo su equipo”, sostuvo Marcos de 35 años, quien está muy cerca de seguir en 2013 con el equipo de la familia Agnello.

6° Nicolás Fuchs (73 puntos)

El peruano probablemente haya sido de los más perjudicados en la última fecha al finalizar noveno. Cayó en el torneo por detrás de Guerra, Ligato, Gorban, Kosciuszko y Aksa y finalizó sexto y último en el grupo de los que llegaban con posibilidades a España. Pero fue un gran año para el piloto navegado por el argentino Fernando Mussano, ya que siempre peleó por los primeros lugares y le faltó poco para redondear los resultados. “Ha sido un buen año, siempre estuvimos en la lucha pero sufrimos muchas fallas mecánicas, no errores de pilotos y navegantes, lo cual es bueno. No es mala suerte, es preparación y aprendizaje”, indicó Fuchs, que pretende capitalizar esta temporada con el Subaru Impreza del Symtech Racing para pelear el cetro de 2013. “Vamos a buscar el título y conocer todos los rallies antes de pa-

sar al WRC”, explicó el vencedor en Cerdeña de 30 años, que quizá esté presente en el Campeonato Argentino de Rally con una unidad Maxi Rally.

7° Ricardo Triviño (57 puntos)

El mexicano de 39 años no tuvo un campeonato muy regular en la PWRC. En sus dos primeras carreras fue tercero, pero luego no volvió a repetir podios y fue el primero que llegó a Salou sin chances matemáticas de coronarse. Su punto más alto más allá de su actuación con el Subaru Impreza preparado por su equipo, fue el Rally de México donde estuvo presente con un Ford Fiesta RS WRC donde finalizó décimo.

“Wildcards”

El Rally de México y de Argentina tuvo dos invitados que sumaron por el Campeonato de Producción. En la fecha mexicana fue el local Rodrigo Salgado el que recibió la invitación para participar junto a Dionisio Salgado con un Mitsubishi Lancer Evo IX. En gran actuación, concluyó quinto y con esos puntos finalizó 11° en el torneo. Para la exigencia argentina, Ezequiel Campos y Matías Mercadal fueron los que obtuvieron la wildcard y lograron un sexto lugar con un Evo IX. Los cordobeses quedaron 14° en el campeonato, que tuvo un total de 15 pilotos con puntos.

Dominio Latino

Benito Guerra se quedó con el Campeonato del Grupo de Producción, como punta de lanza de un grupo de hispanoamericanos que se adueñaron de la división, nos relata **Virginia S. Meyer**

La de 2012 fue la última y ¡qué gran temporada para el Grupo de Producción del Rally Mundial! Todo fue debido a una atrapante definición que llegó a la última fecha con seis pilotos con posibilidades de ser campeones: Benito Guerra (México), Marcos Ligato (Argentina), Nicolás Fuchs (Perú), Valeriy Gorban (Ucrania), Michal Kosciuszko (Polonia) y Subhan Aksa (Indonesia). Entre ellos, iba a estar el nuevo campeón y quien llegaba con mejores posibilidades era Guerra, que no sólo obtuvo la corona sino que también se impuso en España, la competencia que cerró la temporada 2012. A continuación, repasaremos la campaña de los latinos que fueron grandes protagonistas de este año en el PWRC:

1° Benito Guerra (109 puntos)

El mexicano de 27 años navegado por el español Borja Rozada fue el máximo ganador de la temporada con tres triunfos y así se quedó con el título en la última prueba en España, donde además se alzó con el triunfo. “Este es un escalón más de la larga escalera que tenemos que subir. Pelear con tantos pilotos no es fácil

aunque yo la tenía un poco más fácil porque no necesitaba ganar. Me mantuve fuera de errores y no salió todo bien. Ojalá que los próximos rallies donde tenga tanta presión, lo sepa manejar igual”, detalló el Campeón 2012 del PWRC con un Mitsubishi Lancer Evo X del Ralliart Italia. No terminaron la celebración por la obtención del campeonato, y ya Guerra piensa en su siguiente campaña. “Más que de festejo, este tiempo es de trabajo porque queremos aprovechar la energía que traemos de haber ganado el título para conseguir nuevos patrocinadores para debutar en el WRC. Tenemos tres ofertas muy interesantes y tentadores”, reveló. Habrá que aguardar unos días para saber finalmente donde estará el piloto que en el Rally de España contó con el apoyo de Escudería Telmex.

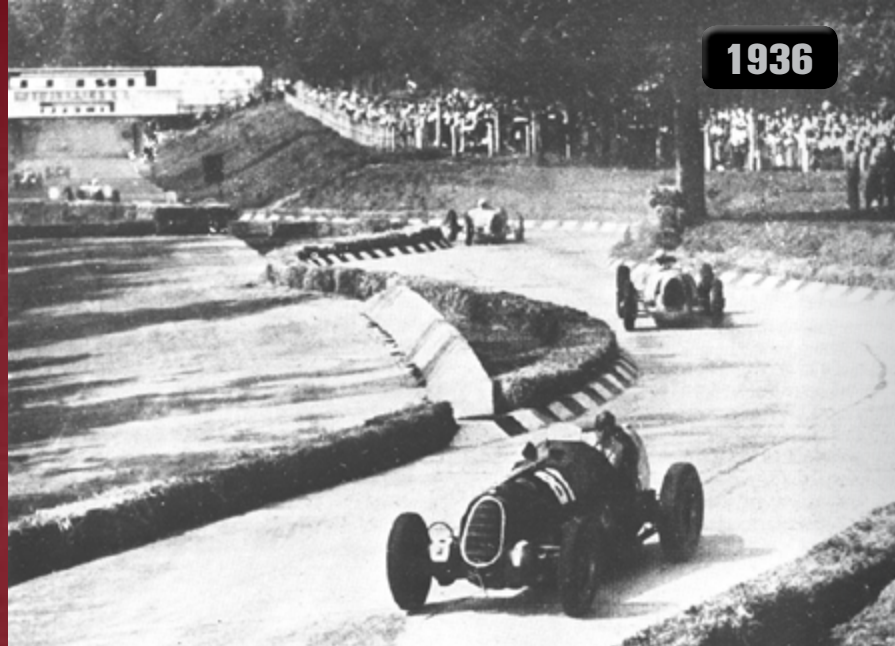
2° Marcos Ligato (88 puntos)

El argentino tuvo un año muy bueno en su vuelta al PWRC. Navegando como siempre por Rubén García, retornó a la categoría tras 7 años con un Subaru Impreza del Top Run. Con una victoria, dos segundos puestos y un tercero, la dupla cordobesa estuvo cerca de obtener

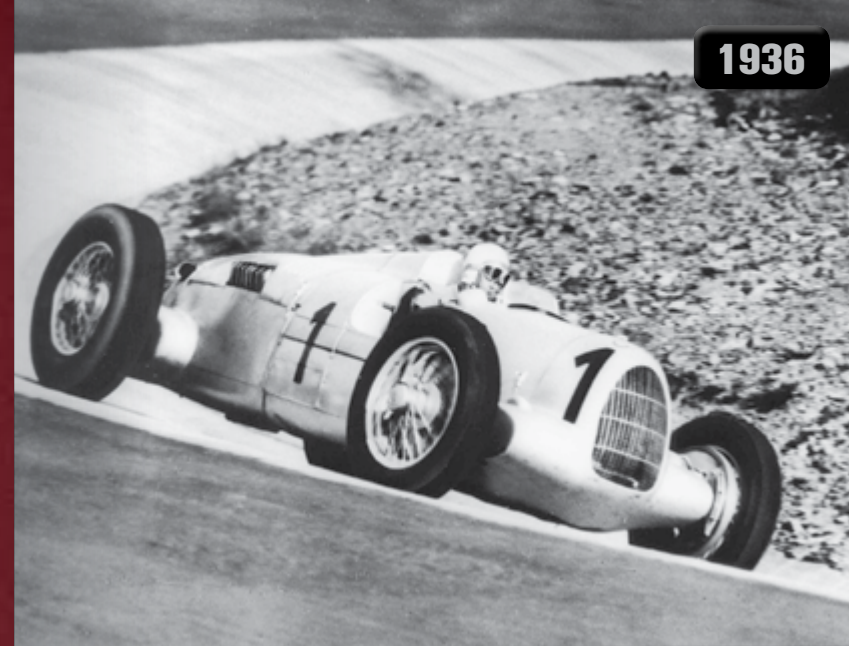




1935



1936



1936



1937



1936

El campeonato mundial no se estableció hasta 1950, pero antes hubo campeones europeos, que fueron el equivalente de los campeones de F1 que hemos tenido en la era de la posguerra. Uno de los más grandes campeones de esa era fue el alemán Bernd Rosemeyer, quien cumple 75 años de haber fallecido el 28 de enero de 1938 en un intento de romper el récord mundial de velocidad vigente.

Bernd, nacido el 14 de octubre de 1909, originalmente fue piloto de motociclismo, muy exitoso en Alemania y parte tato de los equipos oficiales de NSU como de DKW. Cuando Auto Union (la unión de DKW, Horch, Audi y Wanderer) decidió entrar a las carreras en 1935, Bernd fue el que mejor se adaptó a los autos diseñados por el Dr. Ferdinand Porsche, con motor central (atrás del piloto como los F1 modernos) pues nunca había manejado autos de competencia y no sabía que no debían comportarse así, pues brincaban mucho y los pilotos de autos los consideraban inseguros - le excepción sería el legendario Tazio Nuvolari, quien manejaba lo que fuera y correría con ellos después de la muerte de Bernd- en extremo.

Bernd inició con la firma empezada la campaña de 1935 -con la regla del peso máximo de 750 kilos como principal limitante técnica- con un Auto Union B de 4.9 litros retando de inmediato a los todo poderosos Mercedes y a su campeón Rudolf Caracciola en su segunda carrera, el GP del Eifel precisamente en el Nürburgring, estuvo cerca de vencerlo hasta que cometió un error en la última vuelta y su rival lo pasó. Pero Bernd lideraría todas las carreras que compitió en el mítico circuito alemán de más de 22 kilómetros, y ganó la mitad de las seis que corrió con su increíble control del auto.

La temporada debut fue mejorando con un quinto sitio en su debut en el campeonato europeo en el GP francés, cuarto en el alemán, detrás de sus coequipero Hans Stuck y el ganador, Nuvolari, de la Scuderia Ferra-

ri en un Alfa Romeo; un podio en el GP suizo que repitió en Italia compartiendo auto con Paul Pietsch, luego otro quinto en España -siendo el mejor Auto Union- y acabó el año ganando el GP checo, aunque ni Mercedes Benz ni Maserati mandaron autos pues el campeonato ya estaba definido para Caracciola. Bernd fue el único que sobrevivió de los Auto Union -ahora con motor de 5.6 litros y 500 caballos- batiendo por más de seis minutos en el largo circuito de Brno a Nuvolari, y a los Alfa Romeo de Ferrari; en la premiación conoció a la famosa aviadora alemana Elly Beinhorn, un par de años mayor que él, quien pronto se convertiría en su esposa.

Para 1936 con el nuevo Tipo C con motor de 16 cilindros y 6 litros, que daba 520 caballos, Bernd se volvió el gran piloto alemán, aunque inició la campaña con un choque en Mónaco, GP que fue ganado por Caracciola. Pero tras ganar el GP no puntuable de Eifel sobre el italiano Nuvolari, Rosemeyer fue segundo tras liderar gran parte del GP húngaro, pero una aparente infección hepática lo hizo bajar el ritmo al final y fue pasado por Nuvolari. Se desquitó en el Nürburgring, donde con una estrategia de dos paradas, que le permitió ser más ligero y conservar las llantas, se impuso para tomar la punta del campeonato, 13 días después de haberse casado con Elly. Siguieron victorias en diversas carreras no puntuables y ascensos de montaña y luego triunfó en Suiza e Italia con lo que se coronó campeón europeo (equivalente al mundial). Y así pudo comprarse un departamento más grande.

Para 1937 Mercedes estaba dispuesto a recuperar el título y mandó el W125 a enfrentar al Tipo C modifica-

Bernd Rosemeyer

Carlos Jalife (SHR001)
nos da sus ideas acerca
de un gran piloto de
antes de la F1, quien
muriera hace 75 años
precisamente en enero
de 1938



1937



1937



1937



1937

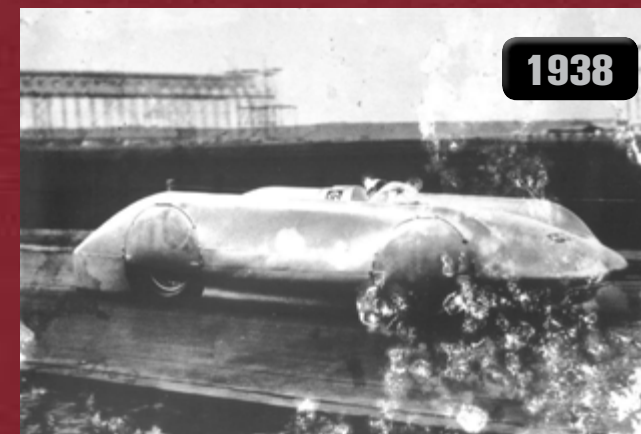
do y no había mucho que los diferenciara en rendimiento. Bernd hizo un par de carreras africanas –en Sudáfrica, a donde llegó en avión con su esposa, y en Trípoli– y luego corrió la famosa Formula libre en Avus, el circuito hiper rápido de Berlín, en el cual a pesar de que su motor se quedó en 13 cilindros, logró un récord de vuelta a más de 275 kph, velocidad que no sería alcanzada jamás en F1 y no sería visto en Indy hasta la década de los años 70. Bernd volvió a ganar en el GP de Eifel, sobre Caracciola, e hizo el viaje a estados Unidos a correr la Copa Vanderbilt en las afueras de Nueva York, la cual ganó espectacularmente e junto con un premio de 20 mil dólares, aunque no regresó a Europa a tiempo para correr el GP belga en Spa, el cual fue ganado por uno de sus coequiperos. Y no pudo repetir su triunfo en el GP alemán, pues sus llantas le dieron problemas y acabó tercero tras recuperarse desde el décimo sitio y romper repetidamente el registro de la vuelta al Nordschleife de Nürburgring. Quedó cuarto en Móanco (en agosto) y quinto compartido en el GP suizo, pero Caracciola estaba ganando las pruebas puntuables, como Italia en la que Bernd quedó tercero, y retendría el título en el último año de la fórmula de 750 kilos con tro triunfo en el GP checo, en el cual Rosemeyer compartió el auto del tercer sitio. Pero la temporada acabaría con otra victoria importante en el aspecto de propaganda, en Donington, donde batieron a todos los demás autos y Rosemeyer se llevó el triunfo sobre los Mercedes, pero los organizadores olvidaron tocar el himno alemán enojados que los autos de la suástica hubieran hecho pedazos a sus autos y pilotos locales al acaparar los cinco primeros lugares.

Con la temporada finiquitada, Auto Union le preparó un Tipo C aerodinámico con carenado especial para romper el récord mundial de velocidad durante la semana de récords de octubre Rekordwoche. Se hicieron corridas en la carretera Frankfurt-Darmstadt y Bernd logró tres records mundiales absolutos y 16 de clase, poniendo otra vez a Mercedes en evidencia, y eso a la larga traería repercusiones.

En noviembre nacería su primer hijo, Bernd Jr. Y mientras estaba en casa disfrutando la vida en la pretemporada, Mercedes movió sus palancas en el gobierno para que se les permitiera intentar recuperar los récords mundiales de velocidad para enero de 1938, y



1937



1938



1938

Auto Union decidió construir un nuevo auto aerodinámico para defenderlos, obviamente con Rosemeyer al volante., en pleno invierno europeo, con las carreteras semiheladas.

Tras mal tiempo el día reservado, 27 de enero, la prueba se pospuso para el 28 de enero y Rudolf Caracciola en un Mercedes rompió el récord de Rosemeyer en la clase B temprano, por lo que cerca del mediodía fue el turno de Bernd de correr el nuevo Auto Union, pero sin saberlo, los técnicos de la firma de los cuatro aros habían creado un auto de efecto suelo y se esperaban fuertes vientos en la tarde, especialmente en la zona de los pasos a desnivel. Pero él no se iba a rajarse y en la tercera, rumbo al sur pasó bien en el kilómetro

lanzado –rompiendo el récord de Caracciola de hecho, pero necesitaba una corrida en el otro sentido para que fuera oficial–, pero antes de llegar a la milla un aire en el paso a desnivel de Mörfelden el viento le dio de lado, lo sacó al camellón y aunque él maniobró para evitarlo, cuando las dos llantas delanteras tocaron el pasto, el auto se levantó, se perdió el efecto suelo y el auto salió volando y se desintegró, pero sin que las llantas delanteras tuvieran daño.

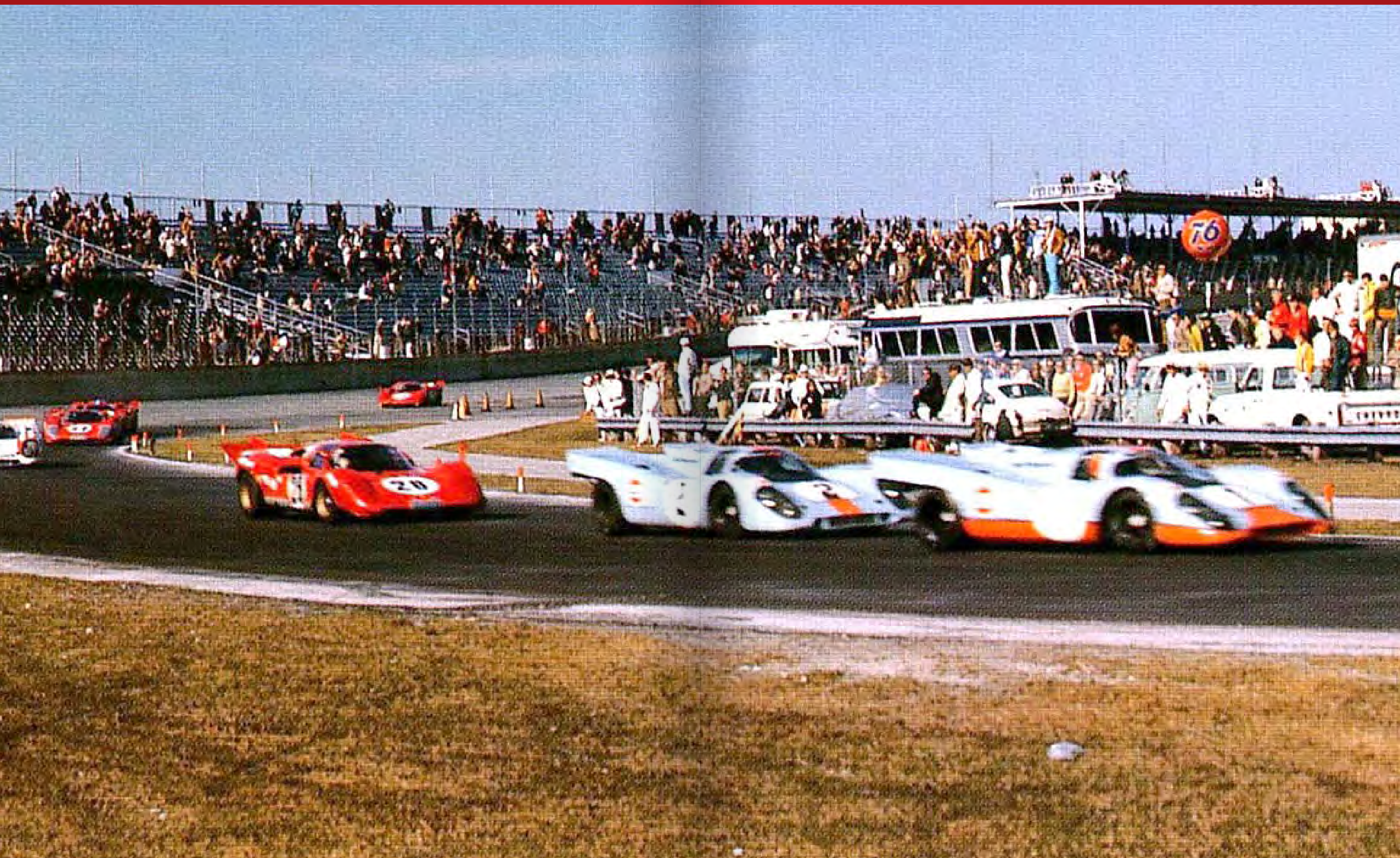
Bernd salió despedido en el segundo brinco y quedó descansando a unos 400 metros del accidente, en un claro en el bosque como a 50 metros de la carretera, sin una gota de sangre, sin golpes aparentes, pálido y entero. Muerto. Hubo luto nacional, y como Pedro, Senna, y otros después, ahora Bernd es una leyenda. Elly –conocida como la Amelia Earhart alemana– murió en 2007, la viuda del gran piloto.

Muchos ni siquiera entienden lo bueno que era. Para hacer un comparativo, es como si hubiera entrado a correr en F1 sin haber corrido jamás una carrera de autos, así de bueno. Corrió 31 carreras de tipo gran premio (antes había carreras no puntuables) y ganó 10 de ellas, con 12 VR. Si hablamos de Grandes Premios puntuables para el Campeonato Europeo, corrió 12, ganó 3 (25%) y obtuvo 6 podios (50%). Pero su total son 31 carreras, punto, o sea, lo que corren muchos chavos en una temporada. Eso fue todo lo que él corrió. Un talento natural, inmenso y una pérdida inmensa.

Hasta Hitler, a quien Bernd nunca hizo sino darle muletazos juntos con la mayoría de los pilotos alemanes de la época –una anécdota que lo pinta es cuando antes del GP alemán el comisario deportivo nazi les pidió a los pilotos que no dieran demostraciones de afecto con esposas y novias porque era anti-ario y antes de subirse a los autos todos los pilotos alemanes fueron a besar muy públicamente a sus mujeres, con Bernd a la cabeza–, dijo en su mensaje a la nación: “Espero que saber que murió luchando por la reputación de Alemania haga más llevadera la pena de su pérdida”. Pues no, pero se agradece el dicho.

Ahora Bernd cumple 75 años de volverse inmortal y sirva esto como un homenaje, como el que le hago cuando ando por Darmstadt (desde 1975) y me desvié a su memorial a presentar mis respetos, a veces con otros miembros de la Scuderia, a veces sólo. Es lo menos que puedo hacer.

DÓNDE: DAYTONA INTERNATIONAL SPEEDWAY CUÁNDO: ENERO 31 DE 1970 QUIÉN: EN EL INICIO DE LAS 24 HORAS DE DAYTONA PEDRO RODRÍGUEZ (PORSCHÉ 917 #2) PRESIONA A SU COEQUIPERO JO SIFFERT (#1) SEGUIDOS POR MA-



RIO ANDRETTI (FERRARI 512S) Y VIC ELFORD (PORSCHÉ 917K). EL MEXICANO SE IMPONDRÍA POR TERCERA OCASIÓN EN LA CARRERA DE RESISTENCIA DE LA PISTA DE FLORIDA, ESTA VEZ ACOMPAÑADO POR EL FINLANDÉS LEO KINNUNEN.



✓ Será distinto

2013 será un año muy distinto para Mercedes GP pues dos de sus baluartes terminan su ciclo en el proyecto y dan paso a nuevas personas en la organización para tratar de llevarlos a lo más alto del podio. Salen Michael Schumacher y Norbert Haug, entran Lewis Hamilton y Niki Lauda. Parece no ser muy grande el cambio, pero en el ámbito de piloto ganan muchísimo los de las flechas plateadas ya que el inglés está entrando a su mejor momento como piloto y tiene varios años antes de comenzar el declive de sus habilidades, por lo que supone una mejora en el talento que el "Káiser" aportó a Mercedes GP durante los últimos tres años.

Hamilton, además, trae el reto de demostrar lo que puede hacer con un coche inferior y que sus éxitos previos no han sido gracias a conducir para McLaren sino en gran medida se deben a su manejo. Esa motivación lo convierte en alguien extremadamente peligroso para 2013 y, a la vez, quizá un poco frágil por su carácter frente a la adversidad, mismo que en 2012 mejoró bastante, según pudo observarse. Hamilton pondrá la velocidad que Schumacher ya no tenía y presionará a Nico Rosberg a ser más rápido al representar una amenaza real a su estatus de número uno en la escudería teutona. Lo único que necesita es un auto realmente capaz de

pelear por podios y no sólo llegar a la Q3. Por otro lado llega Lauda acerca de quién, como piloto no tiene mácula en su extraordinaria capacidad, pero no es precisamente el mejor directivo para reemplazar a Haug. El austríaco se ha destacado exactamente por su labor como directivo en la Fórmula Uno -a diferencia del mundo aeronáutico donde ha tenido gran éxito- y su poca experiencia en puestos similares hacen que resulte complicado pensar en que será una mejora respecto a Haug. Con paradas en Ferrari a mediados de los ochentas y Jaguar a principios del milenio, Lauda cuenta con un currículum poco atractivo para pensar que influirá en mejorar el auto y hacer más competitivos a sus pilotos.

A final de cuentas, Mercedes GP mejoró sus pilotos y es el mejor lugar para empezar el cambio. Es un voto de confianza que alguien de fuera y codiciado en el mercado de asientos no se tentará el corazón para decir 'Sí' a los germanos.

Carlos A. Jalife Ruz © SHR 190
<http://laplumadelzurdo.blogspot.com/>



✗ No cambiará mucho

Aunque la llegada de Hamilton a la escuadra germana es una gran adición en cuanto a velocidad, no lo es en términos de desarrollo del auto. Esto porque si bien el inglés es muy bueno con un auto malo, su habilidad la aplica durante los 300 km de la carrera y no en mejoras durante pruebas y/o en el taller. Lewis es veloz, mucho más que Schumacher, pero el alemán castigó mucha de su producción de los últimos tres años para darle información importante a Mercedes y Hamilton siempre ha confiado en el auto que le dan para sacarle el mejor provecho.

No espero que 2013 sea completamente distinto para Mercedes de lo que fue el 2012, pero probablemente sí podamos ver un par de grandes actuaciones de Lewis con un auto que sea claramente inferior, similar a lo sucedido con Alonso y su Ferrari. El problema de los alemanes no se solucionará de la noche a la mañana y, aunque ya pueden presumir una victoria en tres años, tienen que trabajar muchísimo en el diseño pues todos saben que las Pirelli se desgastan más en el Mercedes que en cualquier auto. Sumen eso a un piloto conocido por gastar las llantas y suena a que habrá un problema mayor con el auto de Hamilton en cuanto a poder girar más vueltas que la competencia.

Sobre la salida de Haug creo que ya era hora de tomar un rumbo diferente, pero no se verá reflejado mucho en el equipo de F1. Esto porque Haug se dedicaba a todo lo relacionado con el deporte automotor y no sólo a una categoría. Ciertamente, básicamente nada más es F1 y DTM, pero la mayor injerencia en Fórmula Uno vendrá todavía de Bell y Brawn por lo que Lauda caerá en una situación "cómo-



da" de tomar decisiones, pero con un buen equipo de colaboradores.

Si bien volvemos a que Haug logró una victoria en el regreso de Mercedes a la categoría, 2012 fue la peor de las tres temporadas del mismo, en la que finalmente se vieron alcanzados por Lotus relegados a la quinta posición del campeonato. Lauda deberá enfocarse en administrar bien los presupuestos y asegurarse que todo el equipo se mantenga enfocado en los problemas que ya conocen y que no han resuelto. Su historial podrá estar en contra suya, pero dicen que la tercera es la vencida.

Omar E. Jalife Ruz © SHR 191
<http://ladesmanianada.blogspot.com/>



El Eurocentrismo en el deporte

"EUROPE AIN'T MY ROPE TO SWING ON..." RAGE AGAINST THE MACHINE

PARA CUANDO USTEDES lean estas líneas el mundial de rallies (WRC) ya habrá tenido su primera fecha del año en Montecarlo, y Benito Guerra nuestro campeón mundial de clase de autos de producción PWRC (el PWRC es como la tercera división del rallyismo después del WRC y el Super 2000 o SWRC por lo que ahora el PWRC será llamado WRC3 y el SWRC será WRC2 al estilo del MotoGP) no estuvo en la arrancada y no se sabe nada de él y de sus planes para 2013, fuera de que quiere correr el campeonato mundial y no tiene apoyo económico para la temporada.

SIN EMBARGO, lo preocupante es que uno de sus rivales, y coequipero en el escuadrón Ralliart italiano con un Mitsubishi PWRC, el polaco Michal Kosciuszko ya tiene empleo para todo el año con el equipo Motorsport Italia MINI y además será probador de la fábrica de llantas DMACK. Otro de los rivales de Benito en el PWRC 2012, el ucraniano Valery Gorban va a correr gran parte de la temporada -desde Portugal en adelante- en el WRC2 con un MINI John Cooper Works S2000 para el equipo Mentos Acania Racing. Incluso más abajo, el piloto sueco de la WRC Academy (la división 4 del rallyismo), Pontus Tidemand de 22 años, va a debutar en un Ford Fiesta WRC en Suecia, segundo rally de la temporada gracias al apoyo de compañías en su región nativa de Värmland.

ABUNDANDO, el finlandés de 26 años, Jarkko Nikara, quien debutará en el WRC en un MINI de Prodrive en España 2012 y quedará en un impresionante quinto sitio ya

está asegurado para el Rally Suecia y Prodrive, lo quiere como probador para toda la temporada, sin ser más que un talentoso finlandés que ha corrido en su patria y en el campeonato inglés principalmente.

PERO EL PROBLEMA DE BENITO no es único: en igual brete están sus rivales latinoamericanos de 2012, el argentino Marcos Ligato y el peruano Nicolás Fuchs, sin presupuesto para subir a una categoría superior en el rallyismo mundial, pese a sus destacadas actuaciones, tan buenas como las de Kosciuszko y Gorban. Mal de muchos...

ENTONCES TENEMOS QUE UN PILOTO con un campeonato pero no residente o nativo de Europa, vale menos que pilotos que quedaron debajo de él pero nacieron en el viejo mundo. Eso no es exactamente una sorpresa, sucede en todos lados... Si quieres ser visualizado por los equipos europeos, pues vete a vivir a Europa. Si quieres correr NASCAR tienes que irte a los alrededores de Charlotte, como hacen Quiroga y otros. Pero si esperas que estando en México te llamen y te descubran, pues va a estar difícil. En el automovilismo internacional el eurocentrismo todavía rige y ser mexicano no cuenta para nada. Entonces, hay que actuar en consecuencia, como lo hicieron Sergio y Esteban, entre otros.



en un mes como este...

ALEJANDRO NAIME / SHR 048

... PERO HACE 49 AÑOS, el 15 de enero de 1964, la revista mexicana DEPORTE ILUSTRADO, presentó en la portada a Pedro Rodríguez de la Vega, -quien por cierto, nació un día 18 de un mes como este, pero hace 73 años- a quien la revista calificó como el mejor corredor mexicano de autos.

LA REVISTA CONTIENE UN ARTÍCULO AMPLIO, que se dedica principalmente a destacar su participación en el II Gran Premio de México, celebrado el 27 de octubre de 1963, resaltándose la mala suerte que había tenido con el auto con el que competiría, precisamente un Lotus 25 Climax, identificado con el número 10, del Team-Lotus, con el que calificó en 20° y terminó en 15°, al abandonar en la vuelta 26 por problemas en la suspensión. Además se hace una remembranza de Ricardo Rodríguez, cuya trágica muerte aún permeaba en el ambiente automovilístico de la época.

EL PODIO DE ESE GRAN PREMIO lo formaron Jim Clark, Jack Brabham y Richie Ginther respectivamente y vale la pena recordar que también participó el piloto-pelotari Moisés Solana, en un BRM de la Scudería Centro Sud, portando el cabalístico número 13 y que hoy en día, es el único que lo ha hecho en una carrera de F1 puntuable. Moisés arrancó y terminó 11°, abandonando en la vuelta 57, por problemas en el motor.

EN LA FOTO DE LA PORTADA, que es a color, se aparece Pedro a bordo del Lotus 25 con su tradicional casco puesto, aunque es notorio que tenía alguna infección cutánea alrededor de la boca, debido a las erupciones que se le aprecian. Las fotografías del interior, que son en blanco y negro, lo captan en diversos previos al arranque del Gran Prix, ya sea a bordo del auto o bien con una gruesa chamarra enfundada, firmando autógrafos, platicando con Giancarlo Baghetti o intercambiando impresiones con uno de los miembros del personal técnico del Team Lotus.

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



THE ART OF WAR: FIVE YEARS IN FORMULA ONE

ADAM PARR era el director de Williams que parecía destinado a ser el sucesor de Sir Frank al mando de la escuadra inglesa hasta que súbitamente a inicios de 2012 dejó su puesto en el comité directivo de la escuadra y el mundo de la Fórmula Uno.

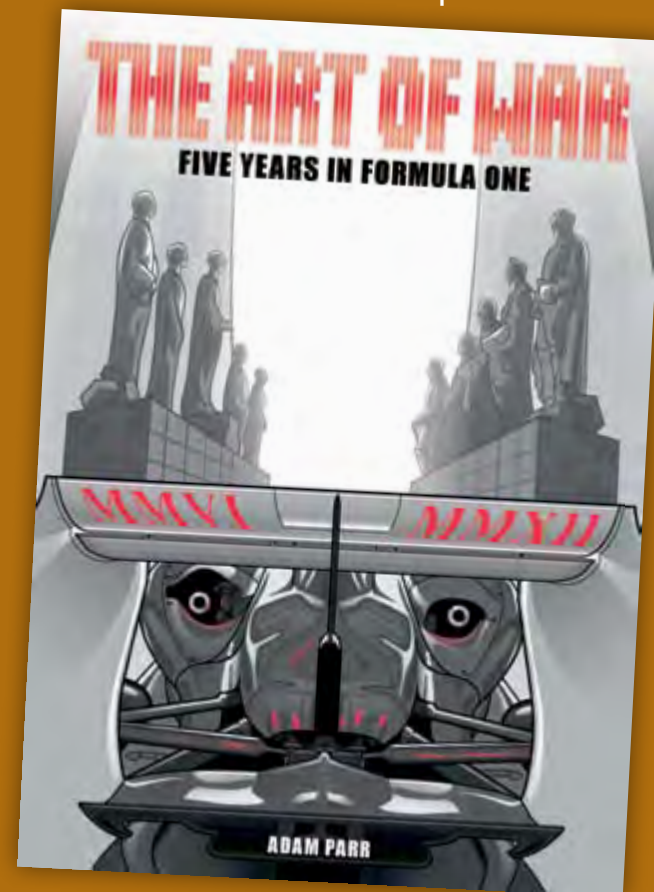
HUBO MUCHOS RUMORES AL RESPECTO, y ahora, en forma de comic ilustrado, Adam nos da su visión de los cinco años y pico (2006-2012) que estuvo inmerso a alto nivel en la máxima categoría y habla con voz de protagonista acerca de los otros actores estelares de la serie durante su gestión al frente de Williams.

ES UN LIBRO MUY RÁPIDO DE LEER, atractivo en el formato de comic, con los protagonistas caricaturizados amistosamente y Adam Parr –en contraste con su fama personal– no habla mal de nadie, es objetivo dentro de su subjetividad.

EL PUNTO PRINCIPAL de su libro es lamentar que nunca se haya instrumentado el tope de costos (o gastos) para los equipos, mismo tema sobre el cual insiste el ex presidente de la FIA, Max Mosley en su prólogo.

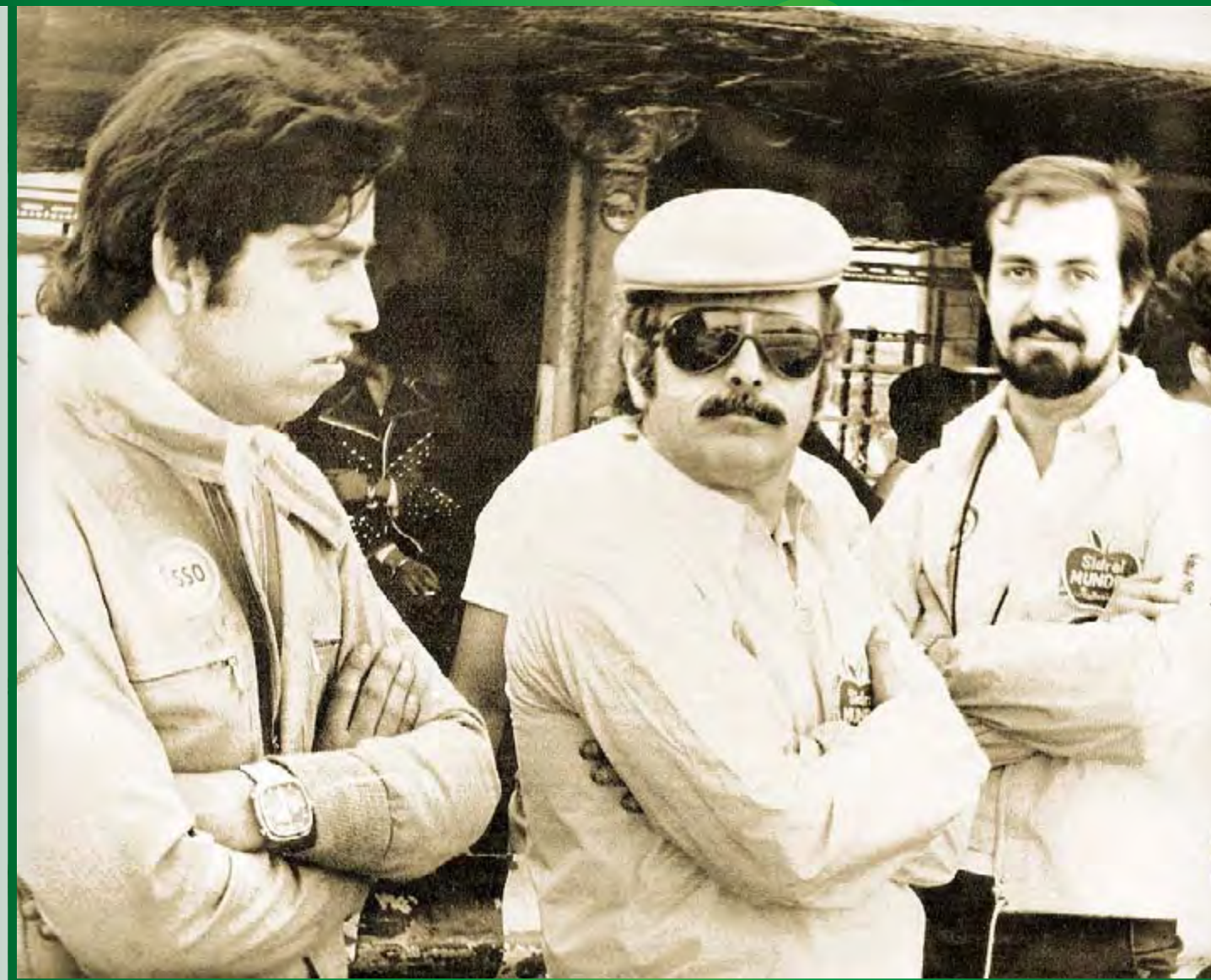
Ambos lamentan la oportunidad perdida, en parte por los problemas personales de Max y sus videos, y el argumento va a futuro diciendo que la F1 no puede seguir siendo una isla de prosperidad en un océano de turbulencia económica.

EN GENERAL ES UNA BUENA VISIÓN detrás de bambalinas de lo que sucede en la F1, pero un poco pretenciosa de querer usar el mismo título de los libros de Von Clausewitz o Sun Tzu. Esos sí eran manuales, éste es más anecdótico, pero bueno para un rato junto a la alberca.



THE ART OF WAR: 5 YEARS IN F1

- Adam Parr, ilustrado en forma de comic por Paul Tinker
- Editado por Adam Parr en asociación con F1 Racing
- 80 páginas, PDF (e-book) disponible en Amazon



¡COMENZAMOS!

BUENO, TERMINÓ 2012 (por cierto que el campeón Alfonso Sandoval tiene que contactarme para detallar lo de su premio) y ya es hora de empezar la nueva trivia 2013. Para iniciar el año tenemos esta foto muy interesante que pertenece a la historia mexicana de los años 70.

HAY QUE IDENTIFICAR a los tres protagonistas, los tres pilotos en su tiempo, aunque en esta ocasión particular uno ya estaba retirado, el otro no y el tercero no corría monoplazas. Dos de ellos son miembros de la Scuderia, el otro

está muerto desde la década pasada o quizás un poco más y los tres han hecho mucho por el automovilismo nacional.

NECESITAMOS LOS NOMBRES DE LOS TRES, con un apellido cuando menos. Un punto cada uno. Y el extra es que me digan en donde están (pista) para el emdio punto adicional. Que nos dará un total de 3.5 a los que acierten. Ya saben, las respuestas van al usual correo scuderiaargz@yahoo.com.mx mientras tanto reciban un abrazo.



CAMBIANDO RUMBO

UNO DE LOS CHAVOS que era escudero junior y luego pasó a ser escudero completo es Luis Michael Dorrbecker, quien ha estado en Europa los últimos años en su carrera como piloto de monoplazas. Ahora probó a fines de 2012 en Indy Lights con el equipo de Sam Schmidt y bien podría emigrar a EU para continuar.

UNO DE LOS MOMENTOS más interesantes que tuvo en Europa fue en Austria en 2010 cuando quedó tercero en la Fórmula Renault, y si tienen buen ojo podrían ver que en la salida de los escapes (la vertical) tiene una calcomanía de su Scuderia mexicana. El que a buen árbol se arrima...