



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

1965  
Primer Gran Premio  
de México



1965

## LA FICHA

### GP DE MÉXICO

#### IV GRAN PREMIO DE MÉXICO

Décima carrera del año

24 de octubre de 1965

En "La Magdalena Mixhuca". Distrito Federal  
(carrera # 141 de la historia)

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

Podio: 1- Richie Ginther/ Honda  
2- Dan Gurney/ Brabham  
3- Mike Spence/ Lotus

Crono del ganador: 2h 08m 32.10s a 151.710 Kph/ prom (Grid: 3º) 9 puntos

Vuelta + Rápida: Dan Gurney/ Brabham-Climax (la 57ª) de 1m 55.84s a 155.387  
Kph/prom

Líder: Richie Ginther/ Honda (de la 1 a la 65) de punta a punta

Pole position: Jim Clark/ Lotus-Climax 1m 56.17s a 154.945 Kph/ prom

Pista: seca

1965

## INSCRITOS

#	PILOTO	NAC	EQUIPO	CHASIS	#	MOTOR	CIL	NEUM
1	John SURTEES	ING	Scuderia Ferrari SpA SEFAC	Ferrari	1512	Ferrari	207 F-12 1.5	Dunlop
2	Lorenzo BANDINI	ITA	Scuderia Ferrari SpA SEFAC	Ferrari	1512	Ferrari	207 F-12 1.5	Dunlop
3	Graham HILL	ING	Owen Racing Organisation	BRM	P-261	BRM	P-60 V-8 1.5	Dunlop
4	Jackie STEWART	ING	Owen Racing Organisation	BRM	P-261	BRM	P-60 V-8 1.5	Dunlop
5	Jim CLARK	ING	Team Lotus	Lotus	33	Climax	FWMV V-8 1.5	Dunlop
6	Mike SPENCE	ING	Team Lotus	Lotus	33	Climax	FWMV V-8 1.5	Dunlop
7	Jack BRABHAM	AUS	Brabham Racing Organisation	Brabham	BT-11	Climax	FWMV V-8 1.5	Goodyear
8	Dan GURNEY	EUA	Brabham Racing Organisation	Brabham	BT-11	Climax	FWMV V-8 1.5	Goodyear
9	Bruce McLAREN	NZA	Cooper Car Company	Cooper	T-77	Climax	FWMV V-8 1.5	Dunlop
10	Jochen RINDT	AUT	Cooper Car Company	Cooper	T-77	Climax	FWMV V-8 1.5	Dunlop
11	Richie GINTHER	EUA	Honda R&D Company	Honda	RA-272	Honda	RA-272E V-12 1.5	Goodyear
12	Ronnie BUCKNUM	EUA	Honda R&D Company	Honda	RA-272	Honda	RA-272E V-12 1.5	Goodyear
14	Pedro RODRÍGUEZ	MEX	North American Racing Team	Ferrari	1512	Ferrari	207 F-12 1.5	Dunlop
15	Jo BONNIER	SUE	RRC Walker Racing Team	Brabham	BT-7	Climax	FWMV V-8 1.5	Dunlop
16	Jo SIFFERT	SUI	RRC Walker Racing Team	Brabham	BT-11	BRM	P-56 V-8 1.5	Dunlop
18	Moisés SOLANA	MEX	Team Lotus	Lotus	25	Climax	FWMV V-8 1.5	Dunlop



#	PILOTO	NAC	EQUIPO	CHASIS	#	MOTOR	CIL	NEUM
21	Dick ATTWOOD	ING	Reg Parnell Racing	Lotus	25	BRM	P-56 V-8 1.5	Dunlop
22	Bob BONDURANT	EUA	Reg Parnell Racing	Lotus	33	BRM	P-56 V-8 1.5	Dunlop
22	Innes IRELAND	ING	Reg Parnell Racing	Lotus	25	BRM	P-56 V-8 1.5	Dunlop
24	Ludovico SCARFIOTTI	ITA	Scuderia Ferrari SpA SEFAC	Ferrari	1512	Ferrari	207 F-12 1.5	Dunlop

## 1965

### LA CARRERA

Se respiraba un aire de mucho mundo en el paddock, la afición mexicana se sabía dueña de la Fórmula 1. Varios de los devotos a más de ir a una carrera que otra en Europa, iban (con más ganas todavía) cerca de Nueva York, para asistir al GP norteamericano que se realizaba tres semanas antes del de México en Watkins Glen.

Por los pasillos del circuito yendo hacia la salida a Puebla: se podía ver que por ahí andaba Rodolfo Sánchez Noya en su salsa, ya que entre otras cosas, era amigo cercano de Pedro Rodríguez. También se encontraba a un joven Eduardo León, a Chacho Medina a Tony Menchaca o a Beto Saldade entre cientos de asistentes, que podían ser personajes; tanto políticos, como artistas y desde luego los grandes magnates de entonces, surgidos del grupo de favoritos de Miguel Alemán.

Llegaba gente de todos los Estados: unos venían en tren desde Guadalajara (los hermanos Casillas Moreno, Jaime Muldoon, o el Vicky Contreras) también de Monterrey; muy pocos eran los que llegaban en avión y todos los que podían viajaban en los autobuses o en sus coches.

El caso es que La Magdalena se vestía de gala.

### EN LA HISTORIA

En México, hay un problemón por los médicos que hacen un paro en sus labores, son doctores jóvenes –residentes del ISSSTE– quienes reclaman condiciones laborales justas. Un antecedente de que vendría la guerrilla porque se empezaba a incubar la organización de “La Liga 23 de Septiembre” era un germen de lo que más tarde explotaría, con los estudiantes asesinados en Tlatelolco.

Si vale decirlo, es cuando ha comenzado el México nuevo (posmoderno) al que ya no le funciona la demagogia de la Revolución Mexicana.

Muere Winston Churchill, en Londres, contando 90 años. En Estados Unidos, el cantante negro Nat King Cole, también se va de este mundo, con sólo 46 años. Y en Japón, fallece Soichiró Honda de 86 (fundador del imperio de las motos y los autos).

Entre Carroll Shelby y la Ford, dan a conocer su nueva creación: es un coche joven. Se llamará Mustang.

Se inaugura la TV Globo en Brasil. Por primera vez, en Reino Unido, se prohíbe anunciar cigarrillos.

Debuta en San Francisco, la banda Jefferson Airplane.

### LA PRUEBA

Con ésta, caducaba la reglamentación deportiva impuesta cuatro años antes. Por ella, se limitaba la capacidad de la cilindrada a litro y medio. La novedad era Honda, que se empezaba a conocer en el automovilismo, aparte de la importancia que iba ganando con sus motos en el mundo.



Un año antes, debutaron los coches japoneses blancos en la F1, con más penas que gloria. Y en México, hacen el milagro y ganan. Era apenas su 11ª carrera.

Vale recordar que el Torneo Mundial de Constructores había dado comienzo en 1958: pues Honda quedó por encima de Brabham y de Lotus (en este su séptimo año) para matizar que tales organizaciones contra las que rivalizaban, eran parte de los "señores equipos". Señalando la importancia del equipo Honda al tener su propia maquinaria. Si bien es cierto, que antes de llegar a México sólo habían obtenido un sexto lugar en Montecarlo y otro puesto igual, en Clermont-Ferrand.

El norteamericano Richie Ginther (Hollywood California 1930-Francia 1989) era quien había firmado el batacazo con un motor nipón V-12 transversal que entregaba hasta las 13 mil RPM, una maravilla para la época; parece que ya no se repitió motor con esa arquitectura.

Vale marcar que la hulera Good Year ganaba por primera vez en la categoría estelar de las carreras; y se decía que fue uno de los factores de más peso (ayudadas por el efecto de la altitud mexicana) para la conducta tan respetable del auto que resultó el ganador.

### EL TÍTULO

Bajaba el telón de la temporada con el rey del curso ya en el trono. Era Jim Clark con seis carreras al hilo que ganó a bordo de su precioso y preciso Lotus 33 que conducía con unos pilotajes geniales. La gente no sabía que pasarían muchos años, si no es que nunca se lo vería otra vez, a un corredor de su tamaño.

### LLEGADA A LA LÍNEA FINAL

Hacia el giro # 20 Dan Gurney se puso el segundo y así se mantuvo. Con Spence y Graham Hill como guardaespaldas, hasta llegar a la banderola de la meta detrás del triunfador.

### ARRANCAN

Jim Clark los aplastó en las calificaciones para largar primero, calzando gomas Dunlop, con otro de los norteamericanos, Dan Gurney en un Brabham al costado, pero él, subido en las Good Year.

Richie Ginther arrancaba tercero con John Surtees y su Ferrari, a un lado.

En la largada, se queda Clark y al terminar el primer giro el escocés ya era décimo. Culpa de la puesta a punto con muchos problemas para encontrar la presión ideal en las llantas. Nunca se recuperó más allá del séptimo lugar y en el noveno giro, ya no pasó por la línea de meta. Fuera.

La potencia y la velocidad del Honda era un espanto y tanto así, que cogió la punta apenas empezando, muy bien conducido por Ginther.

Lo insólito fue que no falló y marchó liderando impávido hasta ver el punto final de la prueba.

En el primer giro se metió como segundo Jackie Stewart con un BRM, pero pronto desiste y su lugar lo ocupa Mike Spence, compañero de Clark en Lotus. Jackie, cayó al tercer puesto y luego fue quinto, para ya no aparecer a la altura de la 36ª lap, cuando iba en octavo.

Gurney corría como el del cuarto sitio, escoltado por Lorenzo Bandini en el otro Ferrari. Pedro Rodríguez perseguía al italiano. El de México con otro coche rojo (registrado como equipo americano) pero infelizmente acabaron por tocarse a mitad de la prueba. Por ello, Bandini y Pedro fueron a pits para recomponerse. Terminaron la carrera, fuera de los puntos, tres giros detrás.

### DE CASA

Moisés Solana trabajó muy bien en la disputa por los lugares para formar la parrilla, quedó el noveno con un Lotus más viejo que el de Clark. Ya el domingo, luego de largar, cayó al 14º sitio y trabajó hasta ser el quinto en la cuestión. Sin embargo, abandonó en la vuelta 56ª con problemas en el distribuidor.



Pedro, alimentó las expectativas ya que tripulaba un Ferrari. Para recordar con ello que en las campañas de 1961 y 1962, eran los coches que ponían en manos de Ricardo su hermano.

### LOS RECORDS

Fue la primera y única victoria que conseguiría Ginther, asimismo su podio número 14 y el último de la vida. Del mismo modo, Mike Spence no volvería a pisar otro podio.

Para Honda ha sido una fecha inolvidable. La primera de las tres victorias que obtuvo siendo equipo de F1 y su primer podio, entre los nueve que consiguió después de 88 largadas de 1964 a 2008 (con lapsos muy largos de hibernación).

### NÚMEROS

Era la décima carrera de un gran piloto: Jackie Stewart. Quien en ese año de inicio ya había ganado en Monza. Más tarde sería monarca (en 1969, 1971 y 1973) para reunir un total de 27 triunfos, 17 poles y 43 podios. Él es considerado con toda razón, una de las personas que fueron determinantes para incrementar la seguridad en esta clase de competiciones. Corrió sólo en 99 GP, desde 1965 hasta 1973.

### RELACIÓN CON EL PRESENTE

Lo importante de cada Gran Premio que va pasando es que los aficionados entablen mejor empatía con este tipo de celebraciones.

Cuidar de su autódromo. Saber más de las carreras para entender y disfrutar con mayor hondura. Una tontería, si se quiere, pero que cuenta: cuando se tiene el privilegio de asistir, tirar la basura en los depósitos exprofeso.

Y percartarse de que la perspectiva del tiempo cuando pase, va a hacer que se valoren de otra manera las cosas que se verán en el presente.

Quienes se dieron la satisfacción de ser testigos cómo trabajaban Jim Clark, Bruce McLaren y Jack Brabham, no olvidarán qué era claro y se lo notaba en todo, que tenían sanas obsesiones. No les costaba trabajo su trabajo y lo hacían deleitados.

Lo mismo que haber mirado a un Stewart cuando era chamaco, a quien ahora se lo valora aún más; aunque se pueda constatar que ya es un hombre viejo cargando sus 79 años, pero que todavía hoy, camina por los paddocks del mundo vestido con su grandeza con tanta naturalidad. Una majestad.

Por eso es que vale la pena tanto, ir al autódromo. Y eso mismo pasará, si observa con atención a Hamilton o a Vettel en esta época, porque ya después pasarán a ser monstruos de la historia de nuestro deporte. Y usted tuvo la dicha de verlos tan campantes.





[ CUANDO SÓLO FALTAN 90 DÍAS ]

## 1965 LAS QUALYS EN MÉXICO

POS	PILOTO	EQUIPO	MOTOR	CRONO	DÉFICIT	MEDIA	%
1°	Jim CLARK	Lotus	Climax	1'57"24	- -	153.531	- -
2°	Dan GURNEY	Brabham	Climax	1'58"10	0.86	152.413	100.734
3°	Lorenzo BANDINI	Ferrari	Ferrari	1'58"60	1.36	151.771	101.160
4°	John SURTEES	Ferrari	Ferrari	1'58"70	1.46	151.643	101.245
5°	Mike SPENCE	Lotus	Climax	1'59"21	1.97	150.994	101.680
6°	Graham HILL	BRM	BRM	1'59"80	2.56	150.250	102.184
7°	Jack BRABHAM	Brabham	Climax	1'59"99	2.75	150.013	102.346
8°	Jo BONNIER	Brabham	Climax	2'00"17	2.93	149.788	102.499
9°	Pedro RODRÍGUEZ	Ferrari	Ferrari	2'00"90	3.66	148.883	103.122
10°	Bruce McLAREN	Cooper	Climax	2'01"12	3.88	148.613	103.309
11°	Richie GINTHER	BRM	BRM	2'01"15	3.91	148.576	103.335
12°	Chris AMON	Lotus	BRM	2'01"17	3.93	148.552	103.352
13°	Jo SIFFERT	Brabham	BRM	2'01"37	4.13	148.307	103.523
14°	Moisés SOLANA	Lotus	Climax	2'01"43	4.19	148.234	103.574
15°	Phil HILL	Cooper	Climax	2'02"00	4.76	147.541	104.060
16°	Innes IRELAND	BRP	BRM	2'02"35	5.11	147.119	104.359
17°	Mike HAILWOOD	Lotus	BRM	2'04"11	6.87	145.033	105.860
18°	Trevor TAYLOR	BRP	BRM	2'04"90	7.66	144.115	106.534
19°	Hap SHARP	Brabham	BRM	2'06"90	9.66	141.844	108.240



## 1965 LA PARRILLA

2. D. GURNEY - Brabham Climax - 1'56"24	1. J. CLARK - Lotus Climax - 1'56"17
4. J. BRABHAM - Brabham Climax - 1'56"78	3. R. GINTHER - Honda - 1'56"48
6. M. SPENCE - Lotus Climax - 1'57"22	5. G. HILL - BRM - 1'57"06
8. J. STEWART - BRM - 1'57"53	7. L. BANDINI - Ferrari - 1'57"31
10. R. BUCKNUM - Honda - 1'57"88	9. M. SOLANA - Lotus Climax - 1'57"55
12. J. BONNIER - Brabham Climax - 1'58"22	11. J. SIFFERT - Brabham BRM - 1'57"94
14. P. RODRÍGUEZ - Ferrari - 1'59"06	13. L. SCARFIOTTI - Ferrari - 1'58"93
16. J. RINDT - Cooper Climax - 1'59"30	15. B. McLAREN - Cooper Climax - 1'59"15
18. B. BONDURANT - Lotus BRM - 2'00"80	17. D. ATTWOOD - Lotus BRM - 2'00"61



## 1965 SULLEGADA A LA META

Rank	#	Piloto	Equipo	Motor	Laps		Pts
1°	11	RICHIE GINTHER	Honda	Honda	65	2h 08m 32.10s	9
2°	8	DAN GURNEY	Brabham	Climax	65	2h 08m 34.99s +02.89s	6
3°	6	MIKE SPENCE	Lotus	Climax	65	2h 09m 32.25s +1m 00.15s	4
4°	16	JO SIFFERT	Brabham	BRM	65	2h 10m 26.52s +1m 54.42s	3
5°	12	RONNIE BUCKNUM	Honda	Honda	64		2
6°	21	DICK ATTWOOD	Lotus	BRM	64		1
7°	14	PEDRO RODRÍGUEZ	Ferrari	Ferrari	62		
8°	2	LORENZO BANDINI	Ferrari	Ferrari	62		
AB	3	GRAHAM HILL	BRM	BRM	56	Motor	
AB	18	MOISÉS SOLANA	Lotus	Climax	55	Encendido	
AB	15	JO BONNIER	Brabham	Climax	43	Suspensión	
AB	10	JOCHEN RINDT	Cooper	Climax	39	Encendido	
AB	7	JACK BRABHAM	Brabham	Climax	38	Fuga de aceite	
AB	4	JACKIE STEWART	BRM	BRM	35	Embrague	
AB	22	BOB BONDURANT	Lotus	BRM	29	Suspensión	
AB	9	BRUCE MCLAREN	Cooper	Climax	25	Caja de marchas	
AB	5	JIM CLARK	Lotus	Climax	8	Motor	
N C	24	LUDOVICO SCARFIOTTI	Ferrari	Ferrari		Car ut X su comp	
N C	22	INNES IRELAND	Lotus	BRM		Desped del equip	
f	1	JOHN SURTEES	Ferrari	Ferrari		Accidentado	

## 1965 LIDERANDO

EN LA CARRERA  
PILOTO: R. GINTHER  
Equipo: Honda  
Motor: Honda

Vueltas liderando: 65  
De la 1ª a la 65ª

Total de laps: 65





## 1965 EL TORNEO MUNDIAL PILOTOS

		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	PTS
		SAF	MÓN	BÉL	FRA	ING	HOL	ALE	ITA	EUA	MÉX	
1°	J. CLARK*	9		9	9	9	9	9	-	-	-	54
2°	G. HILL	4	9	2	2	6	3	6	6	9	-	40
3°	J. STEWART	1	4	6	6	2	6	-	9	-	-	33
4°	D. GURNEY	-		-	-	1	4	4	4	6	6	25
5°	J. SURTEES	6	3	-	4	4	-	-	-	-	-	17
6°	L. BANDINI	-	6	-	-	-	-	1	3	3	-	13
7°	R. GINTHER		-	1	-	-	1	-	-	-	9	11
8°	M. SPENCE	3	-	-	-	3	-	-	-	-	4	10
=	B. McLAREN	2	2	4	-	-	-	-	2	-	-	10
10°	J. BRABHAM	-	-	3		-		2		4	-	9
11°	D. HULME		-		3	-	2	-	-			5
=	J. SIFFERT	-	1	-	1	-	-	-	-	-	3	5
13°	J. RINDT	-	-	-	-	-	-	3	-	1	-	4
14°	P. RODRÍGUEZ		-							2	-	2
=	R. BUCKNUM		-	-	-		-	-	-	-	2	2
=	D. ATTWOOD	-	-	-		-	-	-	1	-	1	2

### \*CAMPEÓN MUNDIAL 1965

Sólo los 6 mejores resultados se toman en cuenta  
1°: 9 PTS / 2°: 6 / 3°: 4 / 4°: 3 / 5°: 2 / 6°: 1 PT



## EQUIPOS

		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	PTS
		SAF	MÓN	BÉL	FRA	ING	HOL	ALE	ITA	EUA	MÉX	
1.	LOTUS	9	-	9	9	9	9	9	-	-	4	54
2.	BRM	4	9	6	6	6	6	6	9	9	-	45
3.	BRABHAM	-	-	3	3	1	4	4	4	6	6	27
4.	FERRARI	6	6	-	4	4	-	1	3	3	-	26
5.	COOPER	2	2	4	-	-	-	3	2	1	-	14
6.	HONDA		-	1	-	-	1	-	-	-	9	11
7.	BRABHAM	-	1	-	1	-	-	-	-	-	3	5
8.	LOTUS	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1	2

Sólo los 6 mejores resultados se cuentan  
Nada más 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)