



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

1986

Primer Gran Premio
de México



INTRO

SEGUNDA ERA

Ésta, ha llegado en los años de la década de los ochenta en el siglo XX. Hacia el último cuarto de la centuria previa. Cuando se da por hecho que se vive la posmodernidad.

Entre el Grand Prix mexicano más reciente y éste con el cual se refrenda la importancia del automovilismo mexicano: ya pasó un lapso de dieciséis años. Por ello es que ahora viene cargado con otro espíritu. Sí, se trata del deporte motorizado. Pero, cuidando mucho de que sea un espectáculo y también, un gran negocio.

La F Uno está en su esplendor. Se aprecia en la fuerza que imprimen las empresas de Japón expresándose a sus anchas, y no sólo las del ramo de los automóviles: fotocopiadoras, cámaras, neumáticos y hasta máquinas de afeitarse, gozan de una formidable vitrina de promoción que se ha hecho realmente, mundial.

Con esta suite orquestal compuesta por siete pruebas oficiales en las que interviene esencialmente el coro de muchos miles de caballos galopando desbocados, en México, se jugó por entonces desde el 435° GP de la historia, hasta el 518°. Esto es, de 1986 hasta 1992; un lapso de carreras que es poco más de la mitad de las que ha habido en el gran total (contando hasta el año 2018 en el cual se llegará al GP número 997, a partir de 1950).

Ya se ve que la tierra azteca no deja de ser un país que contribuye con el movimiento planetario de las carreras de autos.

En esas fechas –por 1986– ya se puede hablar de un arte tecnológico parecido a lo que se ve en los vehículos del presente. Falta acaso, sólo, que la cibernética llegue a la exquisitez en que la podemos vivir, gozar y sufrir al acercarse la primera cuarta parte del Siglo XXI.

Estamos pues, en el tiempo de Ayrton Senna aunque haya otros grandes pilotos que le compiten con fiereza. Aún así, ya el dominio está muy claro entre pocos legidos, no más de cuatro de ellos.

Cuando transcurre esta era, compuesta de estas pruebas de alta velocidad cerca de los volcanes vigilantes en el valle –una por año– no hay, por cierto, ningún piloto mexicano que compita en la liga suprema.

Desde 1973, al autódromo nacional por excelencia se lo ha llamado “Hermanos Rodríguez” con una evidente melancolía por las ansias de volver a aplaudir un héroe del volante autóctono. Asunto que se ve difícil, porque no se llega al grado de profesionalidad en el oficio del bien conducir, como es que se usa en Europa o incluso en Brasil: que implique respeto, seriedad y profesionalismo desde las ligas de preparación, que incluyen con toda formalidad a los niños y a los jóvenes.

Es también el tiempo fenomenal en el cual la marca de cigarrillos Marlboro luce por doquier con fe ciega en esta actividad.

Por otro lado, las normas de seguridad ya han estrechado en cierta manera la emoción del deporte de los volantes. Aún así, gracias a la fuerza de la televisión, ya tiene millones y millones de espectadores cada domingo de carreras por todo el mundo.

En México, les toca a los señores Abed, de Puebla, hacer cabeza en la organización del formulismo.

Visto desde la óptica de los intereses en la disciplina: las autoridades deportivas se han desplazado al ojo del huracán, la FISA encabezada por el francés Jean Marie Balestre, es parte protagónica del espectáculo y también, de los intereses.



Por otro lado, los hilos del negocio en sí, son jalados por una única mano feroz que lo puede hacer con destreza y visión universal: la de Bernie Ecclestone, quien ya se ha entronizado como el Zar de la competición.

Los equipos, las marcas, los patrocinios y quienes se encargan del hospedaje de los Grandes Premios han logrado construir el entramado de la Fórmula 1 más plena. Planetaria. No por eso, la mejor.

1986

LA FICHA

GP DE MÉXICO

X GRAN PREMIO DE MÉXICO

Decimoquinta carrera del año

12 de octubre de 1986

En el "Autódromo Hermanos Rodríguez". Distrito Federal (carrera # 435 de la historia)

Con 68 laps de 4,421 m., para un total de 300.628 Km

Podio: 1- Gerhard Berger/ Benetton

2- Alain Prost/ McLaren

3- Ayrton Senna/ Lotus

Crono del ganador: 1h 33m 18.700s a 193.306 Kph/ prom (Grid: 4º) 9 puntos

Vuelta + Rápida: Nelson Piquet/ Williams (la 64ª) de 1m 19.360s a 200.549 Kph/ prom

Líderes: Nelson Piquet/ Williams (de la 1 a la 31); Ayrton Senna/ Lotus (de la 32 a la 35) y, Gerhard Berger/ Benetton (de la 36 a la 68)

Pole position: Ayrton Senna/ Lotus-Renault 1m 16.990s a 206.723 Kph/ prom
[*Se cronometraban hasta las milésimas de segundo]

Pista: seca

POR REGLAMENTO

Los autos no deben de pesar menos de 540 Kg

Tipo de motores: con pistones alternativos de 4 tiempos

Sobrealimentación: obligatoria

Capacidad máxima: 1.5 lt

Número de cilindros: no más de 12

RPM: ilimitada

Clase de gasolina: ilimitada

Reabastecimiento en la carrera: posible

Consumo máximo: 195 litros



INSCRITOS

#	NAC	PILOTO	EQUIPO	PISO #	MOTOR CIL	NEUM
1	FRA	ALAIN PROST	Marlboro McLaren International	McLaren	MP4/2C	TAG Porsche P01 V-6 t 1.5 Goodyear
2	FIN	KEKE ROSBERG	Marlboro McLaren International	McLaren	MP4/2C	TAG Porsche P01 V-6 t 1.5 Goodyear
3	ING	MARTIN BRUNDLE	Data General Team Tyrrell	Tyrrell	O15	Renault EF15 V-6 t 1.5 Goodyear
4	FRA	PHILIPPE STREIFF	Data General Team Tyrrell	Tyrrell	O15	Renault EF15 V-6 t 1.5 Goodyear
5	ING	NIGEL MANSELL	Canon Williams Honda Team	Williams	FW11	Honda RA166E V-6 t 1.5 Goodyear
6	BRA	NELSON PIQUET	Canon Williams Honda Team	Williams	FW11	Honda RA166E V-6 t 1.5 Goodyear
7	ITA	RICCARDO PATRESE	Motor Racing Developments Ltd	Brabham	BT55	BMW M12/13 L-4 t 1.5 Pirelli
8	ING	DEREK WARWICK	Motor Racing Developments Ltd	Brabham	BT55	BMW M12/13 L-4 t 1.5 Pirelli
11	ING	JOHNNY DUMFRIES	John Player Special Team Lotus	Lotus	98T	Renault EF15B V-6 t 1.5 Goodyear
12	BRA	AYRTON SENNA	John Player Special Team Lotus	Lotus	98T	Renault EF15B V-6 t 1.5 Goodyear
14	ING	JONATHAN PALMER	West Zakspeed Racing	Zakspeed	861	Zakspeed 1500/4 L4 t 1.5 Goodyear
15	AUS	ALAN JONES	Team Haas (USA) Ltd	Lola	THL2	Ford Cosworth GBA V-6 t 1.5 Goodyear
16	FRA	PATRICK TAMBAY	Team Haas (USA) Ltd	Lola	THL2	Ford Cosworth GBA V-6 t 1.5 Goodyear
17	ALE	CHRISTIAN DANNER	Barclay Arrows BMW	Arrows	A8	BMW M12/13 L-4 t 1.5 Goodyear
18	BÉL	THIERRY BOUTSEN	Barclay Arrows BMW	Arrows	A8	BMW M12/13 L-4 t 1.5 Goodyear
19	ITA	TEO FABI	Benetton Formula Ltd	Benetton	B186	BMW M12/13 L-4 t 1.5 Pirelli
20	AUT	GERHARD BERGER	Benetton Formula Ltd	Benetton	B186	BMW M12/13 L-4 t 1.5 Pirelli
21	ITA	PIERCARLO GHINZANI	Osella Squadra Corse	Osella	FA1G	Alfa Romeo 890T V-8 t 1.5 Pirelli
22	CAN	ALLEN BERG	Osella Squadra Corse	Osella	FA1F	Alfa Romeo 890T V-8 t 1.5 Pirelli
23	ITA	ANDREA DE CESARIS	Minardi F1 Team	Minardi	M186	Motori Moderni 615-90 V-6 t 1.5 Pirelli
24	ITA	ALESSANDRO NANNINI	Minardi F1 Team	Minardi	M185B	Motori Moderni 615-90 V-6 t 1.5 Pirelli
25	FRA	RENÉ ARNOUX	Equipe Ligier	Ligier	JS27	Renault EF15 V-6 t 1.5 Pirelli
26	FRA	PHILIPPE ALLIOT	Equipe Ligier	Ligier	JS27	Renault EF15 V-6 t 1.5 Pirelli
27	ITA	MICHELE ALBORETO	Scuderia Ferrari SpA SEFAC	Ferrari	F186	Ferrari 032 V-6 t 1.5 Goodyear
28	SUE	STEFAN JOHANSSON	Scuderia Ferrari SpA SEFAC	Ferrari	F186	Ferrari 032 V-6 t 1.5 Goodyear
29	ALE	HUUB ROTHENGATTER	West Zakspeed Racing	Zakspeed	861	Zakspeed 1500/4 L-4 t 1.5 Goodyear



1986

EN LA HISTORIA

El presidente Miguel de la Madrid inaugura La Copa Mundial de Fútbol en el Estadio Azteca.

Muere Juan Rulfo, el llamado, tal vez el escritor más importante que ha dado México.

Abre sus puertas el Museo Franz Mayer.

Accidente fatal en un vuelo de Mexicana de Aviación, cubría la ruta Distrito Federal-Los Ángeles; mueren los 166 ocupantes. También otro de Aeroméxico; éste, choca contra una avioneta, sobre Los Ángeles.

Sale al mercado la computadora McIntosh Plus, de Apple. Pasa el cometa Halley, en su última aparición en el Siglo XX.

Huye de Haití el dictador Duvalier y de Filipinas, lo hace Ferdinand Marcos. Asesinan en Estocolmo al presidente Olaf Palme. Mario Soares es presidente de Portugal.

Encuentran El Titanic en el fondo del mar.

Ginger and Fred de Federico Fellini es mundialmente aclamada. Año también, de Hannah y Sus Hermanas, dirigida por Woody Allen; así como de Pedro Almodóvar: Matador. Empiezan las funciones de El Fantasma de la Ópera.

1986

LA CARRERA

Un año muy importante por el retorno de la Fórmula 1 después de más de tres lustros sin tener Grandes Premios en México. Además, muy bueno, porque ha llegado esta prueba con cuatro pilotos que –desde el criterio de las matemáticas– todavía, cualquiera de ellos podría ser campeón en esta temporada.

Así vienen con sus cosechas desde Portugal del 21 de septiembre recién pasado: Nigel Mansell (con 70 puntos); Nelson Piquet (60); Alain Prost (59) y, Ayrton Senna (51) cuando quedan hasta 18 puntos más que conseguirse (nueve en esta carrera y otro tanto que entregará Australia, en Adelaida, en quince días más).

Pintan las cosas muy a favor de Nigel a quien apenas al final de 1984 le daban las gracias en Lotus (con máquinas de Renault por entonces) augurándole que nunca iba a ganar carreras y a esta altura, con Williams-Honda, ya llevaba anotados siete triunfos, dos del año pasado; más los restantes en el presente curso.

Estamos en días en que los turbo están a punto de volver a desaparecer ya que en dos años más serán prohibidos. Son también fechas en las que hay una lucha cerrada entre los dos proveedores de neumáticos: Good Year contra Pirelli; llegar a boxes para hacer el canje de gomas, por ahora, es opcional.

El Autódromo Hermanos Rodríguez es casi el mismo que se conoció antes como La Magdalena, con unas eses (con el nombre de Moisés Solana) en lugar de aquella curva espiral al final de la rectilínea de largada y con una horquilla menos cerrada en la parte más lejana de la trayectoria, como novedades.

El símbolo mayor del circuito mexicano sigue siendo la terrible curva “aperaltada” para desembocar en la recta de la meta.

A lo largo de todo el trazado se instaló doble malla de alambre, adornada con púas filosas. Ya no se quieren intrusos en la pista. Las tribunas se han renovado.

El dolor de cabeza –y de espalda– de los corredores, es por los baches (Magdalena bumpie).

Su peculiaridad sigue siendo lo alto que está la ciudad anfitriona, con relación al mar. Factor de peso contra la turbo-aspiración, por un porcentaje mayor como del 20 en la densidad del aire. De 900 caballos que se presume que entregan los autos en Mónaco, por ejemplo, acá lo hacen con apenas poco más de 700 HP. Hay que elevar la presión



que deben de ejercer las turbinas, y atenerse al sobrecalentamiento. Esto es, que una sorpresa sí que la puede haber.

ANTES DE LA PRUEBA

Cae en el domingo 12 de octubre en que se celebra el Día de La Raza, con más calor que en las jornadas precedentes.

Se usaba por la mañana dar un giro de warm-up en el cual Gerhard Berger se luce con las gomas de Pirelli más blandas, que por cierto, no se usarán en la carrera. A la hora de la verdad se servirán las que más duren, tratando de hacer todo en un solo stint.

Good Year, recomienda a los Williams invertir la selección y poner las tipo 'C' en el tren delantero y las 'B' en el posterior; esto, para Nelson Piquet; mientras que a Nigel Mansell las 'C' en el eje trasero.

El británico, a pesar de los diez puntos de ventaja que trae (de manera que le bastan dos más para ser monarca) no está tan confiado porque se deben de considerar tan sólo los mejores 11 resultados del año; cosa que puede beneficiar a Alain Prost.

Por otro lado, se les ha recomendado a las tropas de cada equipo ser muy cuidadosos con su comida por aquello de la Revancha de Moctezuma.

Mansell encantado en la fiesta por el cumpleaños del periodista inglés Murray Walker, almuerza de más y el domingo amanece más blanco que su balaklaba: yendo más veces al baño que las que entra a su pit. Le dan agua mineral de Inglaterra para dizque mantenerlo mejor hidratado; pero viene lo más grave: los brincos que hay que dar por las condiciones del pavimento mexicano. Mal día para Nigel.

Ayrton Senna también se queja porque le produce calambres apenas dar las quince primeras vueltas.

Los tamaños de los turbo son mayores si se los compara con los del resto del año. Renault ha optado por un motor específico para México, el EF-15C, para la altitud especial. Tag-Porsche, en cambio, ha optado por trabajar más en el programa electrónico de su V-seis turbo. Mientras que el motor BMW de Brabham, enseña sus tomas de aire tipo snórkel.

Caso aparte el de Prost, por peculiar. Hasta antes de 1985, había sido un piloto que ganaba carreras y perdía campeonatos: sale en 1983 de Renault para llegar a McLaren –en 1984– con quienes triunfó en siete GP y perdió por medio punto en la persecución del título, contra Niki Lauda, su compañero de equipo. Lauda ganó en esa campaña cinco carreras. El francés, pudo ser monarca por primera ocasión hasta 1985. Por lo que, si se coronara este año, conseguiría lo mismo que Jack Brabham quien fue campeón dos veces al hilo, en 1959 y 1960, trabajando para Cooper-Climax.

Mansell viene crecido tras su victoria de bandera a bandera, en el Gran Premio de Portugal, en Estoril.

Quienes eran buenos observadores de la manera en que se sucedía la presente temporada, sabían que el Benetton –diseñado por Rory Byrne– y manejado en este caso por su espigado piloto austriaco Gerhard Berger, con un impulsor BMW (de litro y medio de cabida) podría ganar. Y así sucedió en México, aunque se hubiese tenido que servir de una estrategia particular que consistía en no visitar los talleres durante las 68 laps.

Esto, quedó vivamente anunciado con el dominio de Berger en las sesiones de prácticas, si bien había sido superado por un velocista de excepción como lo era Senna con su Lotus de John Players Special en las rondas de calificaciones un día antes de la carrera; llegaba así Ayrton, a sus primeras 15 pp. El segundo sería Nelson El Almirante; luego el León Británico y en el cuarto cajete, Gerhard.

Estaban 26 autos presentes ya que los de AGS decidieron no salir de Europa. Después de las calificaciones del sábado había que descontar también al holandés Huub Rothengatter quien tuvo un accidente monumental, debido a la pérdida de la tuerca de su rueda trasera izquierda que lo hizo despistarse hasta detenerse en las protecciones. Prácticamente con ello, destruyó su Zakspeed, pero por fortuna escapó ileso.

Por su parte, los McLaren se veían en desventaja porque los nuevos motores traídos por Porsche no daban las satisfacciones que esperaba Ron Dennis; Prost largaría el sexto, y Keke Rosberg, el undécimo. De parte de los Haas con sus coches Lola-Ford Cosworth: Patrick Tambay lo hacía mejor que Alan Jones (8° y 15°) pero vivían bajo una catarata previa de quebrantos con los turbos.

De los Ferrari era obvio que no se acomodaban en pisos con baches y en México no hacen más, que demostrarlo: Michele Alboreto es 12° y el sueco Stefan Johansson 14°.



Se veía con más oportunidad de éxito a quienes rodaban con las Pirelli. De hecho, durante la carrera Berger nunca andaría lejos de los punteros, y luego los sorprendió al no hacer paradas y también porque su motor aguantó el recorrido, muy bien manejado, por cierto.

ARRANCAN

En el momento de momentos. Mansell acusa su estado miserable y se le encasquilla la primera marcha para quedarse cuajado en su cajón. Con toda la suerte del mundo los que vienen detrás, en particular Patrese y Warwick de Brabham, lo driblan y así es que transcurre por un lado, la danza de lebreles hambrientos.

Senna y Piquet sin quebrantos porque estaban delante, se dejan ir como poseídos a todo lo largo de la recta principal, para estrenar las eses de Solana: primer dobléz a la derecha, segundo a la izquierda: Nelson intenta intimidar a su compatriota y las ruedas de ambos frotan entre sí.

Senna ocasiona una bloqueada para no colisionar y El almirante con su Williams toma, enérgico, el mando.

Lessiguen: Berger, Prost, Alboreto, Alliot y Brundle. Estos tres –los últimos mencionados– han hecho unas arrancadas de excepción. Patrick Tambay ataca por dentro a Martin Brundle, pero muy hábil el inglés, se le escabulle.

Otra vez Tambay muy belicoso, va ahora sobre su paisano René Arnoux y echa todo, en la “ese” del Lago para excederse y acabar aterrizando en la grava. Se termina la tarde para el piloto parisino sin dar un giro completo siquiera en su Haas.

Pasan por primera vez ante el stand: Piquet por delante de Senna, enseguida Berger, Prost, Alboreto, Alliot, Brundle, Patrese, Dumfries y Warwick. Mientras que Mansell, es decimoctavo.

A poco Berger, amenaza a Senna. Dumfries sobrepasa a Patrese, mientras que Johansson y Arnoux despachan a Derek Warwick. Y en la cola, Mansell ya ha superado a Boutsen, a Streiff y a Palmer.

Para el séptimo giro, Prost negocia mejor la “aperaltada” que Berger y lo rebasa por dentro. Es un tren formado por Johansson, Rosberg y Mansell el que ha dado cuenta de Johnny Dumfries. En tanto que Piquet va un segundo por delante de Ayrton. Y Alboreto, amenaza a Berger. Piercarlo Ghinzani se apea con su Osella, motorizado con el V-8 de Alfa Romeo.

Antes de la 20ª vuelta Prost ha metido la presión sobre Senna. Y Rosberg por la derecha se impone a Alliot en la primera curva, con mucho brío. Tanto Dumfries como Arnoux ya cambiaron sus slicks. Está claro que los Good Year se deterioran más rápido que los Pirelli. Y Berger ya tentalea cerca de Senna y de Prost, con un mejor paso.

Mansell prende a Jonathan Palmer y se mete de 12º. Alan Jones sale a pits para que vean las broncas que trae su motor. Es la vuelta 25 y Alliot va a boxes al cambio de llantas.

Los brasileños y Prost el francés, van separados por dos segundos entre sí. Berger se aparta un poco obedeciendo su estrategia de hacer durar a las gomas Pirelli. Si le resulta, no buscará cambiarlas y es cuando vayan ellos al canje que atacará. A Brundle le dilatan mucho en el reemplazo de zapatos y cae al 14º sitio.

Piquet por delante de Senna (con 1.2 segundos); Prost tercero (a 2.3s); cuarto, Berger (a 3s); quinto, Johansson con su Ferrari (a 18s); luego Keke Rosberg sexto (a 20s); Derek Warwick séptimo (a 55s); ya lejos Patrese es el octavo (a 1m con 04s); Mansell noveno (a 1m 07s) y, Palmer (a 1m 14s). Mientras toma otro juego de neumáticos Thierry Boutsen.

Giro 30º Prost acude a su taller para calzar nuevos neus blandos, y reencontrar el circuito en sexta posición. Senna sigue a Piquet. Pero dos giros más tarde, Nelson va al recambio y es cuando Ayrton coge la punta.



Senna lidera ahora con un segundo por delante de Berger. Johansson es tercero, lejos, con lapso de veinte segundos.



Y Piquet retoma la pista por encima de Prost. K. Rosberg que ya iba en quinto lugar sufre una pinchadura en el neumático trasero izquierdo; creyó que había sido un error de su mecánico en la parada anterior que hizo; el finés regresa a su puesto de apoyo, estaciona y está a punto de bajar de la cabina de su McLaren, echando chispas, furioso.



Vaya. Otros tiempos. El jefe de taller, por entonces el ingeniero especialista en naves espaciales, Steve Nichols, llega cerca del McLaren rojo methiolate y blanco, para ordenarle a Keke que se reacomode en su asiento y tome el volante. Le han cambiado la rueda. Le cae como patada en el estómago la orden al campeón, pero obedece y regresa a la breña; aunque salga a dar giros que ya no contarán, oficialmente.



A poco, Ayrton Senna debe detenerse en pits para montar Good Year nuevas; se las arregla bien su equipo, lo que le permite recomenzar, de nuevo, en la segunda posición frente a Piquet y a Prost. Johansson, también fue a su cambio de neumáticos y se encontró entre Warwick y Patrese al mando de los dos Brabham blancos. Mansell vuelve a estropear sus cauchos y debe de realizar una segunda parada que le toma ocho segundos; para volver ahora, en la décima posición.



Berger lidera la carrera y por lo que se ve, no planea hacer el cambio de ruedas. Le saca veintitrés segundos a Senna. Luego sucede que Warwick se tiene que dar por vencido después de una falla de su motor, BMW-turbo; estaba en el quinto lugar.

Tanto Senna como Piquet se dan cuenta de que sus nuevos juegos de neus se deterioran de prisa. Prost, en cambio, sufre porque su motor viene fallando; pero quiere evitar una segunda parada porque teme estancarse. Alan Jones se despide traicionado por un problema en la transmisión del coche Lola, del Team Haas.

Faltan 28 giros: Berger con su Benetton es primero corriendo perseguido por Senna de Lotus (a 22.3 segundos); Piquet con uno de los Williams es tercero (a 31.2s); Prost en McLaren, cuarto (a 32.6s); luego Stefan Johansson con un Ferrari; Patrese de Brabham; y Alliot a bordo de un Ligier de los cigarrillos de tabaco negro, Gitanes.

A partir de Mansell, con el segundo Williams, los que siguen ya están "lapeados" pero trabajan con envidia: J. Palmer en el coche alemán Zakspeed; de Cesaris al servicio de Giancarlo Minardi; René Arnoux en otro de los Ligier-Renault; Boutsen de March; Christian Danner operando para Arrows; Martin Brundle obediente al tío Ken Tyrrell; Johnny Dumfries con el segundo Lotus; Alessandro Nannini también de Minardi, con los Motori Moderni, y el canadiense Allen Berg, con un Osella motorizado por Alfa Romeo, aquel coche azul celeste de los cosméticos italianos Kelémata.

Mas tarde, Prost acaba por desbordar a Piquet en la línea recta que conduce a la Ese del Lago. Mientras que a la cabeza, lejos de atrapar a Berger, Senna pierde un tiempo lamentable porque sus neus delanteros están muy ampollados.

Mansell ya anda metido en el octavo sitio, detrás de Alliot. Y Piquet que había hecho una linda carrera, tiene que volver a los boxes para colocar otro set de neumáticos nuevos y retornar en el quinto puesto detrás de Johansson. Berger estuvo cerca de bañarlo, porque mientras metía en calor sus Good Year, por poco lo dobla el austriaco, zampándole una lap. Es un Benetton contra Williams. Un poco, como le ocurre a Senna de Lotus.

En cambio a Prost de McLaren, Berger lo supera con 35 segundos. Luciano Benetton no pudo creer tanta maravilla que le ha obsequiado México. Peter Collins, jefe del equipos de los colores unidos, aplaca a sus mecánicos con las manos a la vez que les grita: "nos vamos hasta el final así". Está dicho todo.

Johansson pasa por los mejores momentos de su Ferrari y se acerca a Senna aunque lo retarda algo, Thierry Boutsen; pero sí se deshace del belga. Lo que no sabe es, que lo espera un enfrentamiento contra el buen Andrea de Cesaris –apodado De Crásharis, por





su gran tendencia a la colisión– que se aferra contra al Ferrari y le impide la entrada a la curva impar del autódromo mexicano. Al fin de cuentas, se deshace del romano, ya en la recta principal.

Piquet sabe que ya no puede batallar y se mantiene apenas rodando, para hacer un tercer canje; y regresar como el sexto en el orden, muy retrasado. Alliot, por poco se sale en la “aperlatada”, pero uff, logra contener a su Ligier. Mansell lo adelanta para colocarse, el séptimo.

A poco de llegar a la 60ª lap, las gomas de Berger comienzan a denotar la refriega, tal vez no aguanten y es por eso que aminora el paso. La opción es el recambio a última hora, tal vez para salir por delante de Prost. Pero decide que con un poco menos de ritmo, la tiene controlada y mejor, se arriesga; ya que el motor Porsche del McLaren de Alain viene funcionando con sólo cinco pistones.

Dumfries ya abandonó, sin batería. Y Johanson está olfateando pegado a los mofles del Lotus de Senna.

Mansell tiene a la vista a Piquet pero entre ellos están todavía Alliot y Patrese, que parece que no quieren dejar que los Williams se junten.

Hasta que “El León”, puede rebasar al par de contrincantes y es entonces que seguirá por “El Almirante”, ya con serios problemas en su tren de frenado y un conducto de la refrigeración que hace agua.

Falta poco.

Como puede los va pastoreando Gerhard. A falta de cuatro giros: el segundo es Prost (todavía a 30.3 segundos); luego, Senna (a 56.5s); Johansson (a 57s). Enseguida: Patrese, Piquet, Mansell, Alliot, Palmer, de Cesaris, Boutsen, Danner, Brundle y Nannini, todos ellos cuando menos, un giro atrás.

Nigel Mansell con su Williams-Honda patrocinado por ICI y Canon, número 5: ha dado una vuelta magnífica, es la 63ª. Pero en la 64ª, Nelson Piquet, con el dígito seis en los dorsales, la mejora, para asir la más rápida de la tarde, es de 79.360 segundos (a una velocidad media de 200.549 kilómetros por hora) que le han tomado rodear el perímetro del flamante circuito de Pedro y Ricardo Rodríguez.

POR EL TRIUNFO

Alain Prost ya ni lo intenta. Un segundo lugar será más que bueno. Berger a sus 27 años, ganará por primera vez en la Fórmula 1 y entregará unas cuentas de esplendor a la marca italiana de suéteres.

Faltaban tres giros, cuando un copete de humo salía del Ferrari de Stefan Johansson, es el sueco, que se detiene en la hierba con su turbo hecho añicos. Riccardo Patrese de Brabham, derrapa sobre el aceite que dejó regado la Ferrari, a la altura de la Ese del Lago: se atora en la grava y el italiano, tiene que aceptar la derrota por verdadera causa de fuerza mayor.

René Arnoux ha sido otro que se despide con el motor desvencijado, ya casi al final... Y peor, Jonathan Palmer quien se queda sin combustible y no verá la banderola de la meta, faltando una miserable lap.

Piquet recupera el cuarto lugar porque consigue escapársele a Nigel. Y Philippe Alliot puede meterse al reparto de los puntos por primera vez. Los dos autos de Minardi terminan una carrera en el año, algo que nunca antes pudieron firmar.

Nelson convierte su Williams en taxi del Distrito Federal, ya que ha embarcado a Johansson y Arnoux en los pontones a quienes recogió en la parte más lejana del trazado. Todos acaban la prueba, molidos...

Queda para la anécdota la pregunta que hizo Prost a las autoridades deportivas en la reunión previa de los pilotos. Decía que si era posible disponer de una bandera color ocre para sacársela a Nigel Mansell si era que le ganaba un retortijón. El británico, que





traía una fiebre de más de 38 centígrados, no agarró la onda de la broma y dijo muy serio que no creía que se trataba de alguna revancha de Moctezuma; que algo que había comido no le cayó bien. Estaba pálido, como ya se dijo y más se constató, al montarse su balaklava en la cabeza.

AL FINAL DEL GP

En el regreso de la F Uno a México está el podio formado por un austriaco, un francés y un brasileño que aisten circunspectos a la entrega de los trofeos y liberan la tensión con la ducha de champaña.

En las filas del equipo ganador, todo era exaltación pura. Luego de haber comprado lo que quedaba de Toleman, trabajaron seis años para llegar a este punto crucial. Lo que venía, era más que incierto, perderían a Pirelli, a BMW y a Berger para enfrentar el año 1987. Alex Hawkridge, Rory Byrne y Davide Paolini (jefe técnico, diseñador y el encargado de la gestión) lo habían conseguido de la mano de sus pilotos: Gerhard y el chaparrito, Teo Fabi.

El torneo mundial de 1986 iba a bajar el telón en Adelaida a los quince días: era una suposición fallida que quien triunfara en México se apuntaría directo para ser monarca. Ya que les ganó un inesperado rival.

Mansell, Piquet y Prost habían hecho magnífica carrera, como las otras del año. Los tres, habían pasado por lapsos de buena suerte y de malos en 1986. Eran pilotos muy competentes y brillantes; cuando ganaban, no era sorpresa. Ninguno de ellos, la daría al coronarse, porque los tres lo merecían.

Faltaba que se les uniera, bien a bien, Senna para dar paso en mucho tiempo, con al menos cuatro corredores, con tanto talento, equilibrados y luchando metro a metro por las copas, hasta el final de cada GP. Eran ganadores natos y así, habrían de disputar las coronas.

Fue formidable trabajar a la par de ellos...

Iba a ser campeón Alain Prost en este año mientras los otros tres rivales, ya se preparaban con celo para vencerlo más delante.

El francés ganó en Australia para firmarlo así –era a la sazón su 25° victoria, de entre la 51 que obtuvo– ese año, y nada más se hizo con las victorias en cuatro ocasiones en 1986, las mismas que Piquet. En cambio, Nigel Mansell ganó cinco veces y perdió la posibilidad del título por apenas dos puntos, sin tener culpa alguna; fue tan sólo el vice-monarca, pero en Inglaterra ya lo habían canonizado como un gran héroe.

Venía pronto un año de cambios. Berger iba a Ferrari en lugar de Johansson y se mantenía en el equipo a Alboreto. Se retiraba Keke Rosberg, así que el sueco, haría de compañero de Prost en McLaren. Williams mantendría el dúo Mansell-Piquet, con Patrese, sumado al final de la temporada.

Renault ya no iba a estar presente en 1987 como equipo ni como motorista. Así como Johnny Dumfries, será otro que cuelga el casco con una historia de sólo 15 GP en los que obtuvo 3 puntos.

LOS RECORDS

Ha sido la 15ª pole de Ayrton Senna, el sábado.

El domingo, en cambio, se consuma la victoria inicial de Gerhard Berger.

Y el italiano Piercarlo Ghinzani, acababa su 50ª largada.

También de destacarse, que fue el primer triunfo de Benetton, así como el noveno de un motor BMW. Y la 50ª pp de Renault como motorista, tanto como la 186ª de Lotus;



emblema de la velocidad al que le esperaba sólo una más, en el total de una historia con tan gran nombre.

NOVEDAD

Uno de los genios de la época y fan de los Rolling Stones –buen amigo del gurú mexicano Chacho Medina– Gordon Murray: había salido de Brabham. A él, se le debe esa flecha estilizada, con los pontones de Parmalat, que manejó Héctor Rebaque y que hizo campeón a Piquet en 1981 y 1983.

Ya no se lo vio en el paddock mexicano. Su jefe, Bernard Ecclestone dueño del equipo, “le dio la libertad” porque la relación se deterioró.

Bernie, como si tal cosa. Cada vez más ocupado en su trabajo de promotor de las carreras de F Uno, mientras Gordon se quejaba porque el patrón no atendía con el celo de antes al equipo. El brillante ingeniero sudafricano pensó que sería bien recompensando al salir de la organización, ya que cuando empezó en 1973, Ecclestone le permitió ser parte del corazón del tinglado y hasta parecerlo. Lo malo fue que no firmó en ningún contrato o en algo parecido y por sus ocupaciones, el futuro magnate inglés, ya no recordaba nada.

Le dio un cheque simple por 30 mil libras, aunque Gordon trinará alucinando de colores. Él, interpretó un sueño del gran señor y salió por donde había entrado.

LO QUE VENDRÁ

Después de una campaña tan buena, bien peleada y clamorosa para los espectadores en varias carreras, viene el asunto de prepararse para llegar a 1997 con las lanzas lo mejor afiladas.

Las caras se la verán los contricantes otra vez el 29 de marzo del año venidero en Río de Janeiro, sobre el asfalto de Jacarepaguá.

Mientras tanto, el roar enbravecido de los bólidos se ha de escuchar por las trayectorias de Silverstone, el Paul Ricard, Estoril y Donington Park; en todos esos circuitos que las escuderías eligen para ensayar en invierno con vistas a los enfrentamientos nuevos.

Se apagan las máquinas muy pronto en Adelaida.

Sin embargo, para las personas clave de cada organización, los Grand Prix siguen los siete días de la semana, las cuatro semanas de cada mes; en un fiero compromiso sin restricciones que dura los doce meses del año.

Como le pasa a la afición de hueso colorado, que no para nunca.

NÚMEROS

En 1986 así quedó la tabla de posiciones de los punteros para ir al cierre de la temporada a Oceanía: Mansell 72 unidades; Prost 64; Piquet 63 y, Senna 55.

En cambio, el año termina con Alain hasta arriba, campeón del mundo (72 puntos); Mansell subcampeón (70); Piquet 69 y, Senna (55). Así fue y qué se le va a hacer...

RELACIÓN CON EL PRESENTE

Ya hecha la cuenta de los GP en México de 1963 a 1970, lo mismo que al comenzar con esta nueva época de carreras: salta a la atención el hecho de que en cada tiempo histórico –al menos, de modo muy evidente en la Fórmula 1– las grandes hazañas son despachadas por tres o cuatro protagonistas: Jim Clark, Jochen Rindt, Jackie Stewart o Jack Brabham en la serie de carreras previas.

Mientras que de 1986 a 1992 la esencia giró alrededor de cuatro ases indiscutibles: Ayrton Senna, Alain Prost, Nigel Mansell y Nelson Piquet.

No debe de causar extrañeza por tanto, que en las justas del presente: los lauros, el éxito, los comentarios y casi toda celebración recaiga sobre Lewis Hamilton, Sebastian Vettel,



Fernando Alonso y acaso en Kimi Raikkonen.

Todos ellos, han sido y son la punta del Iceberg. Bien.

En toda narración que se ostente como valiosa y verosímil se hace indispensable que aparezcan y actúen con toda su fuerza los antihéroes. Adjetivo nada peyorativo porque sin ellos, carecen de color las gestas de los héroes.

Sin Sancho Panza no hay Quijote de la Mancha que valga; lo mismo que sin el querido doctor Watson, Sherlock Holmes desangra; o bien claro está cómo es que Stephen Dedalus le da aliento al Leopold Bloom, en la obra genial y casi inaprehensible de James Joyce.

Pues en la Fórmula 1 se hace y se va a seguir haciendo muy necesario destacar la grandeza de: Stirling Moss, John Surtees, Denny Hulme o Graham Hill. De manera primordial en otro aspecto unánime, la figura colosal de Pedro Rodríguez, el Ojos de Gato.

Ineludibles luminarias de los años sesenta con su épica inolvidable, que si no dejaron registros más altos ha sido porque las circunstancias fueron injustas o porque llegaron a destiempo, tal vez un poco fuera del lugar exacto para ser los primeros en la gloria.

Por la época de los GP, de los que ahora se empieza a dar cuenta, es el caso de: Gerhard Berger, René Arnoux, Elio de Angelis o de Riccardo Patrese quienes si apuramos un poco el absurdo "hubiera", ellos, podrían haber estado en los altares en vez de alguno, o de todos los cuatro más reconocidos.

Pues para el presente vale lo mismo en los casos de: Jenson Button, Nico Rosberg, Daniel Ricciardo y Valtteri Bottas.

Entonces, incidir todavía más en lo que se quiere decir: si los más grandes y sus rivales por excelencia, son básicos para el devenir de esta disciplina ¿qué decir todavía del resto, ese grupo visto como la comparsa?

Pues casi nada. Son el fundamento. Hay que pasar por esa criba y superarla.

Son más de 900 nombres de pilotos en la F Uno, de los cuales sin su aportación, sencillamente, no habría tal fórmula.

Esto es elemental para que el espectador de estos días, le dé el valor imprescindible que tiene al hecho de fijarse en todos y cada uno de los participantes.

Y rendirles los debidos honores.



[CUANDO SÓLO FALTAN 36 DÍAS]

1986
LAS QUALYS EN MÉXICO

POS	PILOTO	EQUIPO	MOTOR	CRONO	DÉFICIT	MEDIA	%
1°	AYRTON SENNA	Lotus	Renault	1'16''990	- -	206.723	--
2°	NELSON PIQUET	Williams	Honda	1'17''279	0.289	205.950	100.375
3°	NIGEL MANSELL	Williams	Honda	1'17''514	0.524	205.325	100.681
4°	GERHARD BERGER	Benetton	BMW	1'17''609	0.619	205.074	100.804
5°	RICCARDO PATRESE	Brabham	BMW	1'18''285	1.295	203.303	101.682
6°	ALAIN PROST	McLaren	TAG Porsche	1'18''421	1.431	202.951	101.859
7°	DEREK WARWICK	Brabham	BMW	1'18''527	1.537	202.677	101.996
8°	PATRICK TAMBAY	Lola	Ford Cosworth	1'18''839	1.849	201.875	102.402
9°	TEO FABI	Benetton	BMW	1'18''893	1.903	201.737	102.472
10°	PHILIPPE ALLIOT	Ligier	Renault	1'19''257	2.267	200.810	102.945
11°	KEKE ROSBERG	McLaren	TAG Porsche	1'19''342	2.352	200.595	103.055
12°	MICHELE ALBORETO	Ferrari	Ferrari	1'19''388	2.398	200.479	103.115
13°	RENÉ ARNOUX	Ligier	Renault	1'19''624	2.634	199.884	103.421
14°	STEFAN JOHANSSON	Ferrari	Ferrari	1'19''769	2.779	199.521	103.610
15°	ALAN JONES	Lola	Ford Cosworth	1'20''090	3.100	198.721	104.026
16°	MARTIN BRUNDLE	Tyrrell	Renault	1'20''198	3.208	198.454	104.167
17°	JOHNNY DUMFRIES	Lotus	Renault	1'20''479	3.489	197.761	104.532
18°	JONATHAN PALMER	Zakspeed	Zakspeed	1'20''668	3.678	197.298	104.777
19°	PHILIPPE STREIFF	Tyrrell	Renault	1'20''946	3.956	196.620	105.138
20°	CHRISTIAN DANNER	Arrows	BMW	1'21''069	4.079	196.322	105.298
21°	THIERRY BOUTSEN	Arrows	BMW	1'21''171	4.181	196.075	105.431
22°	ANDREA DE CESARIS	Minardi	Motori Moderni	1'22''470	5.480	192.987	107.118
23°	HUUB ROTHENGATTER*	Zakspeed	Zakspeed	1'22''524	5.534	192.860	107.188
24°	ALESSANDRO NANNINI	Minardi	Motori Moderni	1'23''457	6.467	190.704	108.400
25°	PIERCARLO GHINZANI	Osella	Alfa Romeo	1'24''176	7.186	189.075	109.334
26°	ALLEN BERG	Osella	Alfa Romeo	1'26''573	9.583	183.840	112.447

*No largó



1968 LA PARRILLA

2. N. PIQUET - Williams Honda - 1'17"279	1. A. SENNA - Lotus Renault - 1'16"990
4. G. BERGER - Benetton BMW - 1'17"609	3. N. MANSELL - Williams Honda - 1'17"514
6. A. PROST - McLaren TAG Porsche - 1'18"421	5. R. PATRESE - Brabham BMW - 1'18"285
8. P. TAMBAY - Lola Ford Cosworth - 1'18"839	7. D. WARWICK - Brabham BMW - 1'18"527
10. P. ALLIOT - Ligier Renault - 1'19"257	9. T. FABI - Benetton BMW - 1'18"893
12. M. ALBORETO - Ferrari - 1'19"388	11. K. ROSBERG - McLaren TAG Porsche - 1'19"342
14. S. JOHANSSON - Ferrari - 1'19"769	13. R. ARNOUX - Ligier Renault - 1'19"624
16. M. BRUNDLE - Tyrrell Renault - 1'20"198	15. A. JONES - Lola Ford Cosworth - 1'20"090
18. J. PALMER - Zakspeed - 1'20"668	17. J. DUMFRIES - Lotus Renault - 1'20"479
20. C. DANNER - Arrows BMW 1'21"069	19. P. STREIFF - Tyrrell Renault - 1'20"946
22. A. De CESARIS - Minardi Motori Moderni - 1'22"470	21. T. BOUTSEN - Arrows BMW - 1'21"171
24. A. NANNINI - Minardi Motori Moderni - 1'23"457	23. H. ROTHENGATTER* - Zakspeed - 1'22"524
26. A. BERG - Osella Alfa Romeo - 1'26"573	25. P. GHINZANI - Osella Alfa Romeo - 1'24"176

*Accidentado no va a tomar la largada



1986 SULLEGADA A LA META

RANK	#	PILOTO	EQUIPO	MOTOR	LAPS	CRONO	PTS
1°	20	GERHARD BERGER	Benetton	BMW	68	1h 33m 18.700s	9
2°	1	ALAIN PROST	McLaren	TAG Porsche	68	1h 33m 44.138s +25.438s	6
3°	12	AYRTON SENNA	Lotus	Renault	68	1h 34m 11.213s +52.513s	4
4°	6	NELSON PIQUET	Williams	Honda	67		3
5°	5	NIGEL MANSELL	Williams	Honda	67		2
6°	26	PHILIPPE ALLIOT	Ligier	Renault	67		1
7°	18	THIERRY BOUTSEN	Arrows	BMW	66		
8°	23	ANDREA DE CESARIS	Minardi	Motori Moderni	66		
9°	17	CHRISTIAN DANNER	Arrows	BMW	66		
10°	14	JONATHAN PALMER	Zakspeed	Zakspeed	65	Alim de la gas	
11°	3	MARTIN BRUNDLE	Tyrrell	Renault	65		
12°	28	STEFAN JOHANSSON	Ferrari	Ferrari	64	Turbo	
13°	7	RICCARDO PATRESE	Brabham	BMW	64	Despiste	
14°	24	ALESSANDRO NANNINI	Minardi	Motori Moderni	64		
15°	25	RENÉ ARNOUX	Ligier	Renault	63	Motor	
16°	22	ALLEN BERG	Osella	Alfa Romeo	61		
AB	11	JOHNNY DUMFRIES	Lotus	Renault	53	Batería	
AB	8	DEREK WARWICK	Brabham	BMW	37	Motor	
AB	15	ALAN JONES	Lola	Ford Cosworth	35	Transmisión	
AB	2	KEKE ROSBERG	McLaren	TAG Porsche	32	Ponchado	
AB	27	MICHELE ALBORETO	Ferrari	Ferrari	10	Turbo	
AB	4	PHILIPPE STREIFF	Tyrrell	Renault	8	Turbo	
AB	21	PIERCARLO GHINZANI	Osella	Alfa Romeo	8	Motor	
AB	19	TEO FABI	Benetton	BMW	4	Motor	
AB	16	PATRICK TAMBAY	Lola	Ford Cosworth	0	Enganche	
N P	29	HUUB ROTHENGATTER	Zakspeed	Zakspeed		Accidente	

1986 LIDERANDO EN LA CARRERA

(1) Piloto: N. PIQUET
Equipo: Williams
Motor: Honda

Vueltas liderando: 31
De la 1° a la 31°

(2) Piloto: A. SENNA
Equipo: Lotus
Motor: Renault

Vueltas liderando: 4
De la 32° a la 35°

(3) Piloto: G. BERGER
Equipo: Benetton
Motor: BMW

Vueltas liderando: 33
De la 36° a la 68°

Total de laps: 68



1986 LA CARRERA LAP BY LAP

GRID	SEN 1°	PIQ 2°	MAN 3°	BER 4°	PAT 5°	PRO 6°	WAR 7°	TAM 8°	FAB 9°	ALL 10°	ROS 11°	ALB 12°	ARN 13°	JOH 14°	JON 15°	BRU 16°	DUM 17°	PAL 18°	STR 19°	DAN 20°	BOU 21°	DCE 22°	ROT 23°	NAN 24°	GHI 25°	BRG 26°
1° LAP	PIQ	SEN	BER	PRO	ALB	ALL	BRU	PAT	DUM	WAR	JOH	ARN	ROS	FAB	STR	PAL	BOU	MAN	DCE	NAN	JON	DAN	GHI	BRG		
2°	PIQ	SEN	BER	PRO	ALB	ALL	BRU	DUM	PAT	JOH	ARN	WAR	ROS	FAB	MAN	STR	BOU	PAL	JON	DCE	NAN	DAN	BRG	GHI		
3°	PIQ	SEN	BER	PRO	ALB	ALL	BRU	DUM	JOH	PAT	ARN	ROS	WAR	FAB	MAN	STR	BOU	PAL	JON	DCE	DAN	NAN	BRG	GHI		
4°	PIQ	SEN	BER	PRO	ALB	ALL	BRU	DUM	JOH	PAT	ARN	ROS	MAN	WAR	FAB	STR	BOU	JON	PAL	DCE	DAN	NAN	BRG	GHI		
5°	PIQ	SEN	BER	PRO	ALB	ALL	BRU	DUM	JOH	PAT	ROS	ARN	MAN	WAR	STR	BOU	JON	PAL	DCE	DAN	NAN	BRG	GHI			
6°	PIQ	SEN	BER	PRO	ALB	ALL	BRU	DUM	JOH	ROS	MAN	PAT	ARN	WAR	STR	BOU	JON	PAL	DCE	DAN	NAN	BRG	GHI			
7°	PIQ	SEN	PRO	BER	ALB	ALL	BRU	DUM	JOH	ROS	MAN	PAT	ARN	WAR	STR	BOU	JON	PAL	DCE	DAN	NAN	BRG	GHI			
8°	PIQ	SEN	PRO	BER	ALB	ALL	BRU	DUM	JOH	ROS	MAN	PAT	ARN	WAR	STR	BOU	JON	PAL	DCE	DAN	NAN	BRG	GHI			
9°	PIQ	SEN	PRO	BER	ALB	ALL	BRU	JOH	ROS	DUM	MAN	PAT	ARN	WAR	BOU	JON	PAL	DCE	DAN	NAN	BRG					
10°	PIQ	SEN	PRO	BER	ALB	ALL	BRU	JOH	ROS	MAN	DUM	PAT	ARN	WAR	BOU	JON	PAL	DCE	DAN	NAN	BRG					
11°	PIQ	SEN	PRO	BER	ALB	ALL	BRU	JOH	ROS	MAN	DUM	PAT	ARN	WAR	BOU	JON	PAL	DCE	DAN	NAN	BRG					
12°	PIQ	SEN	PRO	BER	ALB	ALL	JOH	BRU	ROS	DUM	PAT	WAR	ARN	BOU	MAN	PAL	DCE	DAN	NAN	JON	BRG					
13°	PIQ	SEN	PRO	BER	ALB	ALL	JOH	ROS	BRU	DUM	PAT	WAR	ARN	BOU	PAL	DAN	DCE	MAN	NAN	JON	BRG					
14°	PIQ	SEN	PRO	BER	ALB	ALL	JOH	ROS	BRU	DUM	PAT	WAR	ARN	BOU	PAL	DAN	DCE	MAN	NAN	JON	BRG					
15°	PIQ	SEN	PRO	BER	JOH	ALL	ROS	BRU	DUM	WAR	ARN	BOU	PAT	PAL	DAN	MAN	DCE	JON	NAN	BRG						
16°	PIQ	SEN	PRO	BER	JOH	ALL	ROS	BRU	DUM	WAR	ARN	BOU	PAT	PAL	DAN	MAN	DCE	JON	NAN	BRG						
17°	PIQ	SEN	PRO	BER	JOH	ROS	ALL	BRU	WAR	DUM	ARN	BOU	PAT	PAL	DAN	MAN	DCE	JON	NAN	BRG						
18°	PIQ	SEN	PRO	BER	JOH	ROS	ALL	BRU	WAR	BOU	PAT	PAL	DUM	MAN	DAN	DCE	ARN	NAN	JON	BRG						
19°	PIQ	SEN	PRO	BER	JOH	ROS	ALL	BRU	WAR	BOU	PAT	PAL	MAN	DAN	DCE	DUM	ARN	NAN	JON	BRG						
20°	PIQ	SEN	PRO	BER	JOH	ROS	ALL	BRU	WAR	BOU	PAT	PAL	MAN	DAN	DCE	DUM	ARN	NAN	JON	BRG						
21°	PIQ	SEN	PRO	BER	JOH	ROS	ALL	BRU	WAR	BOU	PAT	PAL	MAN	DAN	DUM	DCE	ARN	NAN	JON	BRG						
22°	PIQ	SEN	PRO	BER	JOH	ROS	ALL	BRU	WAR	BOU	PAT	MAN	PAL	DAN	DUM	DCE	ARN	NAN	JON	BRG						
23°	PIQ	SEN	PRO	BER	JOH	ROS	ALL	BRU	WAR	BOU	PAT	MAN	PAL	DAN	DUM	DCE	ARN	NAN	JON	BRG						
24°	PIQ	SEN	PRO	BER	JOH	ROS	ALL	BRU	WAR	PAT	MAN	BOU	PAL	DAN	DUM	DCE	ARN	NAN	JON	BRG						
25°	PIQ	SEN	PRO	BER	JOH	ROS	WAR	BRU	ALL	PAT	MAN	BOU	PAL	DAN	DUM	DCE	ARN	NAN	JON	BRG						
26°	PIQ	SEN	PRO	BER	JOH	ROS	WAR	BRU	PAT	MAN	BOU	PAL	ALL	DAN	DUM	DCE	ARN	NAN	JON	BRG						
27°	PIQ	SEN	PRO	BER	JOH	ROS	WAR	PAT	MAN	BOU	PAL	ALL	DAN	BRU	DUM	DCE	ARN	NAN	JON	BRG						
28°	PIQ	SEN	PRO	BER	JOH	ROS	WAR	PAT	MAN	BOU	PAL	ALL	DAN	BRU	DCE	DUM	ARN	NAN	JON	BRG						
29°	PIQ	SEN	PRO	BER	JOH	ROS	WAR	PAT	MAN	PAL	BOU	ALL	DAN	BRU	DCE	DUM	ARN	NAN	JON	BRG						
30°	PIQ	SEN	BER	PRO	JOH	ROS	WAR	PAT	MAN	PAL	ALL	BOU	DAN	BRU	DCE	DUM	ARN	NAN	JON	BRG						
31°	PIQ	SEN	BER	JOH	ROS	PRO	WAR	PAT	MAN	PAL	ALL	DAN	BRU	DCE	DUM	BOU	ARN	NAN	JON	BRG						
32°	SEN	BER	PIQ	JOH	ROS	PRO	WAR	PAT	MAN	ALL	DAN	BRU	PAL	DCE	ARN	BOU	DUM	NAN	JON	BRG						
33°	SEN	BER	JOH	PIQ	PRO	WAR	PAT	MAN	ALL	DAN	BRU	PAL	DCE	ARN	BOU	NAN	DUM	JON	BRG							
34°	SEN	BER	JOH	PIQ	PRO	WAR	PAT	MAN	ALL	DAN	BRU	PAL	DCE	ARN	BOU	NAN	DUM	JON	BRG							
35°	SEN	BER	JOH	PIQ	PRO	WAR	PAT	MAN	ALL	DAN	PAL	DCE	ARN	BOU	BRU	NAN	DUM	JON	BRG							
36°	BER	SEN	PIQ	PRO	JOH	WAR	PAT	ALL	MAN	DAN	PAL	DCE	ARN	BOU	BRU	NAN	DUM	BRG								
37°	BER	SEN	PIQ	PRO	JOH	WAR	PAT	ALL	DAN	MAN	PAL	DCE	ARN	BOU	BRU	DUM	NAN	BRG								
38°	BER	SEN	PIQ	PRO	JOH	PAT	ALL	MAN	PAL	DAN	DCE	ARN	BOU	BRU	DUM	NAN	BRG									
39°	BER	SEN	PIQ	PRO	JOH	PAT	ALL	MAN	PAL	DCE	ARN	BOU	DAN	BRU	DUM	NAN	BRG									
40°	BER	SEN	PIQ	PRO	JOH	PAT	ALL	MAN	PAL	DCE	ARN	BOU	DAN	BRU	DUM	NAN	BRG									
41°	BER	SEN	PIQ	PRO	JOH	PAT	ALL	MAN	PAL	DCE	ARN	BOU	DAN	BRU	DUM	NAN	BRG									
42°	BER	SEN	PRO	PIQ	JOH	PAT	ALL	MAN	PAL	DCE	ARN	BOU	BRU	DAN	DUM	NAN	BRG									
43°	BER	SEN	PRO	PIQ	JOH	PAT	ALL	MAN	PAL	DCE	ARN	BOU	BRU	DUM	DAN	NAN	BRG									
44°	BER	SEN	PRO	PIQ	JOH	PAT	ALL	MAN	PAL	DCE	ARN	BOU	DUM	BRU	DAN	NAN	BRG									
45°	BER	SEN	PRO	JOH	PIQ	PAT	ALL	MAN	PAL	DCE	BOU	ARN	DUM	BRU	DAN	NAN	BRG									
46°	BER	PRO	SEN	JOH	PIQ	PAT	ALL	MAN	PAL	DCE	BOU	ARN	DUM	BRU	DAN	NAN	BRG									
47°	BER	PRO	SEN	JOH	PIQ	PAT	ALL	MAN	PAL	DCE	BOU	ARN	DUM	BRU	DAN	NAN	BRG									
48°	BER	PRO	SEN	JOH	PIQ	PAT	ALL	MAN	PAL	DCE	BOU	ARN	DUM	BRU	DAN	NAN	BRG									
49°	BER	PRO	SEN	JOH	PIQ	PAT	ALL	MAN	PAL	DCE	BOU	ARN	DUM	BRU	DAN	NAN	BRG									
50°	BER	PRO	SEN	JOH	PIQ	PAT	ALL	MAN	PAL	DCE	BOU	ARN	DUM	BRU	DAN	NAN	BRG									
51°	BER	PRO	SEN	JOH	PIQ	PAT	ALL	MAN	PAL	DCE	BOU	ARN	DUM	BRU	DAN	NAN	BRG									
52°	BER	PRO	SEN	JOH	PIQ	PAT	MAN	ALL	PAL	DCE	BOU	ARN	DUM	BRU	DAN	NAN	BRG									
53°	BER	PRO	SEN	JOH	PAT	PIQ	MAN	ALL	PAL	DCE	BOU	ARN	DUM	BRU	DAN	NAN	BRG									
54°	BER	PRO	SEN	JOH	PAT	PIQ	MAN	ALL	PAL	BOU	ARN	DCE	BRU	DAN	NAN	BRG										
55°	BER	PRO	SEN	JOH	PAT	PIQ	MAN	ALL	PAL	BOU	ARN	DCE	BRU	DAN	NAN	BRG										
56°	BER	PRO	SEN	JOH	PAT	PIQ	MAN	ALL	PAL	BOU	ARN	DCE	BRU	DAN	NAN	BRG										
57°	BER	PRO	SEN	JOH	PAT	PIQ	MAN	ALL	PAL	BOU	ARN	DCE	DAN	BRU	NAN	BRG										
58°	BER	PRO	SEN	JOH	PAT	PIQ	MAN	ALL	PAL	BOU	ARN	DCE	DAN	BRU	NAN	BRG										
59°	BER	PRO	SEN	JOH	PAT	PIQ	MAN	ALL	PAL	BOU	ARN	DCE	DAN	BRU	NAN	BRG										
60°	BER	PRO	SEN	JOH	PAT	PIQ	MAN	ALL	PAL	BOU	ARN	DCE	DAN	BRU	NAN	BRG										
61°	BER	PRO	SEN	JOH	PAT	PIQ	MAN	ALL	PAL	ARN	BOU	DCE	DAN	BRU	NAN	BRG										
62°	BER	PRO	SEN	JOH	PAT	PIQ	MAN	ALL	PAL	ARN	BOU	DCE	DAN	BRU	NAN											
63°	BER	PRO	SEN	JOH	PAT	PIQ	MAN	ALL	PAL	ARN	BOU	DCE	DAN	BRU	NAN											
64°	BER	PRO	SEN	JOH	PAT	PIQ	MAN	ALL	PAL	DCE	BOU	DAN	BRU	NAN												
65°	BER	PRO	SEN	PIQ	MAN	ALL	BOU	DCE	DAN	PAL	BRU															
66°	BER	PRO	SEN	PIQ	MAN	ALL	BOU	DCE	DAN																	
67°	BER	PRO	SEN	PIQ	MAN	ALL																				
68°	BER	PRO	SEN																							

META 1° 2° 3° 4° 5° 6° 7° 8° 9° 10°



1986 EL TORNEO MUNDIAL PILOTOS

		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	PTS
		BRA	ESP	SMR	MÓN	BÉL	CAN	EUA	FRA	ING	ALE	HUN	AUT	ITA	POR	MÉX	AUS	
1º	A. PROST*	-	4	9	9	1	6	4	6	4	1	-	9	-	6	6	9	72
2º	N. MANSELL	-	6	-	3	9	9	2	9	9	4	4	-	6	9	(2)	-	70
3º	N. PIQUET	9	-	6	-	-	4	-	4	6	9	9	-	9	4	3	6	69
4º	A. SENNA	6	9	-	4	6	2	9	-	-	6	6	-	-	3	4	-	55
5º	S. JOHANSSON	-	-	3	-	4	-	-	-	-	-	3	4	4	1	-	4	23
6º	K. ROSBERG	-	3	2	6	-	3	-	3	-	2	-	-	3	-	-	-	22
7º	G. BERGER	1	1	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	9	-	17
8º	J. LAFFITE	4	-	-	1	2	-	6	1	-	-	-	-	-	-	-	-	14
9º	M. ALBORETO	-	-	-	-	3	-	3	-	-	-	-	6	-	2	-	-	14
10º	R. ARNOUX	3	-	-	2	-	1	-	2	3	3	-	-	-	-	-	-	14
11º	M. BRUNDLE	2	-	-	-	-	-	-	-	2	-	1	-	-	-	-	3	8
12º	A. JONES	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	1	-	-	-	4
13º	J. DUMFRIES	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	1	3
14º	P. STREIFF	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	2	3
15º	P. TAMBAY	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	2
16º	T. FABI	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
17º	R. PATRESE	-	-	1	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
18º	C. DANNER	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	1
19º	P. ALLIOT	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1

*CAMPEÓN MUNDIAL 1986

Nada más los 11 mejores resultados de toda la temporada, valen
1º: 9 PTS / 2º: 6 / 3º: 4 / 4º: 3 / 5º: 2 / 6º: 1 PT



EQUIPOS

		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	PTS
		BRA	ESP	SMR	MÓN	BÉL	CAN	EUA	FRA	ING	ALE	HUN	AUT	ITA	POR	MÉX	AUS	
1°	Williams*	9	6	6	3	9	13	2	13	15	13	13	-	15	13	5	6	141
2°	McLaren	-	7	11	15	1	9	4	9	4	3	-	9	3	6	6	9	96
3°	Lotus	6	9	-	4	6	2	9	-	-	6	8	-	-	3	4	1	58
4°	Ferrari	-	-	3	-	7	-	3	-	-	-	3	10	4	3	-	4	37
5°	Ligier	7	-	-	3	2	1	6	3	3	3	-	-	-	-	1	-	29
6°	Benetton	1	3	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	9	-	19
7°	Tyrrell	2	-	-	-	-	-	-	-	3	-	1	-	-	-	-	5	11
8°	Lola			-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	1	-	-	-	6
9°	Brabham	-	-	1	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
10°	Arrows	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	1

*CAMPEONES MUNDIALES 1986

Todos los resultados, cuentan

1°: 9 PTS / 2°: 6 / 3°: 4 / 4°: 3 / 5°: 2 / 6°: 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); Nueva Zelanda (NZA); Portugal (POR); (SMR) es San Marino [que se juega en Imola]