



Formula 1
Gran Premio de México 2018
Mexico City 26-28 October

1966
Primer Gran Premio
de México



1966

LA FICHA

GP DE MÉXICO

V GRAN PREMIO DE MÉXICO

Novena carrera del año

23 de octubre de 1966

En "La Magdalena Mixhuca". Distrito Federal
(carrera # 150 de la historia)

Con 65 laps de 5,000 m., para un total de 325 Km

Podio: 1- John Surtees/ Cooper
2- Jack Brabham/ Brabham
3- Denny Hulme/ Brabham

Crono del ganador: 2h 06m 35.34s a 154.042 Kph/ prom (Grid: 1º) 9 puntos

Vuelta + Rápida: Richie Ginther/ Honda (la 58ª) de 1m 53.75s a 158.242 Kph/prom

Líderes: Richie Ginther/ Honda (la 1); Jack Brabham/ Brabham (de la 2 a la 5) y,
John Surtees/ Cooper (de la 6 a la 65)

Pole position: John Surtees/ Cooper-Maserati 1m 53.18s a 159.039 Kph/ prom

Pista: seca

1966

INSCRITOS

#	PILOTO	NAC	EQUIPO	CHASIS #	MOTOR	CIL	NEUM
1	Jim CLARK	ING	Team Lotus	Lotus 43	BRM	P75 H-16 3.0	Firestone
2	Peter ARUNDELL	ING	Team Lotus	Lotus 33	BRM	P60 V-8 1.9	Firestone
3	Graham HILL	ING	Owen Racing Organisation	BRM P-83	BRM	P75 H-16 3.0	Dunlop
4	Jackie STEWART	ING	Owen Racing Organisation	BRM P-83	BRM	P75 H-16 3.0	Dunlop
5	Jack BRABHAM	AUS	Brabham Racing Organisation	Brabham BT-20	Repco	620 V-8 3.0	Goodyear
6	Denny HULME	NZA	Brabham Racing Organisation	Brabham BT-20	Repco	620 V-8 3.0	Goodyear
7	John SURTEES	ING	Cooper Car Company	Cooper T-81	Maserati	9/F1 V-12 3.0	Dunlop
8	Jochen RINDT	AUT	Cooper Car Company	Cooper T-81	Maserati	9/F1 V-12 3.0	Dunlop
9	Moisés SOLANA	MÉX	Cooper Car Company	Cooper T-81	Maserati	9/F1 V-12 3.0	Dunlop
10	Innes IRELAND	ING	Bernard White Racing	BRM P-261	BRM	P60 V-8 1.9	Dunlop
11	Pedro RODRÍGUEZ	MÉX	Team Lotus	Lotus 33	Climax	FWMV V-8 2.0	Firestone
12	Richie GINTHER	EUA	Honda R&D Company	Honda RA-273	Honda	RA273E V-12 3.0	Goodyear
14	Ronnie BUCKNUM	EUA	Honda R&D Company	Honda RA-273	Honda	RA273E V-12 3.0	Goodyear
15	Dan GURNEY	EUA	Anglo American Racers	Eagle T-1F	Climax	FPF L-4 2.8	Goodyear



#	PILOTO	NAC	EQUIPO	CHASIS #	MOTOR	CIL	NEUM	
16	Bob BONDURANT	EUA	Anglo American Racers	Eagle	T-1G	Weslake	58 V-12 3.0	Goodyear
17	Bruce McLAREN	NZA	Bruce McLaren Motor Racing	McLaren	M-2B	Ford	406 V-8 3.0	Firestone
18	Mike SPENCE	ING	Reg Parnell Racing	Lotus	25	BRM	P56 V-8 2.0	Firestone
19	Jo SIFFERT	SUI	RRC Walker Racing Team	Cooper	T-81	Maserati	9/F1 V-12 3.0	Dunlop
22	Jo BONNIER	SUE	Joakim Bonnier Racing Team	Cooper	T-81	Maserati	9/F1 V-12 3.0	Firestone

1966

LA CARRERA

De las que se guardan en la memoria por las batallas que se libraron en la primera media parte entre Richie Ginther con Honda, Jack Brabham en un coche de su invención y John Surtees a quien ya se había visto con Ferrari cuando fue campeón (dos años antes) y ahora, venía en un BRM que ni mandado hacer para jugar en México, por el enorme reto que significaba vencer las inconveniencias de tanta altura sobre el nivel del mar.

Muy bravos también, Denny Hulme en el segundo coche de Brabham y hasta Jackie Stewart con su BRM, a pesar de que había largado desde el 10º puesto. El caso fue que de entre los primeros, parecía que cualquiera podría ganar.

Sólo el inglés de los tres por delante en la batalla, trabajaba con las clásicas gomas Dunlop, mientras que el norteamericano y el de Australia se inclinaban por las de Good Year.

La prueba fue buena e interesante también por las peleas a mitad del GP mexicano y luego muy competida, hasta que cayó la bandera al cruzar por la meta, en el giro final.

Pero, primero la invitación para un rápido parámetro de lo que se vivía en aquel tiempo, debido a los acontecimientos que se traen a colación:

EN LA HISTORIA

Se inaugura el Estadio Azteca en México. Es el año en el que se crea Cablevisión; y en el cual también, muere el cantante Javier Solís, padre en la interpretación del bolero ranchero, cuando contaba los 35 años.

En California, se hace la prueba clínica por primera vez con el LSD (Lucy in the Sky with Diamonds). Simon and Garfunkel graban su segundo LP: Los Sonidos del Silencio. Muere Walt Disney.

La Real Academia Española de la Lengua acepta nuevas palabras como: alunizar, audiovisual e historicismo.

Dejan de tocar juntos los Beatles. Nancy Sinatra lanza al mercado su álbum Boots con el éxito mundial These Boots Are Made for Walkin'.

Año de la película Un homme et Une Femme (Un hombre y Una Mujer) de Claude Lelouch, con la música romántica e inolvidable de Francis Lai.

LA PRUEBA

Era notable como la Fórmula 1 iba madurando ya que entraba, con ésta, al centenar y medio de pruebas vividas. La Carpa estaba formalizada, muchos de sus miembros cargaban a cuestas más de un década de experiencias: técnicos, mecánicos y fotógrafos entre otros.

Interesante desde el punto de vista de la tecnología ver ahora motorizaciones con tres litros de cabida como máxima autorizada; aunque se dejaba jugar a algunos con menor capacidad en sus impulsores (2.8 o dos litros, y también los de 1,900 cc).



Enzo Ferrari no quiso hacer el viaje. Los demás equipos sí estaban presentes y la gran curiosidad estaba más que despierta por ver si Honda repetiría su épica.

Las razones de Drake para rehuir a la cita, tenían que ver con que los de Maranello ya veían el campeonato perdido. No era fácil ni barato hacer estos periplos. Y el pretexto ahí estaba: sólo llegó con un auto al GP de los EUA que manejó en solitario Lorenzo Bandini; porque la planta fabricadora de Módena se estaba agrandando.

Pero ni duda que era el tiempo del arte tecnológico que llegaba de la mano de la gente venida de Oceanía, como fue el caso de Jack, de Bruce y de Hulme que estaban muy interesados en los avances de la época.

En fin. Se pudo ver que Lotus y Cooper registraron tres unidades. Dan Gurney llegó con dos Eagles americanos, montando diferentes motores: uno de Climax que él manejó mientras que dejó a su paisano Bob Bondurant el otro, con planta de Weslake, de 12 cilindros.

Entre lo más llamativo era la aparición por aquí, de un coche de Bruce McLaren de quien ya se sabía que era muy buen mecánico. Él y sus unidades anaranjadas (o más bien color papaya) pasarían a ser parte del imaginario colectivo de las carreras; con aquel símbolo de uno de los pajaritos neozelandeses llamados kiwi, que se posaba dichoso en el carenado. Dos novedades más, Bruce usaba maquinaria de Ford, si bien en Brands Hatch había jugado con un motor de Serenissima; además, calzando los cauchos de Firestone, como lo hicieron también los Lotus de Colin Chapman.

ARRANCAN

Jim Clark se vio desplazado al segundo lugar en las calificaciones, por Surtees.

El escocés ya se había quedado con la pp en tres ediciones –desde el primer GP en 1963 hasta la del año previo– con esto, más, se reconoció la valía de John que había sido un enorme corredor de motocicletas.

Sin embargo Clark, no largó como era esperado y enseguida dejó el protagonismo a terceros. Al final del primer giro, el escocés pasó por la tribuna principal colocado en el sexto lugar y todavía cayó dos sitios más.

Aparecía brillante una nueva figura: Jochen Rindt (con otro de los Cooper) que si bien en la parrilla era el quinto, muy pronto se le pegó a Ginther y lo persiguió con tenacidad hasta el giro 32º cuando el austriaco abortó su carrera con la suspensión averiada; pero ya dejando constancia de la ferocidad de los motores Maserati que impulsaban a los Cooper.

LLEGADA A LA LÍNEA FINAL

Surtees lograba su ansiada victoria en México que antes se le negó. Fue tanto su dominio después de superadas las primeras batallas, que alcanzó una ventaja de 12 segundos por delante de Brabham, quien por cierto, era el único que no había sido "lapeado".

Denny Hulme y Ginther lucharon a brazo partido por el tercer escalón del podio, y el neozelandés lo logró al rebasar a Richie en la última vuelta. Para cerrar así la apasionada cuarta prueba mexicana.

DE CASA

A Moisés Solana ahora le consiguieron un coche Cooper T-81 como el del ganador; pero con tan mala pata, que no llegó ni a las diez vueltas cuando su auto ya fumaba, recalentado, con los radiadores escupiendo furiosos.

Pedro Rodríguez, en cambio, montó un Lotus 33 que no era el modelo más reciente; pero se desplazó muy bien: largó desde el 8º cajete y a la altura del giro 27º rondaba por el cuarto lugar.

La tribuna se llenó de ilusiones y no paraba de gritar cuando por la lap # 33 Pedro se metió al tercer lugar, detrás de Surtees y de Brabham; un gusto que duró 17 giros hasta que se le trabaron los engranes de su transmisión. Era un adelanto de la proeza que firmaría poco de dos meses después, ganando en Kyalami.



LOS RECORDS

John Surtees firmó en total seis victorias: dos en Alemania, una en Italia, otra en Bélgica (éstas cuatro previas en Ferrari); la mexicana sobre el Cooper y con la que cerró su flamante historia –otra vez en Monza– pero por entonces con un heroico Honda, y con gomas de Firestone ¡valga la paradoja!

Por su parte, Richie Ginther selló su tercera y última vuelta más rápida en carrera; ya no volvería a participar en la F Uno. Innes Ireland, se despedía después de 50 GP; sólo triunfó una vez, y fue en Watkins Glen en 1961.

Cooper ganaba por 15ª vez pero ya no volvió a registrar más pole positions. Honda, se hacía con su primera vuelta más rápida. Y los motores Maserati: llegaban a las diez carreras ganadas.

FATALIDAD

El británico John Taylor se había matado este año en el GP de Alemania sobre un Brabham –tres carreras antes de la mexicana– con la pista húmeda en el NurburgRing: tocó contra el belga Jacky Ickx en un Matra de F2. Esto fue a poco metros de la largada y ahí acabó su vida. Era apenas la quinta largada de Taylor.

NÚMEROS

Cuando Rindt corrió por segunda vez en México, se trataba tan sólo de su 19ª arrancada, pero todavía no alcanzaba algún triunfo. Habría que esperar hasta 1969 y ni se diga un año después, en su temporada de gloria. Eterna.

EL TÍTULO

Como ocurrió un año antes, el campeonato ya se lo había embolsado esta vez Brabham, dado que había ganado al hilo las justas en Francia, Inglaterra, Holanda y Alemania.

Surtees con su Ferrari ya era incapaz de atender contra tamaña ventaja, porque iba a la mitad de los puntos al llegar a América. Y quedaban nada más 18 unidades por rescatar: mitad en los Estados Unidos y lo demás en México.

Era la primera corona dual, para el piloto y también para el constructor que eran la misma persona. Lo que nadie repitió nunca más.

RELACIÓN CON EL PRESENTE

Viene al caso querer esbozar siquiera la importancia de la peligrosidad de las carreras de autos de aquellas décadas.

Hubo años en que se sucedían varios accidentes terribles.

Todo mundo se ha preguntado por la valentía de esos pilotos intrépidos, ya que meterse en los fórmulas de los años idos, era un poco parecido a acostarse a dormir en un ataúd y no respirar.

Casi incomprendible entender tal afición.

Y es que siempre, ha habido tipos más resueltos que buscan lo imposible.

Para nadie es secreto que la victoria, después de correr con tantas prisas: es una emulación del heroísmo ¿Y cuál heroísmo no es una emulación de lo más recóndito de la grandeza humana?

Es cierto que hoy se usa y hasta se abusa, de las medidas de seguridad en las carreras. Más temprano que tarde, se volverán a tomar más riesgos.

Ya que parte de las emociones inexplicables que despierta la Fórmula 1 de este tiempo, se alimentan y beben de las hazañas de Alberto Ascari, de Wolfgang von Trips, de Clark, de Rindt, de los hermanos Rodríguez, de Gilles Villeneuve y de Elio de Angelis; así como también de Ayrton Senna o de Jules Bianchi quienes dejaron su vida en la pistas.

Al hombre, no le ocurre que sea poseedor de todo al mismo tiempo: o cuenta con las hazañas de los más grandes aventureros que lo llenan de gloria y de aspiraciones, o se conforma con cuidar a sus personajes, hasta que mueren fatigados en la ancianidad.



Ambas cosas, es pedir lo imposible.

Los héroes no sirven para algo más importante que para redimir los miedos y la impotencia de quienes somos, según se presume, en apariencia más normales.

[CUANDO SÓLO FALTAN 85 DÍAS]

1966 LAS QUALYS EN MÉXICO

POS	PILOTO	EQUIPO	MOTOR	CRONO	DÉFICIT	MEDIA	%
1°	John SURTEES	Cooper	Maserati	1'53''18	- -	159.039	- -
2°	Jim CLARK	Lotus	BRM	1'53''50	0.32	158.590	100.283
3°	Richie GINTHER	Honda	Honda	1'53''56	0.38	158.507	100.336
4°	Jack BRABHAM	Brabham	Repco	1'53''95	0.77	157.964	100.680
5°	Jochen RINDT	Cooper	Maserati	1'54''19	1.01	157.632	100.892
6°	Denny HULME	Brabham	Repco	1'54''21	1.03	157.604	100.910
7°	Graham HILL	BRM	BRM	1'54''61	1.43	157.054	101.263
8°	Pedro RODRÍGUEZ	Lotus	Climax	1'54''78	1.60	156.822	101.414
9°	Dan GURNEY	Eagle	Climax	1'54''93	1.75	156.617	101.546
10°	Jackie STEWART	BRM	BRM	1'55''90	2.72	155.306	102.403
11°	Mike SPENCE *	Lotus	BRM	1'55''98	2.80	155.199	102.474
12°	Jo SIFFERT	Cooper	Maserati	1'55''99	2.81	155.186	102.483
13°	Jo BONNIER	Cooper	Maserati	1'56''49	3.31	154.520	102.925
14°	Ronnie BUCKNUM	Honda	Honda	1'56''59	3.41	154.387	103.013
15°	Bruce McLAREN	McLaren	Ford	1'56''84	3.66	154.057	103.234
16°	Moisés SOLANA	Cooper	Maserati	1'57''44	4.26	153.270	103.764
17°	Innes IRELAND	BRM	BRM	1'57''46	4.28	153.244	103.782
18°	Peter ARUNDELL	Lotus	BRM	2'00''79	7.61	149.019	106.724
19°	Bob BONDURANT	Eagle	Weslake	2'02''88	9.70	146.484	108.570

*No largaría



1966 LA PARRILLA

2. J. CLARK - Lotus BRM - 1'53"50	1. J. SURTEES - Cooper Maserati - 1'53"18
4. J. BRABHAM - Brabham Repco - 1'53"95	3. R. GINTHER - Honda - 1'53"56
6. D. HULME - Brabham Repco - 1'54"21	5. J. RINDT - Cooper Maserati - 1'54"19
8. P. RODRIGUEZ - Lotus Climax - 1'54"78	7. G. HILL - BRM - 1'54"61
10. J. STEWART - BRM - 1'55"90	9. D. GURNEY - Eagle Climax - 1'54"93
12. J. BONNIER - Cooper Maserati - 1'56"49	11. J. SIFFERT - Cooper Maserati - 1'55"99
14. B. McLAREN - McLaren Ford - 1'56"84	13. R. BUCKNUM - Honda - 1'56"59
16. I. IRELAND - BRM - 1'57"46	15. M. SOLANA - Cooper Maserati - 1'57"44
18. B. BONDURANT - Eagle Weslake - 2'02"88	17. P. ARUNDELL - Lotus BRM - 2'00"79

M. Spence (11^a) no largó por accidentarse



1966 SULLEGADA A LA META

RANK	#	PILOTO	EQUIPO	MOTOR	LAPS	CRONOS	PTS
1°	7	John SURTEES	Cooper	Maserati	65	2h 06m 35,34s	9
2°	5	Jack BRABHAM	Brabham	Repco	65	2h 06m 43,22s +07,88s	6
3°	6	Denny HULME	Brabham	Repco	64		4
4°	12	Richie GINTHER	Honda	Honda	64		3
5°	15	Dan GURNEY	Eagle	Climax	64		2
6°	22	Jo BONNIER	Cooper	Maserati	63		1
7°	2	Peter ARUNDELL	Lotus	BRM	61		
8°	14	Ronnie BUCKNUM	Honda	Honda	60		
A B	11	Pedro RODRÍGUEZ	Lotus	Climax	49	Transmisión	
A B	17	Bruce McLAREN	McLaren	Ford	40	Motor	
A B	19	Jo SIFFERT	Cooper	Maserati	33	Suspensión	
A B	8	Jochen RINDT	Cooper	Maserati	32	Suspensión	
A B	10	Innes IRELAND	BRM	BRM	28	Transmisión	
A B	4	Jackie STEWART	BRM	BRM	26	Fuga de aceite	
A B	16	Bob BONDURANT	Eagle	Weslake	24	Alimentación	
A B	3	Graham HILL	BRM	BRM	18	Motor	
A B	9	Moisés SOLANA	Cooper	Maserati	8	Recalentamiento	
A B	1	Jim CLARK	Lotus	BRM	8	Caja de marchas	
N C	18	Mike SPENCE	Lotus	BRM		Accidente	

1966

LIDERANDO EN LA CARRERA

(1) Piloto: R. GINTHER

Equipo: Honda

Motor: Honda

Vueltas liderando: 1

La 1ª

(2) Piloto: J. BRABHAM

Equipo: Brabham

Motor: Repco

Vueltas liderando: 4

De la 2ª a la 5ª

(3) Piloto: J. SURTEES

Equipo: Cooper

Motor: Maserati

Vueltas liderando: 60

De la 60ª a la 65ª

Total de laps: 65



1966 EL TORNEO MUNDIAL PILOTOS

		1	2	3	4	5	6	7	8	9	PTS
		MÓN	BÉL	FRA	ING	HOL	ALE	ITA	EUA	MÉX	
1°	J. BRABHAM*	-	3	9	9	9	9	-	-	6	42
2°	J. SURTEES	-	9	-	-	-	6	-	4	9	28
3°	J. RINDT	-	6	3	2	-	4	3	6	-	22
4°	D. HULME	-	-	4	6	-	-	4	-	4	18
5°	G. HILL	4	-	-	4	6	3	-	-	-	17
6°	J. CLARK	-	-	-	3	4	-	-	9	-	16
7°	J. STEWART	9	-	-	-	3	2	-	-	-	14
8°	M. PARKES	-	-	6	-	-	-	6	-	-	12
=	L. BANDINI	6	4	-	-	1	1	-	-	-	12
10°	L. SCARFIOTTI	-	-	-	-	-	-	9	-	-	9
11°	R. GINTHER	-	2	-	-	-	-	-	-	3	5
12°	D. GURNEY	-	-	2	-	-	-	-	-	2	4
=	M. SPENCE	-	-	-	-	2	-	2	-	-	4
14°	B. BONDURANT	3	-	-	-	-	-	-	-	-	3
=	J. SIFFERT	-	-	-	-	-	-	-	3	-	3
=	B. McLAREN	-	-	-	1	-	-	-	2	-	3
17°	P. ARUNDELL	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
=	B. ANDERSON	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1
=	J. BONNIER	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1
=	J. TAYLOR	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1

*CAMPEÓN MUNDIAL 1966

Sólo los 5 mejores resultados valen

1°: 9 PTS / 2°: 6 / 3°: 4 / 4°: 3 / 5°: 2 / 6°: 1 PT



EQUIPOS

		1	2	3	4	5	6	7	8	9	PTS
		MÓN	BÉL	FRA	ING	HOL	ALE	ITA	EUA	MÉX	
1º	BRABHAM	-	3	9	9	9	9	4	-	6	42
2º	FERRARI	6	9	6	-	1	1	9	-	-	31
3º	COOPER	-	6	3	2	-	6	3	6	9	30
4º	BRM	9	-	-	4	6	3	-	-	-	22
5º	LOTUS BRM	-	-	-	-	2	-	2	9	-	13
6º	LOTUS CLIMAX	-	-	-	3	4	-	-	1	-	8
7º	EAGLE	-	-	2	-	-	-	-	-	2	4
8º	HONDA							-	-	3	3
9º	MCLAREN	-	-		-	-		-	2	-	2
10º	BRABHAM CLIMAX	-	-	-	-	-	-	1			1
=	BRABHAM REPCO	-		1	-	-	-	-			1
=	MCLAREN		-	-	1	-					1

Sólo los 5 mejores resultados valen
Sólo el primer coche clasificado marca puntos
1º: 9 PTS / 2º: 6 / 3º: 4 / 4º: 3 / 5º: 2 / 6º: 1 PT

*Número oficial (ya que el primero de 1962 fue de exhibición, fuera del torneo regular)

Para simplificar la info: Escocia, Irlanda y Gran Bretaña o Reino Unido, con una sola abreviatura: ING
Para los Estados Unidos de América, sólo: EUA
Australia (AUS); Austria (AUT); Sudáfrica (SAF); Nueva Zelanda (NZA)