

Pedro a 40 Años de su Mayor Victoria

Por Carlos Eduardo Jalife Villalón, Scudería Hermanos Rodríguez A. C.
Fotos CEJV/Ford/Porsche/SHRAC

A. INTRODUCCIÓN

Debido a los disturbios estudiantiles y huelgas industriales que paralizaron Francia a mediados de 1968, las 24 Horas de Le Mans ese año se corrieron en septiembre. El campeonato mundial de autos Sport prototipos llevaba nueve carreras, cinco victorias para Porsche y cuatro para Ford; aunque la competencia de Austria, ganada por los germanos, solamente contó medios puntos por haber sido de 500 Kilómetros y el título se jugaba en Le Mans: Ford con 40 puntos y 42 para sus rivales. Si Porsche vencía en el circuito de Sarthe llegaría a 45 puntos, mismos que alcanzaría Ford de ganar. Si ninguno dominaba, a Ford le aumenta dos puntos el llegar segundo y Porsche ya no incrementa su número de puntos. Ford podría alcanzar 42 con el segundo sitio, pero Porsche sería campeón pues tendría una victoria más, aunque fuera de medios puntos. Ambas escuadras necesitaban ganar para asegurar el título y presentaron sus mejores armas en la fecha final del campeonato 1968.



B. PILOTOS Y EQUIPOS

Al ser la carrera a finales de septiembre, los pilotos tenían compromisos diversos ya pactados y la FIA concedió el cambio de fecha a los del ACO a condición de que no trataran de atraer a los pilotos que competían regularmente en otras series. Pedro, Lucien Bianchi y algunos otros venían del Gran Premio de Canadá por lo que iban a cruzar el Atlántico, Denny Hulme, Bruce McLaren, John Surtees y Dan Gurney iban a ir a la carrera de Can-Am en Edmonton, la Klondike 200, y Mario Andretti y Bobby Unser se enfrentarían en la tierra en la Sacramento 100 buscando el título de USAC. Cuando a Pedro le preguntaron si iba a correr la Klondike 200 en Edmonton, él sonrió y dijo 'Prefiero ir a Le Mans'. Aparentemente iba a correr con un Ferrari del NART, pero desde el accidente de Brian Redman en Bélgica ya había sido contactado por el equipo Wyer para correr con ellos y como Chinetti no tenía un buen auto que ofrecerle para pelear la victoria absoluta acordaron que si se necesitaba, lo cedería a los Ford. Pero cuando Ickx se accidentó en Canadá, era obvio que Wyer lo necesitaba y el domingo en la tarde su agente, Regis Lippert, habló a Inglaterra a casa de Wyer y le ofrece a Pedro; John le pide que llame a Yorke y aunque el jefe de equipo no está contento de ser contactado en un día libre, negocia y, al día siguiente, ya tienen contrato; Regis le avisa a Pedro, quien le comenta a Luigi Chinetti y vuelan juntos a las 24 Horas de Le Mans.



En Francia, Wyer decide poner a Bianchi con Pedro en el auto 9 pues son los expertos, Bianchi con 12 participaciones y Pedro con 10 seguidas. Queda libre el auto 11 y Wyer opta por Jackie Oliver y Ford sugiere a otro británico, Brian Muir, quien había corrido con Ickx en 1967. Redman comentaría después: "Cualquiera que hubiera manejado con Pedro en Le Mans hubiera ganado ese año con ese auto".

Ford manda el equipo oficial, el John Wyer Automotive, con tres autos GT40 con motores de 5 litros en la categoría de autos Sport contra el equipo Porsche que consta de cuatro 908 de cola larga especialmente carenados y tres 907 también de cola larga, supuestamente privados, ambos tipos de ejemplares en la categoría de prototipos con peso mínimo de 650 kilos pero motor no mayor de 3 litros.

Porsche tiene el problema de las fallas constantes de sus autos en carreras previas y han desarrollado un nuevo alternador diseñado por Bosch que suplementa al alternador derivado de la caja de cambios. Tienen también nuevos amortiguadores Bilstein, los marcos de la carrocería han sido reforzados al igual que el embrague y los baleros usan una grasa más viscosa que provoca menos fricción. Aparte tienen un alerón trasero que conecta las alas verticales del fondo del auto y entradas de aire traseras más grandes para enfriar la nueva y más ligera caja de cinco velocidades. El motor que ha sido incrementado a 2,997 cc daba ahora 360 caballos a 8,500 revoluciones usando inyección directa Bosch a los cilindros que tiene dos válvulas cada uno. Las parejas para los 908L son Jo Siffert/Hans Herrmann, Rolf Stommelen/Jochen Neerpasch, Gerhard Mitter/Vic Elford y Joe Buzzetta/Scooter Patrick y para los 907L están Dieter Spoerry/Rico Steinemann, Rudi Lins/Alex Soler-Roig y Robert Buchet/Herbert Linge. También están los 906 que han sido homologados en el Grupo 4 por tener ya más de 50 ejemplares producidos pero serán usados por los equipos privados y dispondrán del motor de dos litros y seis cilindros.

Los GT40 no tiene más que su probada confiabilidad y el motor Ford que ahora es de 4,992 cc con cabezas Gurney-Weslake que da poco más de 400 caballos y dura una eternidad pero Wyer ha encontrado muchos problemas para conformar sus tres duetos de pilotos. Uno es el clásico de David Hobbs y Paul Hawkins en el auto pintado con el número 10. Jacky Ickx debía manejar con Redman el auto número 9 pero el accidente de Brian en Spa hizo que Ickx quedara sin pareja. Bianchi originalmente iba a correr con Andretti en el auto 11 haciendo pareja como en 1967, pero Mario se niega a correr cuando cambia la fecha, por el problema de la ubicuidad pues no puede estar en Sacramento y Le Mans al mismo tiempo. Eso provoca que Ickx y Bianchi sean asignados al auto 9 y Pedro sea considerado para el 11, pero cuando Ickx se rompe la pierna en Canadá, Bianchi queda suelto y aunque quisiera correr con su amigo Andretti como estaba planeado originalmente, Mario está persiguiendo el campeonato de USAC y no puede faltar a la carrera de Sacramento, a pesar de toda la presión que le pone Ford que es contrarrestada por la presión de Firestone.



El auto 11, asignado a Pedro, se planeaba emparejarlo con Derek Bell que tenía contrato de Ferrari para F1 y como la Scuderia Ferrari no iba a participar en Le Mans aparentemente no había problemas y Bell probó el GT40 en Thruxton. Sin embargo, Ferrari no deja que Bell participe para correr un Ford y el equipo Wyer tiene tres autos y cuatro pilotos. John decide poner a Bianchi con Pedro en el auto 9, chasis 1075, pues ambos son especialistas en el circuito de La Sarthé, Bianchi con 12 participaciones y Pedro con 10 seguidas. Queda libre el auto 11 y Wyer decide que Jackie Oliver sería una buena adición al equipo y Ford sugiere a otro británico, Brian Muir que había corrido con Ickx en 1967 en uno de los autos de Holman & Moody. Los ponen en el auto 11; así el equipo Wyer enfrenta a los alemanes en desventaja numérica, aunque tienen un muletto marcado con el número 12 por si alguno de los autos oficiales se descomponen y hay un par de GT40 privados: un inglés para Mike Salmon/Eric Lidell y un belga para Willy Mairesse/'Beurllys'.



La pista ha sufrido una pequeña modificación, la llamada 'chicana Ford' (en honor a sus patrocinadores) que está después de la Casa Blanca y antes de la meta. Esta modificación hace la pista más larga en 8 metros, pasando de 13,461 a 13,469 metros, pero también más lenta y regresa los tiempos a los de 1965 aproximadamente. También están presentes los cuatro Alfa Romeo T33/2 que son bastante rápidos para su pequeño motor y podrían dar la sorpresa si los favoritos empiezan a quedarse. Sus parejas son Ignazio Giunti/ Nani Galli, Nino Vaccarella/ Giancarlo Baghetti, Mario Casoni/ Gianpiero Biscaldi y Carlo Facetti/Spartaco Dini, o sea que algunos pilotos aprovechan que Ferrari no corre y se pasan a otros autos italianos y rojos. Los favoritos sentimentales son Henri Pescarolo y Johnny Servoz-Gavin al volante del orgullo de Francia, un Matra 630 con el motor V12 que se usa en la F1. El auto no es muy rápido por la falta de desarrollo pero el motor es potente y ha aguantado las pruebas de dinamómetro de más

de 20 horas continuas y podría dar la sorpresa, aunque los mismos franceses toman este año como un ejercicio para un asalto a Le Mans en 1969 ya con más autos y pilotos y están conscientes de que un equipo de un auto no gana Le Mans.

De los Ferrari solamente hay siete autos inscritos: el NART de Chinetti presenta su fiel Dino 206S para un par de franceses, Chevalier y Lagier, un 250 LM (realmente un 275 LM ya que tiene el motor de 3.3 litros) que originalmente se había inscrito para Pedro y Charlie Kolb pero al irse Pedro al equipo Wyer, Chinetti convence a Masten Gregory de usarlo pues es el mismo auto con el que había vencido en 1965 acompañado de Jochen Rindt, aunque ahora está homologado como auto Sport en el Grupo 4, y un 275 GTB para Bob Grossman; la Escudería Filipinetti presenta otros dos, un 275 GTB para Jacques Rey y Claude Haldi en la categoría Gran Turismo y un 250 LM para Jonathan Williams y Herb Müller; Paul Vestey inscribe otro 275 LM para él y su copiloto Roy Pike y hay un sexto Ferrari, verde, también 275 LM para David Piper y Dick Attwood, aunque todos los autos son demasiado viejos para presentar una amenaza real.

Hay también cuatro Alpine Renault A220 pero son muy lentos comparados con los otros autos de tres litros de cilindrada aunque seguramente aguantarán las 24 horas pero sólo una hecatombe les daría el triunfo. En uno de ellos, número 27, corre el hermano de Lucien, Mauro Bianchi con Patrick Depailler y en otros vienen Jean Guichet/Jean Pierre Jabouille, Gerard Larrousse/ Henri Grandsire y Jean Vinatier/André de Cortanze. Alpine tiene otro dos A110 categoría GT y cinco prototipos en las categorías de menos de 1.6 litros pero su aspiración real es la victoria en los Índices. Los Howmet TX de turbina equivalente a 3 litros de cilindrada vuelven a aparecer con sus dos autos pilotados por Dick Thompson/Ray Heppenstall y Hugo Dibley/Bob Tullius.

Entre los autos Grupo 3 (GT) están los grandes Corvette de motor de 7 litros preparados por GM y presentados por la Scuderia Filipinetti para las parejas Maglioli/Greder y Giorgi/Garant. También hay un par de autos Lola T70 con motor Chevrolet de 5 litros que compiten contra los GT40 en el Grupo 4 gracias a que la FIA cuenta entre los 50 ejemplares necesarios los autos vendidos para Can-Am y son pilotados por los suecos Norinder/Axelsson y los estadounidenses Epstein/Nelson. El resto de los autos llenan las categorías inferiores y la amenaza de un Chevron, nueva marca británica, inscrito por John Woolfe y poseedor de un motor Repco de 3 litros de F1 finalmente se materializa por lo que hay 10 autos Grupo 3, 12 autos Grupo 4 y 33 Grupo 6, 55 en total o sea el límite auto impuesto por el ACO.

C. ENTRENAMIENTOS

Los entrenamientos de abril habían servido para el debut de los Porsche 908 con motor de 2,926 cc y caja de 6 velocidades en manos de Stommelen y Linge, pero como coincidieron con la BOAC 500 Wyer había mandado el sábado 6 de abril solamente a Ickx en un GT40 y el belga puso el tiempo más rápido del fin de semana al marcar 3'35.4" usando el motor de 4.7 litros lo cual confirmó que la larga recta daba ventaja a los autos Sport sobre los prototipos por el mayor caballaje de sus motores y forzó a Porsche a hacer modificaciones como las colas largas para disminuir el déficit de 8.7 segundos.

Ahora, en los entrenamientos oficiales del miércoles y jueves anteriores a la carrera, dominaron los prototipos Grupo 6 al frente con los Porsche 908L (langheck o 'cola larga') de Siffert, Stommelen y Elford con un tiempo de 3'35.4" el primero y 3'39.3" los dos últimos mencionados seguidos por el Ford GT40 de Pedro el cual marcó 3'39.8" siendo el mejor auto Grupo 4 y el último en romper 220 segundos. Hawkins hace el quinto



mejor tiempo igual que el Matra, ambos en 3'41.8", atrás vienen otros dos Porsche y el Alpine de Bianchi/Depailler con el GT40 de Oliver en 3'44.6" cerrando las 10 primeras posiciones. Entre los incidentes destacados está que el JWA le presta un motor de 5 litros al GT40 de Mairesse pues este truena el suyo al quedarse sin aceite y esperan que el belga ayude a la causa y, contrastantemente, el GTB del NART es demasiado lento y no lo dejan correr.

La instrucción de Wyer para la carrera es aguantar al principio para dejar que el tiempo empareje las fuerzas y calculaba que podía ganar con vueltas de 3'42" pero cuando el mejor de sus pilotos apenas puede lograr un par de segundos menos, Wyer empieza a tener dudas acerca de la victoria. Los alemanes, en contraste, no confían en la resistencia de los 908 y piensan mandar uno como 'liebre' con la esperanza de hacer que los Ford le sigan y se empiecen a eliminar. Pedro discute con Lucien la estrategia y determinan que él será el encargado de tomar la salida, su especialidad, y si las circunstancias lo ameritan podría manejar más tiempo de noche o en la probable lluvia.

La arrancada está adelantada a las 3 de la tarde pues el otoño ha caído y los organizadores quieren que las condiciones sean similares a las de junio en cuanto a luz y además han permitido el cambio de batería en los autos ya que se calcula que pasarán más tiempo manejando con las luces encendidas que sin ellas. Pedro sabe que puede correr al parejo de los Porsche, pero no tiene sentido hacerlo pues hay un equipo atrás, lo cual no era el caso con Ferrari normalmente pues cada pareja corría por su cuenta, y Wyer es también un estricto jefe de equipo que no tolera indisciplinas fácilmente.

PARRILLA DE SALIDA LE MANS 1968

LUGAR	PILOTOS	AUTO	TIEMPO
1°	Jo Siffert/Hans Herrmann	Porsche 908	3'35.4"
2°	Rolf Stommelen/Jochen Neerspach	Porsche 908	3'35.8"
3°	Vic Elford/Gerhard Mister	Porsche 908	3'39.4"
4°	Pedro Rodríguez/Lucien Bianchi	Ford GT 40	3'39.8"
5°	Paul Hawkins/David Hobbs	Ford GT 40	3'41.8"
6°	Johnny Servoz-Gavin/Henri Pescarolo	Matra M630	3'41.8"
7°	Joe Buzzeta/Scooter Patrick	Porsche 908	3'43.2"
8°	Mauro Bianchi/Patrick Depailler	Alpine-Renault A220	3'43.4"
9°	Brian Muir/Jackie Oliver	Ford GT 40	3'44.6"
10°	Willy Mairesse/ 'Beurlys' (Jean Blaton)	Ford GT40	3'49.8"



El sábado en la mañana Pedro manda su usual telegrama a México desde el **"Hotel de France"** en La Chartre, sede del equipo Wyer durante muchos años y se desayuna tranquilamente. Da algunas entrevistas a la prensa que lo coloca entre los favoritos pues muchos están convencidos que los Porsche no van a durar y Pedro es el mejor de los Ford. Lucien también atrae mucha atención pues su participación número 13 en Le Mans es un nuevo récord. La pareja belga-mexicana se lleva bien y están confiados en ganar especialmente si llueve pues la cola aerodinámica de Porsche no pone tanta adherencia en condiciones de pista mojada aunque sea muy efectiva en seco.

Pedro también platica un poco con Chinetti, que está triste por la descalificación de uno de sus autos, y le aconseja a Pedro calma pues los Porsche son muchos y muy resistentes. Le dice que no espere mucha ayuda de los otros Ford, no tienen con que, y termina con un comentario en tono irónico 'Nada más falta que ganes ahora que no corres conmigo' y ambos ríen juntos.

D. CARRERA

Los autos se alinean desde al mediodía en sus posiciones y Pedro sale poco antes de las tres de la tarde a verificar que todo esté en orden. Prueba los cinturones de seguridad, abre la puerta y la cierra varias veces y luego se despidió de los miembros del equipo. En eso le avisan que está lloviendo en la parte lejana del circuito y Pedro sonrío ligeramente. 10 minutos antes de las tres de la tarde la lluvia cae en los fosos, algunos autos empiezan a cambiar llantas y Wyer da la señal de hacerlo al ver que los Porsche las cambian, pero. Pedro espera bajo un paraguas y luego checa sus llantas y se pone el casco, goggles y guantes antes de cruzar caminando hacia el lado opuesto de los fosos en donde se recarga unos momentos, pensativo. Muchos otros pilotos cruzan la recta y pronto todos voltean a ver a Giovanni Agnelli, dueño de FIAT, encargado de dar la salida en cuanto se anuncia que falta un minuto para la misma. El silencio reina en el ambiente puntuado por gritos de apoyo esporádicos a algunos pilotos pero nadie escucha. Pedro le desea suerte a Hawkins que arranca junto a él y cuando Agnelli levanta la bandera sale disparado pero nadie se mueve pues el italiano la deja arriba; Pedro quedó atrapado cuando se movió de regreso a la barrera pero se repuso y corre rápido a su auto junto con los otros 54 pilotos.



Pedro es de los últimos en entrar a su auto y se abrocha los cinturones sin problemas. Enciende el motor, pero deja pasar a su compañero Hawkins y lo sigue lento esperando que Muir se incorpore en el otro GT40. Van atrás de todos los Porsche oficiales pero Pedro no está preocupado y procede a rebasar a algunos autos que lo han adelantado y pasa la primera vuelta en el sitio 10 entre Hawkins y Muir, sus coequiperos, aunque avanza un sitio cuando el Matra de Servoz-Gavin para en la primera vuelta pues el limpiaparabrisas no funciona. La lluvia arrecia y los mecánicos no encuentran la falla por lo que Johnny sale último y furioso habiendo perdido mucho tiempo.

Pedro no quiere ir en la punta de los GT40 pues el circuito está resbaloso y prefiere que otro sea el que marque el paso por si hay algún imprevisto aunque tampoco deja ir al australiano. Las fuerzas



de Ford sufren su primera baja en la recta en la primera vuelta cuando Mairesse trata de cerrar la puerta de su auto, que se ha abierto en plena recta de Mulsanne, y el auto toca el pasto, la barrera y luego da vueltas de campana, con Hawkins detrás como testigo ocular. Luego el australiano dirá que tras el golpe, el auto medía “siete pies de largo (2.1 metros), tres de ancho (90 centímetros) y 18 pulgadas de alto (45 centímetros)”, y Mairesse no volverá manejar tras sobrevivir con una fractura del cráneo. Buzzetta ha tomado la delantera en su 908L y gira alrededor de 3'50” y en las primeras vueltas es seguido por los otros tres 908L. Pedro deja que Muir y Hawkins lo antecedan por táctica pues la pista está resbalosa y cualquier problema lo pasarán antes ellos y le darán tiempo a reaccionar. También está midiendo a sus coequiperos para saber si puede ayudarse en las largas rectas cortándose el aire y en la vuelta cuatro les toca ver a Buzzetta pasarse en el final de la recta y perder la punta que toma Siffert.



Antes de la séptima vuelta Hawkins y Pedro pasan a Muir pero luego el inglés se retrasa y Pedro queda en cuarto atrás de tres Porsche 908L. Hawkins se detiene a ponerle llantas de seco al auto pero Muir está impaciente y vuelve a pasar a Pedro, quien lo deja ir y se detiene alrededor de la vuelta 12 y también pone llantas de seco, Firestone R-125 de compuesto duro, pues la lluvia ha cesado. Al poco rato Muir se sale al final de la recta y queda en la trampa de arena en la cual perderá más de una hora tratando de sacar el auto. Siffert, al irse vaciando sus tanques de gasolina gira en los 3'40” bajos alejándose de los Porsche que le siguen aunque ahora van en orden numérico, Siffert primero en el 31, seguido por el 32, 33 y 34 con Pedro circulando justo detrás de Buzzetta, pero una vuelta atrás, girando con los líderes abajo de 3'50 sin forzar mucho la marcha pues obedece el plan de carrera..Luego empieza a alcanzar a los autos que le preceden y cuando paran a cambio de piloto y recarga de combustible, los Porsche tiene los cuatro primeros autos y luego vienen un Alpine, el Alfa de Giunti, el 275 LM de Gregory, el Lola de los suecos, el otro 275 LM y Pedro recuperado en décimo sitio. El Porsche número 33 de Stommelen queda en manos de Neerpasch pero efectúa dos paradas imprevistas y cae en las posiciones.



Cuando Pedro es relevado al final de su turno de dos horas, con los pilotos cansados y la lluvia intermitente, pero no fuerte, ya está entre los tres primeros con el otro GT40 del equipo Gulf en cuarto. Bianchi es otro especialista en lluvia y malas condiciones climáticas por lo que el auto azul con la parte baja de la trompa naranja continua avanzando. Hobbs recibe en cuarto sitio rodeado de Porsche y Giunti tiene al Alfa en octavo con el sorprendente Matra en séptimo sitio aunque ambos retrasados una vuelta y Pescarolo toma el volante sin que el limpiaparabrisas funcione pero el orgullo francés no se rinde y sigue avanzando.

Bianchi ve a Herrmann quedarse cuando la cubierta de la caja de velocidades se rompe y tienen que abandonar su liderato antes de cumplir las tres horas de carrera. Patrick en otro 908L hereda el liderato, pero se detiene antes que Bianchi termine su turno y el belga recibe el liderato con Hobbs en segundo, aunque el inglés toma la punta al detenerse Lucien pasadas las siete de la noche Pedro sale tercero adelante del Porsche de Mitter/Elford pero al poco rato es el GT40 de Hobbs el que empieza a tener problemas ya ha caído al sexto por problemas de embrague. El propio David recordaría:

“En 1968 Paul (Hawkins) y yo teníamos una buena oportunidad. Íbamos ganando y el auto se rompió. Podríamos haber estado ahí para pelear la victoria, pues estábamos adelante de Pedro en esos momentos; éramos el mejor GT40”.

El mexicano circula con vueltas muy consistentes, pero el GT40 de Muir finalmente ha sido rescatado de la arena y al regresar a los fosos le falla la transmisión, por los innumerables arrancones intentados para liberarlo de la arena. Parece que las esperanzas de Ford quedan en manos del mexicano y el belga. Cuando la lluvia arrecia el mexicano corta la ventaja del líder y empieza a alcanzarlo. Buzzetta pone resistencia a Pedro, pero la ventaja del auto alemán es menor a un minuto y varios de sus autos tienen problemas con el alternador.

A las 9 de la noche Buzzetta tiene 90 vueltas igual que Pedro, pero el siguiente Porsche y el Matra tienen 88, el Alfa líder 87 y el otro GT40 apenas 86. Bianchi toma el mando y cuando Elford se detiene con problemas del alternador y le ponen uno nuevo, los jueces descalifican al 908 alemán. Poco después el auto de Buzzetta también tiene problemas del alternador y el embrague por lo que se retrasa y Stommelen ya ha perdido más de una hora en los fosos en la compostura del suyo. De los autos germanos, solamente el 907 de Spoerry (número-66) está entre los punteros aparte de Patrick, quien va a una vuelta de Bianchi, y se encuentra en un grupo formado por el Matra francés que ha recuperado mucho tiempo pero está muchos kilómetros atrás, dos vueltas, igual que el Alfa de Giunti, Spoerry y el Alfa de Vaccarella.

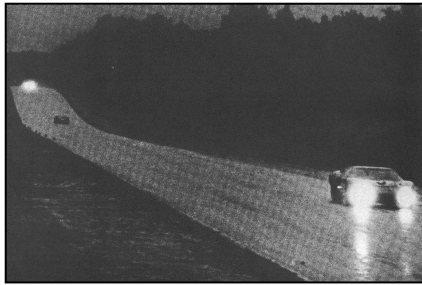


La octava hora de carrera determina el corte de los autos que no han cumplido un mínimo de vueltas y entre los excluidos queda el Howmet de Tullius que se ha pasado tres horas en los fosos mientras le arreglan los baleros de la rueda y, casi al mismo tiempo, Thompson se sale de la pista en Arnage y deja el otro TX atrapado en la arena y no volverán a correr autos de turbina en una pista del mundial de marcas. Pedro muestra su maestría en la lluvia y en la noche con lo que empieza a dejar atrás a sus contrincantes y los franceses resienten el esfuerzo pues Servoz-Gavin está cerca de una crisis nerviosa por la fatiga y Pescarolo tiene que correr durante tres turnos seguidos.

Pedro aprovecha para escaparse y Stommelen regresa a la lid con el auto en buen estado pero muy lejos de los punteros. Hawkins y Hobbs abandonan en la noche con problemas del embrague y parece que el campeonato está en manos de que los franceses alcancen al GT40 pues los Porsche están demasiado lejos aunque falta más de media carrera todavía y todo puede pasar, pues atrás del Matra viene el 907 de Spoerry en tercero y luego los cuatro Alfa T33 casi en formación.

Sin embargo, Pedro toma dos turnos seguidos en las miserables condiciones y aunque se detiene a las 2.30 de la mañana por llantas completas de lluvia, las Firestone R106, se ha alejado entre 5 y 10 segundos por vuelta. Sin

embargo hay un momentos de pánico durante su parada pues tiene que cambiar las pastillas de los frenos en el GT40 y la herramienta con que las zafan no cabe entre los pistones del disco por lo que finalmente usan una barreta para liberar los pistones y poder meterla. Para media carrera Pedro ya tiene 177 vueltas, cuatro más que el Matra y siete más que el Alfa de Giunti/Galli que ha tomado el tercer sitio al detenerse el 907, el que cae al quinto sitio pues también los pasa el 908 de Stommelen; sexto viene Mauro Bianchi en su Alpine. Un Alfa, el de Casoni, se trompea en Mulsanne y cae al noveno sitio rompiendo la simetría y luego es el Corvette de Garant el que hace su espectáculo, pero enfrente de los fosos y pega contra las dos bardas por lo que mandan a revisión al hospital al piloto.



Para las 5 de la mañana Pedro ya tiene más de 200 vueltas y el Matra se ha retrasado por la falta de limpiadores y también en parte por el agotamiento de Pescarolo, cediendo ante el Alfa líder el segundo sitio pero a siete vueltas de Pedro que ha recibido la orden de no pasar de 5,500 revoluciones, mil menos de lo usual y cuando se baja y los periodistas le preguntan acerca de su masiva ventaja el mexicano declara 'La presión de aceite está en 85, la temperatura no llega a 70, y no usamos más de 5,500 revoluciones. Es un poco como manejar sentado en una mecedora, muy aburrido' y el cielo no aclara pues el sol no

quiere salir ante tanta lluvia. Bianchi conserva el auto igual que Pedro y su más grave enemigo es el aburrimiento. Pedro va un rato a ver a Chinetti pues el primer Ferrari es el de Piper que ha encontrado problemas en voltaje en los reguladores transistorizados que hacen que el agua de la batería hierva por lo cual para absorber el exceso de corriente el auto sigue con las luces de halógeno encendidas a pesar de que el alba empieza a romper en el cielo y de esa manera evita que el exceso de corriente deje las baterías sin agua. El auto corre segundo en el Grupo 4 a pesar de haber arrancado en el sitio 28 con un tiempo de 4'02.0"; va atrás de los Alfa y peleando con los Alpine entre los lugares 8 y 10. Con Chinetti, Pedro confiesa que se está aburriendo pero quizás sea la forma de ganar Le Mans y le dice 'Esta la termino y gano, pero no me estoy divirtiendo'.

La noche lluviosa ha provocado muchos abandonos, pero la gente no se ha ido al esparcirse la noticia que los pilotos galos del auto número 24 están en segundo sitio y así saldrá en los periódicos de Francia lo cual provoca que muchos espectadores vayan el domingo temprano a Le Mans a ver la posible victoria francesa.



porque el Ford GT40 sufra un desperfecto, pues parece inalcanzable, pero aún eso no garantizaría la carrera para el Matra. Bianchi sigue dando vueltas abajo de los 4 minutos cuando la luz del día asoma y ahora el segundo sitio lo tiene el Alfa de dos litros manejado por Giunti y Galli aunque Servoz al volante procede a recortar la ventaja del auto italiano y la gente aplaude al paso de su auto azul cielo.

Para las nueve de la mañana, con tres cuartos de carrera pasados y solamente 22 autos en la pista, Pedro ha completado 247 vueltas y

sigue teniendo una enorme ventaja de más de seis vueltas, unos 80 kilómetros, sobre el Matra que ha retomado el segundo sitio poco antes, pero libra una dura batalla contra el Alfa de Giunti que también tiene 241 vueltas. El 907 de Spoerry se ha atrasado una vuelta mientras el 908 sobreviviente se ha recuperado de su larga detención en los fosos y ya va entre los cinco primeros con 235 vueltas, dos adelante del primer Alpine, el de Depailler.

Para Pedro y Lucien las horas que pasan son monótonas pues no hay enemigo al frente, el auto marcha como metrónomo, y ellos siguen con pocas revoluciones para no tener problemas y eso provoca que los otros autos sean ligeramente más rápidos. A pesar de todo tienen más de 800 kilómetros de ventaja sobre el último auto en la lid y nadie se acerca consistentemente, pese a sus vueltas de 4 minutos que evitan que los frenos se desgasten y tengan que cambiarlos antes del final.

El Matra hace una parada de cuatro minutos faltando menos de cinco horas de carrera y es pasado por el Alfa de Giunti, mientras el 907L que maneja Steinemann se le acerca. Pero Servoz-Gavin recupera su sitio una hora antes de cumplirse el mediodía y lo hace frente a los fosos ante los aplausos de su gente. El 908L está en quinto pero no parece tener oportunidad pues va más de 10 vueltas detrás del líder y el Alfa pierde su tercer sitio cuando se detiene 22 minutos a que le cambien piezas en los amortiguadores traseros.



Pedro está al volante y Lucien habla con su hermano Mauro que conduce uno de los Alpine Renault cuando éste se detiene poco después a cambiar las balatas de los frenos, pues va de líder en el Índice de Eficiencia Termal (ganado por el auto que gasta menos combustible en las 24 horas de carrera) y está batallando con los Alfa por el sexto sitio.

Cerca de la una de la tarde Pedro pasa frente a los fosos y muestra el pulgar hacia arriba indicando que todo está bajo control y poco después se detiene para entregar el volante a Lucien. La gente de Wyer pregunta si Lucien está en condiciones y como Pedro ha manejado gran parte de la carrera con turnos dobles le preguntan que si puede seguir. Pedro dice que sí, que quiere seguir, pero el belga no se perdería su turno final por nada del mundo y empuja a Pedro y se mete al GT40 mientras Yorke le dice: "No, tu arrancaste, Lucien

terminará". Pedro simplemente se quita el casco, pero la molestia es evidente en su cara, y Lucien se va a conservar el primer sitio. Mientras tanto, Mauro sale de nuevo y en la primera curva de las Eses los frenos no le funcionan y se estrella en el terraplén y su auto se incendia. Los bomberos apagan el fuego sin dilación y Mauro está vivo, pero es llevado al hospital con quemaduras no muy graves sin que Lucien, también al volante, lo vea. Lucien pasa una y otra vez sin saber que tiene su hermano: "No fue hasta la sexta vuelta cuando Fernando Tavano en el mismo circuito me confió que todo iba bien... pero tuve que realizar un tremendo esfuerzo para continuar".

Cuando Pescarolo pasa por los restos del Alpine, una de sus llantas se poncha y tiene que parar en los fosos a cambiarla después de una vuelta a no tan baja velocidad que provoca fallas en las conexiones de la batería. El 907 de Steinemann lo rebasa, pero pronto Pescarolo le está dando alcance. El Porsche privado va en segundo sitio a siete vueltas del líder, pero el Matra viene recuperando terreno. Transcurren tres vueltas y otra ponchadura se produce al principio de la recta en el Matra. Pescarolo no aminora mucho la velocidad y la llanta se sale del rin rompiendo parte de la carrocería y provocando un fuego al destruir la batería. Esto obliga al francés a parar y tratar de apagarlo, lo cual logra en pocos segundos, pero el Matra



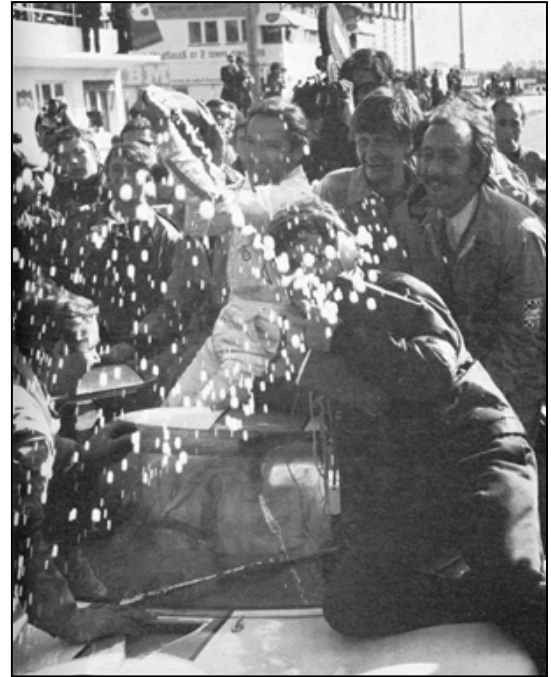
ya no sirve pues no arranca por falta de batería. El 908L de Stommelen ha pasado al Alfa y obtiene el tercer sitio pero está a dos vueltas del auto del 907. Ya sin franceses en la pista, el público tiene como favorito sentimental al mexicano, uno de los 'infantes' Rodríguez que han vitoreado desde años atrás. Las dos horas finales transcurren sin

sobresaltos y Pedro aprovecha para hablar a México a avisar que el sueño está a punto de cumplirse. No hay supersticiones de que se vaya a frustrar el triunfo por anunciarlo prematuramente y mucha gente se empieza a enterar por la familia Rodríguez que habla con periodistas y amigos en México. En el período final el único cambio es que Stommelen en su desesperado esfuerzo por recuperar terreno y alcanzar a Steinemann logra marcar una vuelta de 3'38.1" que será la más rápida de esta edición pero no será suficiente y el 908L queda tercero a una vuelta del Porsche 907.

E. TRIUNFO



A las tres de la tarde el auto de Lucien todavía está a unos minutos de la meta y cuando se acerca Pedro lo espera para subirse al techo junto con decenas de seguidores y los mecánicos que empujan a los



vencedores hasta cruzar la meta. Luego ambos pilotos son empujados por los delirantes franceses al podio en el cual celebrarán la victoria. Pedro y Bianchi ganan las 24 Horas de Le Mans en su Ford GT40 marcado con el número 9 habiendo recorrido casi 331 vueltas en 24 horas para 4,452.88 km. a una velocidad promedio de 185.536 kph. Spoerry/Steinemann llegan en segundo sitio con cinco vueltas de atraso, Stommelen/Neerpasch son terceros con otra vuelta menos y el Alfa de Giunti/Galli es cuarto seguido por otros dos autos similares, Facetti/Spartaco y Casoni/Biscaldi, y en séptimo llegan Piper y Attwood en su 275 LM privado. El Alpine Renault A220 de Vinatier/de Cortanze es octavo, un Alpine de litro y medio queda noveno y dos de 1.3 litros en 10 y 11, aunque el Matra de Pescarolo recorre una vuelta más que el undécimo.

La gente carga en hombros a Pedro, 'l'enfant Rodríguez' que ha ganado finalmente la prueba en su undécima participación y de paso le ha dado el título a Ford que llega a 45 puntos por 42 de Porsche pues aunque los dos equipos tienen cinco victorias la de Austria ha sido crucial al valer medios puntos. Wyer está encantado con Pedro y aunque Bianchi es su piloto regular, reconoce que sin Pedro difícilmente hubieran podido tomar la ventaja y mantenerla en la lluvia y la noche pues hay pocos pilotos tan diestros como el mexicano en condiciones adversas. La celebración no es como la de los estadounidense en 1967 y tanto Pedro como Lucien toman champaña en copas antes de finalmente decidirse a desperdiciarlo rociando el podio y a sus ocupantes con ella.



La prensa, en general, alaba la actuación mesurada de Pedro, que algunos califican de 'fuera de carácter', pues el mexicano no tenía fama de ser un piloto pausado. Wyer le indica a Yorke que hay que tomar en cuenta al mexicano para 1969 y agradece que Ferrari no haya participado en el campeonato. Sin saberlo, Ferrari le ha regalado el campeonato a su rival y con uno de sus mejores y más constantes pilotos. Ermanno Cuoghi recuerda: "A Pedro le gustaba le Mans, pero a él le gustaban todo tipo de carreras. Aun en una carrera de entretenimiento de fin de semana el daba todo... Rodríguez estaba tan confiado en esa carrera que no podías creerlo. Él realmente lo sabía, sabía que iba a ganar su primera Le Mans. Nunca estuvo cansado de manejar... Pedro hizo muchas más horas que Bianchi y también quería acabar la carrera".



Pedro declara: 'La victoria es por Ricardo', y la gente llora con él en recuerdo del hermano caído a la vez que Pedro insiste en que con Ricardo hubiera conseguido esta victoria más pronto. La gente que aprecia a Pedro está cerca, Chinetti es de los primeros en abrazarlo, José Behra no lo suelta y brindan constantemente, solamente falta Ricardo. Pedro también agradece al equipo su apoyo y da entrevistas al por mayor antes de viajar a París a descansar un poco. Los periódicos rememoran su debut 10 años atrás y sus victorias en París, Rheims y otras pistas francesas con y sin Ricardo y rinden

homenaje a los pilotos mexicanos. En México hay grandes titulares en los periódicos y la tensión en la capital mexicana por los disturbios estudiantiles se olvida un poco mientras algunos periodistas comentan que la victoria de Pedro podría ser el preludio a una gran demostración mexicana en los Juegos Olímpicos que se celebrarán en un par de semanas en la capital mexicana... y acertaron.

Le Mans Edición XXXVI: septiembre 28 y 29 de 1968
Clima: nublado, lluvioso en la arrancada y por la noche, soleado el domingo
Pedro Rodríguez / Lucien Bianchi Ford GT40



CIRCUITO	13,469 m
ARRANCAN	54
TERMINAN	18
CLASIFICADOS	16



LUGAR	PILOTOS	AUTO	CLASE	Kms.	K/hr	GIROS	COMENTARIOS
1°	Pedro Rodríguez Lucien Bianchi	Ford GT40	Sport	4,452.88	185.53	331	Ganó clases Sport y 5 litros, cuarto en Índice de Eficiencia Térmica y undécimo en Índice de Desempeño
2°	Rico Steinemann Dieter Spoerry	Porsche 907	Prototipo	4,378.73	182.44	326	Ganó clase 2.5 litros
3°	Rolf Stommelen Jochen Neerspach	Porsche 908L	Prototipo	4,366.23	181.92	325	Ganó clase 3 litros. Vuelta Rápida Stommelen 3'38.1" @ 222.32 kph
4°	Ignazio Giunti Giovanni Galli	Alfa RomeoT3 3	Prototipo	4,326.23	180.26	322	Ganó clase 2 litros
5°	Carlo Facetti Dini Sportaco	Alfa RomeoT3 3	Prototipo	4,232.12	176.33	315	
6°	Mario Casoni Giampiero Biscaldi	Alfa RomeoT3 3	Prototipo	4,097.56	170.73	305	
9°	Alain le Guellec Alain Serpaggi	Alpine A210	Prototipo	3,887.90	161.99	289	Ganó clase 1,600 c.c.
10°	Jean-Luc Therier Bernard Tramont	Alpine A210	Prototipo	3,866.38	161.10	288	Ganó Índice Eficiencia Térmica
12°	Jean-Pierre Gaban Roger van der Schrick	Porsche 911T	GT	3,783.85	157.66	281	Ganó clase GT