



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

1988  
Primer Gran Premio  
de México



1988

## LA FICHA

GP DE MÉXICO

XII GRAN PREMIO DE MÉXICO

Cuarta carrera del año

29 de mayo de 1988

En el "Autódromo Hermanos Rodríguez". Distrito Federal  
(carrera # 456 de la historia)

Con 67 laps de 4,421 m., para un total de 296.207 Km  
[\*Sólo se dan estas 67 Laps por una salida en falso]

Podio: 1- Alain Prost/ McLaren  
2- Ayrton Senna/ McLaren  
3- Gerhard Berger/ Ferrari

Crono del ganador: 1h 30m 15.737s a 196.898 Kph/ prom (Grid: 2º) 9 puntos

Vuelta + Rápida: Alain Prost/ McLaren (la 52ª) de 1m 18.608s a 202.468 Kph/prom

Líder: Alain Prost/ McLaren (de la 1 a la 67)

Pole position: Ayrton Senna/ McLaren-Honda 1m 17.468s a 205.447 Kph/ prom  
[\*Se cronometraban hasta las milésimas de segundo]

Pista: seca

### POR REGLAMENTO

Los autos no deben de pesar menos de 500 los de motor atmosférico  
y 540 Kg los sobrecargados

Tipo de motores: con pistones alternativos de 4 tiempos

Sobrealimentación: posible

Capacidad máxima: 3.5 lt los atmosféricos y 1.5 lt los sobrecargados

Número de cilindros: no más de 12

RPM: ilimitada

Clase de gasolina: ilimitada

Reabastecimiento en la carrera: posible

Consumo máximo: libre para los atmosféricos y de 150 litros para los  
sobrecargados.



## INSCRITOS

#	PILOTO	NAC	EQUIPO	FONDO P #	MOTOR	CIL	NEUM	
1	NELSON PIQUET	BRA	Camel Team Lotus Honda	Lotus	100-T	Honda	RA168E V-6 t 1.5	Goodyear
2	SATORU NAKAJIMA	JAP	Camel Team Lotus Honda	Lotus	100-T	Honda	RA168E V-6 t 1.5	Goodyear
3	JONATHAN PALMER	ING	Tyrrell Racing Organisation	Tyrrell	017	Ford Cosworth	DFZ V-8 3.5	Goodyear
4	JULIAN BAILEY	ING	Tyrrell Racing Organisation	Tyrrell	017	Ford Cosworth	DFZ V-8 3.5	Goodyear
5	NIGEL MANSELL	ING	Canon Williams Team	Williams	FW-12	Judd	CV V-8 3.5	Goodyear
6	RICCARDO PATRESE	ITA	Canon Williams Team	Williams	FW-12	Judd	CV V-8 3.5	Goodyear
9	PIERCARLO GHINZANI	ITA	West Zakspeed Racing	Zakspeed	881	Zakspeed	1500/4 L-4 t 1.5	Goodyear
10	BERND SCHNEIDER	ALE	West Zakspeed Racing	Zakspeed	881	Zakspeed	1500/4 L-4 t 1.5	Goodyear
11	ALAIN PROST	FRA	Honda Marlboro McLaren	McLaren	MP4/4	Honda	RA168E V-6 t 1.5	Goodyear
12	AYRTON SENNA	BRA	Honda Marlboro McLaren	McLaren	MP4/4	Honda	RA168E V-6 t 1.5	Goodyear
14	PHILIPPE STREIFF	FRA	AGS Racing	AGS	JH-23	Ford Cosworth	DFZ V-8 3.5	Goodyear
15	MAURICIO GUGELMIN	BRA	Leyton House March Racing Team	March	881	Judd	CV V-8 3.5	Goodyear
16	IVAN CAPELLI	ITA	Leyton House March Racing Team	March	881	Judd	CV V-8 3.5	Goodyear
17	DEREK WARWICK	ING	USF&G Arrows Megatron	Arrows	A-10B	Megatron	M12/13 L-4 t 1.5	Goodyear
18	EDDIE CHEEVER	EUA	USF&G Arrows Megatron	Arrows	A-10B	Megatron	M12/13 L-4 t 1.5	Goodyear
19	ALESSANDRO NANNINI	ITA	Benetton Formula Ltd	Benetton	B-188	Ford Cosworth	DFR V-8 3.5	Goodyear
20	THIERRY BOUTSEN	BÉL	Benetton Formula Ltd	Benetton	B-188	Ford Cosworth	DFR V-8 3.5	Goodyear
21	NICOLA LARINI	ITA	Osella Squadra Corse	Osella	FA-1L	Osella	890T V-8 t 1.5	Goodyear
22	ANDREA DE CESARIS	ITA	Rial Racing	Rial	ARC-1	Ford Cosworth	DFZ V-8 3.5	Goodyear
23	ADRIAN CAMPOS	ESP	Lois Minardi Team	Minardi	M-188	Ford Cosworth	DFZ V-8 3.5	Goodyear
24	LUIS PÉREZ-SALA	ESP	Lois Minardi Team	Minardi	M-188	Ford Cosworth	DFZ V-8 3.5	Goodyear
25	RENÉ ARNOUX	FRA	Ligier Loto	Ligier	JS-31	Judd	CV V-8 3.5	Goodyear
26	STEFAN JOHANSSON	SUE	Ligier Loto	Ligier	JS-31	Judd	CV V-8 3.5	Goodyear
27	MICHELE ALBORETO	ITA	Scuderia Ferrari SpA SEFAC	Ferrari	F187/88C	Ferrari	033E V-6 t 1.5	Goodyear
28	GERHARD BERGER	AUT	Scuderia Ferrari SpA SEFAC	Ferrari	F187/88C	Ferrari	033E V-6 t 1.5	Goodyear
29	YANNICK DALMAS	FRA	Larrousse & Calmels F1	Lola	LC-88	Ford Cosworth	DFZ V-8 3.5	Goodyear
30	PHILIPPE ALLIOT	FRA	Larrousse & Calmels F1	Lola	LC-88	Ford Cosworth	DFZ V-8 3.5	Goodyear
31	GABRIELE TARQUINI	ITA	Coloni SpA	Coloni	FC-188	Ford Cosworth	DFZ V-8 3.5	Goodyear
32	OSCAR LARRAURI	ARG	Eurobrun Racing	Eurobrun	ER-188	Ford Cosworth	DFZ V-8 3.5	Goodyear
33	STEFANO MODENA	ITA	Eurobrun Racing	Eurobrun	ER-188	Ford Cosworth	DFZ V-8 3.5	Goodyear
36	ALEX CAFFI	ITA	BMS Scuderia Italia	Dallara	188	Ford Cosworth	DFZ V-8 3.5	Goodyear



**1988**

## EN LA HISTORIA

Fraude electoral de lujo: Carlos Salinas de Gortari es ungido para conducir el destino de México hacia la debacle moral. Una prueba elemental: año de los "cachirules": la selección juvenil de fut que incluyó jugadores con la edad trampeada.

El pintor Rufino Tamayo recibe la medalla Belisario Domínguez.

Son los Juegos Olímpicos en Seúl. Se empieza usar la fibra óptica para transmitir por cable.

Es fundada la red terrorista Al Qaeda en Pakistán. Mijail Gorbachov se elige, por unanimidad, cabeza del presidium en el Sóviet Supremo. La ONU reconoce la existencia del Estado Palestino.

Oscar Niemeyer, el arquitecto que soñó Brasilia es galardonado con el Pritzker.

En el cine: El Último Emperador de Bernardo Bertolucci. Decálogo de Krzysztof Kieslowski. Y también, Mujeres al Borde de Un Ataque de Nervios, de Pedro Almodóvar.

Los días de Il Pendolo di Foucault de Umberto Eco. Asimismo, año de la succulenta novela, Versos Satánicos de Salman Rushdie; por la cual será condenado a La Fatwa (muerte donde se lo encuentre, por blasfemo).

Suena el disco de Fania All-Stars: Bamboleo.

Carrera de la Fórmula 1 en México. Gana Alain Prost el domingo último de mayo.

**1988**

## LA CARRERA

Se había disputado apenas quince días antes el Grand Prix de Mónaco, el humor de las carreras estaba calentito.

Viene la gente entusiasmada para atender la cita en el Autódromo Hermanos Rodríguez y ser testigos de lo que ocurrirá en la cuarta carrera de la temporada de 1988, tras el inicio explosivo de los carros McLaren, comandados desde el murete por el astuto inglés Ron Dennis, que se han hecho con tres victorias en tres carreras.

No es de extrañar que nadie esperaba que se pudiera abatir a los coches británicos.

Dos de esos triunfos pertenecían a Alain Prost (en Brasil y Montecarlo) y uno a Ayrton Senna (en el GP de San Marino jugado en Ímola) la pelea podría estar igualada, pero una descalificación en Brasil y un abandono en Mónaco, ponían al paulista –quien recién completaba los 15 puntos en el torneo– marchando detrás del bicampeón francés.

Llegó pronto el verano en el norte de América: la capital de México estaba con buen calor y un sol radiante, mucha humedad, y en el cielo con nubes pesadas de lluvia.

De Good Year, habían prometido que se podía hacer toda la carrera con un solo set de llantas. En McLaren parecían tomar las cosas con calma, ya que entre su dupla de pilotos parecía haber gran entendimiento.

Los coches sobre-cargados con el turbo dejaban ver una performance superior; los autos "normalmente aspirados" andaban hasta tres segundos más lentos. Si se comparaba, por ejemplo, lo que demoraba Alessandro Nannini, de Benetton (Ford-Cosworth) con el mejor de los McLaren-Honda.

## SOBRE LA PRUEBA

Desde la arrancada las cosas venían mejor para Prost.

Más oportuno en el despegue, se puso a la cabeza de todos y ya no iría a soltar el liderazgo.

Senna declaraba más tarde que la válvula que descarga la presión del motor, le daba problemas. Piquet hizo la lucha por sobrepasarlo, pero Ayrton se recuperó y luego, se



puso durante toda la prueba, detrás de su compañero. Alcanzar a Alain y luego pasarlo, era una misión imposible.

Al paso de la justa, también Berger despachó a Nelson con su Lotus patrocinado por Camel. Se dejaba ver que, con puro tener un buen motor, no era suficiente, hacía falta que todo el carro estuviera a la par.

El piloto austriaco al servicio de Ferrari acabó por brillar: lograba cerrar la brecha que lo separaba de Senna.

A la mitad del Gran Premio, su diferencia rozaba los tres segundos. Pero el auto rojo bebía demás, gasolina y hubo que bajarle tantito al fragor.

A esas alturas, Nakajima ya se había retirado con el motor roto (igual que pasaría con Piquet) y era entonces, que entraba en la discusión Michele Alboreto, con el otro caballito de Maranello.

El dueto de Woking ya no tuvo rivales de quienes cuidarse. Iban a confeccionar el segundo doblete de 1988.

Los acompañó en el podio Berger, con crono de un minuto más tarde en la llegada a la meta. Alboreto fue cuarto y a Cesare Fiorio –el director de la scuderia– ni siquiera se le aproximaba una idea, de cómo hacerle para revertir la ventaja que les sacaban los contrincantes: la alianza Inglaterra-Japón era invencible.

Por otro lado, Warwick y Cheever le dieron un buen resultado a los Arrows (color guinda y blanco, con el apoyo de la empresa aseguradora norteamericana USF&G) ganando puntos, para que el equipo viviera su mejor año en la categoría suprema de las carreras.

#### **DISPUTA POR LA POLE**

Se trataba de hacer punta en la parrilla de largada. Así pues, Ayrton dio un giro espectacular: pole sitter. Era la 20ª vez, en su carrera y había sido hasta seis décimas más rápido que Prost.

Al par de coches ingleses blancos con un rojo luminoso de Marlboro, los seguirían los Ferrari y luego los Lotus: Berger, Piquet, Alboreto y Satoru Nakajima en el orden del día.

De paso, causando muy buena impresión los Arrows con su máquina de BMW-Megatron; si bien, con Nannini intercalado.

No había pilotos “de casa”, el español Luis Pérez-Sala con su Minardi no parecía ser tan competitivo, pero consiguió calificar porque pudo ser medio segundo más pronto, que el límite inferior impuesto. En cambio, su colega, Adrián Campos quedó fuera con demora de dos segundos.

Tampoco pudieron librar la eliminación: Jonathan Palmer y Julian Bailey de Tyrrell; tampoco, Nicola Larini con el Osella.

Ya casi listos para arrancar, el Lola (Ford Cosworth) del francés Philippe Alliot, levanta mucho polvo y hace un regadero de aceite. Hay problemas...

Entonces, Alliot saldrá desde el final cuando se reinicie el procedimiento de largada, después de un nuevo giro de formación.

La carrera terminará cuando den las 67 laps.

#### **ARRANCAN**

A Senna se le tergiversan las válvulas de su turbo. Quiere abrir la primera y entra en acción, la segunda. Lo dejan, en su carrera despavorida, tanto Prost como Piquet. Nakajima abre muy bien sus ojitos y se cuela entre los dos de Ferrari.

Alliot se queda congelado en la parrilla y Pérez-Sala de Minardi, corre al último.



Antes de cerrar el primer giro: Senna ha superado a Piquet en la aperaltada. Prost, hace punta y tras de él, van: Ayrton, Nelson, Satoru, Gerhard, Alboreto, Cheever, Warwick, Nannini y Boutsen.

+ + + + + +

A poco, Ivan Capelli detiene su March con la transmisión hecha nudo. Y Nannini pasa a Boutsen. Prost ya ha relegado a Senna a tres segundos. A Piquet le gana Berger y Alboreto ocupa el quinto lugar en vez de Nakajima.

+ + + + + +  
+ + + + + +

Gugelmin se tiene que dar por vencido, dado un cortocircuito en su March (azul celeste de Leyton House, cuyo dueño era Akira Akagi. Se trataba de una empresa de bienes raíces en Japón, después metida en complejos líos legales). Este auto era una creación de aquel precoz ingeniero muy joven, llamado Adrian Newey

+ + + + + +  
+ + + + + +

Mansell y Patrese iban sobre autos de Williams que este año no andaban, los impulsaban los motores de Judd, igual que a los March. No llegaron ni a la 20ª lap.

+ + + + + +

Prost muy pronto ya anda doblando (pasándolos con un giro) a varios de los que van detrás. Es cuando medio se acercan Senna y Berger.

Más tarde Alex Caffi se queda sin frenos corriendo por las Eses de Solana. Y de paso, toca al Ligier de Arnoux, que sale, ya sin el alerón trasero. Y Bernd Schneider se detiene en el césped, con su motor de Zakspeed, sobrecalentado.

Nueve segundos entre un McLaren y otro. Berger lejos, a 13. Cheever tropieza en uno de los bordillos y se va por delante Derek, que va séptimo. Casi a la mitad, queda fuera Ghinzani que salió por una de las márgenes, dañando todo el frente, del otro coche auspiciado por los cigarrillos West.

Faltan menos de veinte giros: Streiff sale a pits para cambiar su caja de control electrónico y pierde cuatro vueltas con tal contratiempo.

Prost ya implanta el récord de la vuelta más rápida (1 minuto con 18.608 segundos) a la altura de la 52ª. Va por delante de Senna (con 7.2 segundos): luego, Berger (a 27.9s); después Alboreto, Warwick y Cheever doblados con una; Nannini, Boutsen, y de Cesaris: doblemente lapeados.

Una carrera razonable con el Rial, la que hace Andrea de Cesaris, pero se da por vencido debido a una falla en la transmisión sobre el 53º giro.

A poco de llegar, todavía hay una zanja de ocho segundos entre los dos de McLaren.

Nannini sufre calambres en la pierna derecha; tanto, que se escucha por la radio que llora. Pero es amenazado por Boutsen, cuyo Benetton es muy inestable al frenar.

Son 67 vueltas y les reciben en la raya con la bandera exprefeso para esa terminación.

### LLEGADA A LA LÍNEA FINAL

Alain Prost lleva tres carreras ganadas en este curso. Por delante del brasileño, su compañero, y de los Ferrari con Berger y Alboreto al volante.

Enseguida los Arrows y los Benetton de Nannini y de Boutsen, séptimo y octavo. Luego, Yanick Dalmás, Stefan Johansson, y Luis Pérez-Sala que ha hecho una valiosa remontada; por fin: Streiff, Larrauri, Tarquini, Ghinzani y Capelli.

Con su victoria número 31 Alain Prost está saboreando lo que él cree que es su mejor época; ha gando por primera vez en territorio de América del Norte. Además, ya le parece que se puede mantener por encima de Ayrton Senna.

Ni cerquita de la frente le pasa, lo aguerrido que resultará su compañero de equipo.

Los dos, casi se acaban lo que hay en los depósitos de combustible en sus autos y terminan casi sin neumáticos.

+ + + + + +  
+ + + + + +  
+ + + + + +  
+ + + + + +



Les esperan unos duelos, en los cuales tendrán que arrojar todo lo que tienen.

Los Ferrari parecen contar con coches bien balanceados y motores potentes; pero pierden ante la destreza de los japoneses con los adelantos electrónicos.

## NÚMEROS en 1988

Para la anécdota: la vuelta más rápida de Prost supera con medio segundo la del año previo. Ahora, con motores con 300 caballos menos de potencia. Ello, para demostrar que la evolución en los neumáticos, la llegada de nuevos materiales, la magia aerodinámica y las geometrías de los pisos de los autos, ha sido espectacular, en tan solo una temporada.

No hay que alarmarse, pero la tecnología anterior: no tarda en ser obsoleta.

La categoría más competente ya se puede ver acá, en esta "carpa" donde chocan las mejores naves que ruedan: la pasión automovilística, está a punto de entrar en una era que hasta hace poco, ni se pensaba siquiera.

La cosa se está poniendo más negra, ya que desaparecen los metales brillantes y llegan los nuevos compuestos de carbono.

Otra cosa, muy importante es la que se puede percibir, los ordenadores comienzan invadir, no sólo las oficinas donde se manejan los pagos que hay que hacer, sino que también, los talleres.

Varios periodistas, ya comienzan a usar las primeras computadoras que viajan consigo.

## LOS RECORDS

En cuanto a las victorias: era la número 31 de Alain Prost. La 59ª de McLaren y la 31ª también, de Honda como motorista.

Las cuerdas de largada llevaban otro ritmo: era apenas la número 20 de Ayrton Senna; la 29ª para el constructor McLaren y la 25ª, de Honda con sus motores canallas.

Llegaba asimismo, a su 50ª largada, el equipo de Giancarlo Minardi que se ocupaba más que nadie de descubrir nuevos pilotos. Y también, patrocinios que no eran de los más usuales, como en este tiempo en que promocionaba los jeans españoles de Lois.

Por fin: las vueltas más rápidas eran: para Honda con su aparatología, la 30ª. La 41ª, de McLaren y la 22ª de Prost

## EL TÍTULO

Parecía que iba acabar en manos del cerebral francés, Alain Prost; por ahora con 33 puntos, contra los 15 que había cobrado Senna; quien incluso iba tercero en la tabla de posiciones, detrás de Gerhard Berger y su Ferrari que sumaban ya los 18.

Pero, el McLaren MP4-4 era un coche nunca visto y permitió ganar 15 de los 16 GP de la campaña (el 93.8%) y liderar en el 97.4% de los giros en carrera (que habían sido 4,741 en total).

Al paulista todavía le faltaba ganar en: Canadá, los Estados Unidos, Inglaterra, Alemania, Hungría, Bélgica y Japón, para terminar tres puntos por encima de su contrincante en el standing; así fue cuando se escogieron los mejores once resultados, que eran los que contaban para ser monarca.

Había sido en realidad un campeonato disputado entre dos pilotos, que acabarían por escenificar una señora reyerta que los hizo enemigos mortales.

Quien les seguía quedó casi 50 puntos por debajo en el recuento final del año.

Fue un torneo de dos reverendos calaveras.



## RELACIÓN CON EL PRESENTE

Nunca se debe de decir de esta agua no he de beber. Y por otro lado, hay que animarse a hacer los cambios radicales, cuando se necesita un viraje de 180 grados.

Las hegemonías acaban por ceder. Nuevas organizaciones llegan y hacen destrozos a su paso.

Equipos que parecen ya no tener futuro, pueden renacer. Otros, que fueron intocables, se despedirán.

Ha sido el caso alarmante de Lotus que por entonces, empezaba a sufrir una caída libre, para no llegar siquiera completos, a la década de los años noventa.

Ferrari con Umberto Agnelli al frente y enseguida, con Luca Codero di Montezemolo parecía que nunca iba a volver por su fueros.

La McLaren de Ron Dennis con Honda, daba la sensación de ser un equipo que iba a durar cien años haciendo lo que le viniera en gana.

En cambio Frank Williams, pasaba por momentos muy desagradables junto con su asociado, Patrick Head, en 1988.

Los cambios de suministradores de maquinaria, ya se aprecia cómo es que tienen un efecto fatal ¿Quién iba a imaginar que un año después, con maquinaria de Renault, los de Williams iban a ser subcampeones? Enseguida, monarcas absolutos, de 1992 a 1997.

Hoy. Se ve enorme el imperio de Mercedes. Sin embargo, está claro que no tarda en ser Ferrari lo que ha sido.

Basta recordar los años con el tándem: Ross Brawn, Jean Todt y Michael Schumacher; de 1999 a 2006, cuando los rojillos hicieron lo que nadie hubiera apostado que harían.

Hoy, McLaren y Williams parecen al borde de la tumba: pero tienen muchos recursos de donde echar mano.

El factor humano es básico y muchas veces, el cambio de generaciones es de lo más dañino para las empresas. Sale el mandamás, que los había enseñado a hacer todo como él pensaba que era lo mejor y en su ausencia, los de siempre, no entienden los nuevos modos de estos quienes han llegado al frente.

Los dos equipos ingleses echan mucho de menos a Ron Dennis, a Patrick Head y hasta la vejez de Frank Williams.

Sí. Si van a levantar cabeza: sucederá cuando, desde el portero, hasta el más importante de los empleados: toque la música en el mismo tono y a ritmo igual.

Hay veces en que se hace necesario darle vacaciones al 100% de los miembros de una administración pasada. No sólo al director.

Lo hizo con el equipo de F1 de Honda, Ross Brawn y luego, lo volvió a hacer Mercedes con Brawn GP. Dos organizaciones que de la nada, concretaron maravillas.





## 1988 LAS QUALYS EN MÉXICO

POS	PILOTO	EQUIPO	MOTOR	CRONO	DÉFICIT	MEDIA	%
1°	AYRTON SENNA	McLaren	Honda	1'17"468	- -	205.447	--
2°	ALAIN PROST	McLaren	Honda	1'18"097	0.629	203.793	100.812
3°	GERHARD BERGER	Ferrari	Ferrari	1'18"120	0.652	203.733	100.842
4°	NELSON PIQUET	Lotus	Honda	1'18"946	1.478	201.601	101.908
5°	MICHELE ALBORETO	Ferrari	Ferrari	1'19"626	2.158	199.879	102.786
6°	SATORU NAKAJIMA	Lotus	Honda	1'20"275	2.807	198.263	103.623
7°	EDDIE CHEEVER	Arrows	Megatron	1'20"451	2.983	197.830	103.851
8°	ALESSANDRO NANNINI	Benetton	Ford Cosworth	1'20"740	3.272	197.122	104.224
9°	DEREK WARWICK	Arrows	Megatron	1'20"775	3.307	197.036	104.269
10°	IVAN CAPELLI	March	Judd	1'21"952	4.484	194.206	105.788
11°	THIERRY BOUTSEN	Benetton	Ford Cosworth	1'22"029	4.561	194.024	105.888
12°	ANDREA DE CESARIS	Rial	Ford Cosworth	1'22"245	4.777	193.514	106.166
13°	PHILIPPE ALLIOT	Lola	Ford Cosworth	1'22"348	4.880	193.272	106.299
14°	NIGEL MANSELL	Williams	Judd	1'22"363	4.895	193.237	106.319
15°	BERND SCHNEIDER	Zakspeed	Zakspeed	1'22"642	5.174	192.585	106.679
16°	MAURICIO GUGELMIN	March	Judd	1'22"801	5.333	192.215	106.884
17°	RICCARDO PATRESE	Williams	Judd	1'22"972	5.504	191.819	107.105
18°	PIERCARLO GHINZANI	Zakspeed	Zakspeed	1'23"078	5.610	191.574	107.242
19°	PHILIPPE STREIFF	AGS	Ford Cosworth	1'23"191	5.723	191.314	107.388
20°	RENÉ ARNOUX	Ligier	Judd	1'23"287	5.819	191.093	107.511
21°	GABRIELE TARQUINI	Coloni	Ford Cosworth	1'23"603	6.135	190.371	107.919
22°	YANNICK DALMAS	Lola	Ford Cosworth	1'23"606	6.138	190.364	107.923
23°	ALEX CAFFI	Dallara	Ford Cosworth	1'23"716	6.248	190.114	108.065
24°	STEFAN JOHANSSON	Ligier	Judd	1'23"721	6.253	190.103	108.072
25°	LUIS PÉREZ-SALA	Minardi	Ford Cosworth	1'23"857	6.389	189.795	108.247
26°	OSCAR LARRAURI	Eurobrun	Ford Cosworth	1'24"032	6.564	189.399	108.473
N C							
27°	JONATHAN PALMER	Tyrrell	Ford Cosworth	1'24"390	6.922	188.596	108.935
28°	NICOLA LARINI	Osella	Osella	1'24"405	6.937	188.562	108.955
29°	JULIAN BAILEY	Tyrrell	Ford Cosworth	1'25"231	7.763	186.735	110.021
30°	ADRIÁN CAMPOS	Minardi	Ford Cosworth	1'26"058	8.590	184.940	

Grid en el que se formarán sólo 26 unidades para la largada



## 1988 LA PARRILLA

2. A. PROST - McLaren Honda - 1'18"097	1. A. SENNA - McLaren Honda - 1'17"468
4. N. PIQUET - Lotus Honda - 1'18"946	3. G. BERGER - Ferrari - 1'18"120
6. S. NAKAJIMA - Lotus Honda - 1'20"275	5. M. ALBORETO - Ferrari - 1'19"626
8. A. NANNINI - Benetton Ford Cosworth - 1'20"740	7. E. CHEEVER - Arrows Megatron - 1'20"451
10. I. CAPELLI - March Judd - 1'21"952	9. D. WARWICK - Arrows Megatron - 1'20"775
12. A. De CESARIS - Rial Ford Cosworth - 1'22"245	11. T. BOUTSEN - Benetton Ford Cosworth - 1'22"029
14. N. MANSELL - Williams Judd - 1'22"363	13. P. ALLIOT* - Lola Ford Cosworth - 1'22"348
16. M. GUGELMIN - March Judd - 1'22"801	15. B. SCHNEIDER - Zakspeed - 1'22"642
18. P. GHINZANI - Zakspeed - 1'23"078	17. R. PATRESE - Williams Judd - 1'22"972
20. R. ARNOUX - Ligier Judd - 1'23"287	19. P. STREIFF - AGS Ford Cosworth - 1'23"191
22. Y. DALMAS - Lola Ford Cosworth - 1'23"606	21. G. TARQUINI - Coloni Ford Cosworth - 1'23"603
24. S. JOHANSSON - Ligier Judd - 1'23"721	23. A. CAFFI - Dallara Ford Cosworth - 1'23"716
26. O. LARRAURI - Eurobrun Ford Cosworth - 1'24"032	25. L. PÉREZ-SALA - Minardi Ford Cosworth - 1'23"857

P. Alliot largará desde atrás del grid, por un problema en la primera oportunidad en la que se arrancó



## 1988 SULLEGADA A LA META

RNK	#	PILOTO	EQUIPO	MOTOR	LAPS	CRONO	PTS
1°	11	ALAIN PROST	McLaren	Honda	67	1h 30m 15.737s	9
2°	12	AYRTON SENNA	McLaren	Honda	67	1h 30m 22.841s (+07.104s)	6
3°	28	GERHARD BERGER	Ferrari	Ferrari	67	1h 31m 13.051s (+57.314s)	4
4°	27	MICHELE ALBORETO	Ferrari	Ferrari	66		3
5°	17	DEREK WARWICK	Arrows	Megatron	66		2
6°	18	EDDIE CHEEVER	Arrows	Megatron	66		1
7°	19	ALESSANDRO NANNINI	Benetton	Ford Cosworth	65		
8°	20	THIERRY BOUTSEN	Benetton	Ford Cosworth	64		
9°	29	YANNICK DALMAS	Lola	Ford Cosworth	64		
10°	26	STEFAN JOHANSSON	Ligier	Judd	63		
11°	24	LUIS PÉREZ-SALA	Minardi	Ford Cosworth	63		
12°	14	PHILIPPE STREIFF	AGS	Ford Cosworth	63		
13°	32	OSCAR LARRAURI	Eurobrun	Ford Cosworth	63		
14°	31	GABRIELE TARQUINI	Coloni	Ford Cosworth	62		
15°	9	PIERCARLO GHINZANI	Zakspeed	Zakspeed	61		
16°	16	IVAN CAPELLI	March	Judd	61		
ab	1	NELSON PIQUET	Lotus	Honda	58	Motor	
ab	22	ANDREA DE CESARIS	Rial	Ford Cosworth	52	Embrague	
ab	2	SATORU NAKAJIMA	Lotus	Honda	27	Motor	
ab	5	NIGEL MANSELL	Williams	Judd	20	Motor	
ab	10	BERND SCHNEIDER	Zakspeed	Zakspeed	16	Motor	
ab	6	RICCARDO PATRESE	Williams	Judd	16	Motor	
ab	25	RENÉ ARNOUX	Ligier	Judd	13	Enganche	
ab	36	ALEX CAFFI	Dallara	Ford Cosworth	13	Enganche	
ab	15	MAURICIO GUGELMIN	March	Judd	10	Electrónica	
ab	30	PHILIPPE ALLIOT	Lola	Ford Cosworth	0	Se retira	
NC	3	JONATHAN PALMER	Tyrrell	Ford Cosworth			
NC	21	NICOLA LARINI	Osella	Osella			
NC	4	JULIAN BAILEY	Tyrrell	Ford Cosworth			
NC	23	ADRIÁN CAMPOS	Minardi	Ford Cosworth			
DESC	33	STEFANO MODENA	Eurobrun	Ford Cosworth		Alerón f de espec	

1988  
**LIDERANDO**  
EN LA CARRERA  
Piloto: A. PROST  
Equipo: McLaren  
Motor: Honda

Vueltas liderando: 67

De la 1ª a la 67ª

Total de laps: 67



1988 LA CARRERA  
LAP BY LAP

GIRO	SEN 1	PRO 2	BER 3	PIQ 4	ALB 5	NAK 6	CHE 7	NAN 8	WAR 9	CAP 10	BOU 11	DCE 12	ALL 13	MAN 14	SCH 15	GUG 16	PAT 17	GHI 18	STR 19	ARN 20	TAR 21	DAL 22	CAF 23	JOH 24	PER 25	LRR 26
1°	PRO	SEN	PIQ	NAK	BER	ALB	CHE	WAR	NAN	BOU	MAN	SCH	DCE	CAP	GHI	PAT	GUG	STR	TAR	ARN	JOH	LRR	DAL	CAF	PER	
2°	PRO	SEN	PIQ	NAK	BER	ALB	CHE	WAR	BOU	NAN	SCH	MAN	CAP	DCE	GHI	GUG	PAT	STR	TAR	ARN	JOH	DAL	LRR	CAF	PER	
3°	PRO	SEN	PIQ	BER	NAK	ALB	CHE	WAR	BOU	NAN	SCH	DCE	CAP	MAN	GHI	GUG	PAT	STR	TAR	ARN	JOH	DAL	LRR	CAF	PER	
4°	PRO	SEN	PIQ	BER	NAK	ALB	CHE	WAR	NAN	BOU	SCH	DCE	CAP	MAN	GHI	GUG	PAT	STR	TAR	ARN	DAL	JOH	LRR	CAF	PER	
5°	PRO	SEN	PIQ	BER	ALB	NAK	CHE	WAR	NAN	BOU	SCH	DCE	CAP	MAN	GUG	GHI	PAT	STR	TAR	DAL	ARN	JOH	LRR	CAF	PER	
6°	PRO	SEN	PIQ	BER	ALB	NAK	CHE	WAR	NAN	BOU	SCH	DCE	CAP	MAN	GUG	GHI	STR	PAT	DAL	TAR	ARN	JOH	LRR	CAF	PER	
7°	PRO	SEN	PIQ	BER	ALB	NAK	CHE	WAR	NAN	BOU	SCH	DCE	CAP	GUG	MAN	GHI	STR	DAL	PAT	TAR	ARN	JOH	LRR	CAF	PER	
8°	PRO	SEN	PIQ	BER	ALB	NAK	CHE	WAR	NAN	BOU	SCH	DCE	CAP	GUG	MAN	DAL	STR	GHI	PAT	TAR	ARN	JOH	LRR	CAF	PER	
9°	PRO	SEN	BER	PIQ	ALB	NAK	CHE	WAR	NAN	BOU	SCH	DCE	CAP	GUG	STR	DAL	MAN	GHI	PAT	TAR	JOH	ARN	LRR	CAF	PER	
10°	PRO	SEN	BER	PIQ	ALB	NAK	CHE	WAR	NAN	BOU	SCH	DCE	CAP	GUG	STR	DAL	MAN	GHI	PAT	TAR	JOH	ARN	LRR	CAF	PER	
11°	PRO	SEN	BER	PIQ	ALB	NAK	CHE	WAR	NAN	BOU	SCH	DCE	CAP	STR	DAL	GHI	PAT	TAR	JOH	ARN	LRR	CAF	MAN	PER		
12°	PRO	SEN	BER	PIQ	ALB	NAK	CHE	WAR	NAN	BOU	SCH	DCE	CAP	STR	DAL	GHI	PAT	JOH	TAR	ARN	LRR	CAF	MAN	PER		
13°	PRO	SEN	BER	PIQ	ALB	NAK	CHE	WAR	NAN	BOU	SCH	DCE	CAP	STR	DAL	PAT	GHI	JOH	TAR	ARN	LRR	CAF	MAN	PER		
14°	PRO	SEN	BER	PIQ	ALB	NAK	CHE	WAR	NAN	BOU	SCH	DCE	CAP	STR	DAL	PAT	GHI	JOH	TAR	LRR	MAN	PER				
15°	PRO	SEN	BER	PIQ	ALB	NAK	CHE	WAR	NAN	BOU	SCH	DCE	STR	DAL	PAT	GHI	JOH	TAR	LRR	MAN	PER	CAP				
16°	PRO	SEN	BER	PIQ	ALB	NAK	CHE	WAR	NAN	BOU	SCH	DCE	STR	DAL	PAT	GHI	JOH	LRR	TAR	MAN	PER	CAP				
17°	PRO	SEN	BER	PIQ	ALB	NAK	CHE	WAR	NAN	BOU	DCE	STR	DAL	GHI	JOH	LRR	TAR	MAN	PER	CAP						
18°	PRO	SEN	BER	PIQ	ALB	NAK	CHE	WAR	NAN	BOU	DCE	STR	DAL	GHI	JOH	LRR	TAR	MAN	PER	CAP						
19°	PRO	SEN	BER	PIQ	ALB	NAK	CHE	WAR	NAN	BOU	DCE	STR	DAL	GHI	JOH	LRR	TAR	PER	MAN	CAP						
20°	PRO	SEN	BER	PIQ	ALB	NAK	CHE	WAR	NAN	BOU	DCE	STR	DAL	GHI	JOH	LRR	TAR	PER	MAN	CAP						
21°	PRO	SEN	BER	PIQ	ALB	NAK	CHE	WAR	NAN	BOU	DCE	STR	DAL	GHI	JOH	LRR	TAR	PER	CAP							
22°	PRO	SEN	BER	PIQ	ALB	NAK	CHE	WAR	NAN	BOU	DCE	STR	DAL	GHI	JOH	LRR	TAR	PER	CAP							
23°	PRO	SEN	BER	PIQ	ALB	NAK	CHE	WAR	NAN	BOU	DCE	STR	DAL	GHI	JOH	LRR	TAR	PER	CAP							
24°	PRO	SEN	BER	PIQ	ALB	NAK	CHE	WAR	NAN	BOU	DCE	STR	DAL	GHI	JOH	LRR	TAR	PER	CAP							
25°	PRO	SEN	BER	PIQ	ALB	NAK	CHE	WAR	NAN	BOU	DCE	STR	DAL	GHI	JOH	LRR	TAR	PER	CAP							
26°	PRO	SEN	BER	PIQ	ALB	NAK	WAR	CHE	NAN	BOU	DCE	STR	DAL	GHI	JOH	LRR	TAR	PER	CAP							
27°	PRO	SEN	BER	PIQ	ALB	NAK	WAR	CHE	NAN	BOU	DCE	STR	DAL	GHI	JOH	LRR	TAR	PER	CAP							
28°	PRO	SEN	BER	PIQ	ALB	WAR	CHE	NAN	BOU	DCE	STR	DAL	GHI	JOH	LRR	PER	TAR	CAP								
29°	PRO	SEN	BER	PIQ	ALB	WAR	CHE	NAN	BOU	DCE	STR	DAL	GHI	JOH	LRR	PER	TAR	CAP								
30°	PRO	SEN	BER	PIQ	ALB	WAR	CHE	NAN	BOU	DCE	STR	DAL	GHI	JOH	LRR	PER	TAR	CAP								
31°	PRO	SEN	BER	PIQ	ALB	WAR	CHE	NAN	BOU	DCE	STR	DAL	GHI	JOH	LRR	PER	TAR	CAP								
32°	PRO	SEN	BER	PIQ	ALB	WAR	CHE	NAN	BOU	DCE	STR	DAL	JOH	LRR	PER	TAR	GHI	CAP								
33°	PRO	SEN	BER	PIQ	ALB	WAR	CHE	NAN	BOU	DCE	STR	DAL	JOH	LRR	PER	TAR	GHI	CAP								
34°	PRO	SEN	BER	PIQ	ALB	WAR	CHE	NAN	BOU	DCE	STR	DAL	JOH	LRR	PER	TAR	GHI	CAP								
35°	PRO	SEN	BER	PIQ	ALB	WAR	CHE	NAN	BOU	DCE	STR	DAL	JOH	LRR	PER	TAR	GHI	CAP								
36°	PRO	SEN	BER	PIQ	ALB	WAR	CHE	NAN	BOU	DCE	STR	DAL	JOH	LRR	PER	TAR	GHI	CAP								
37°	PRO	SEN	BER	PIQ	ALB	WAR	CHE	NAN	BOU	DCE	STR	DAL	JOH	LRR	PER	TAR	GHI	CAP								
38°	PRO	SEN	BER	PIQ	ALB	WAR	CHE	NAN	BOU	DCE	STR	DAL	JOH	LRR	PER	TAR	GHI	CAP								
39°	PRO	SEN	BER	PIQ	ALB	WAR	CHE	NAN	BOU	DCE	STR	DAL	JOH	LRR	PER	TAR	GHI	CAP								
40°	PRO	SEN	BER	PIQ	ALB	WAR	CHE	NAN	BOU	DCE	STR	DAL	JOH	LRR	PER	TAR	GHI	CAP								
41°	PRO	SEN	BER	PIQ	ALB	WAR	CHE	NAN	BOU	DCE	STR	DAL	JOH	LRR	PER	TAR	GHI	CAP								
42°	PRO	SEN	BER	PIQ	ALB	WAR	CHE	NAN	BOU	DCE	STR	DAL	JOH	LRR	PER	TAR	GHI	CAP								
43°	PRO	SEN	BER	PIQ	ALB	WAR	CHE	NAN	BOU	DCE	DAL	STR	JOH	LRR	PER	TAR	GHI	CAP								
44°	PRO	SEN	BER	PIQ	ALB	WAR	CHE	NAN	BOU	DCE	DAL	JOH	LRR	PER	TAR	STR	GHI	CAP								
45°	PRO	SEN	BER	PIQ	ALB	WAR	CHE	NAN	BOU	DCE	DAL	JOH	LRR	PER	TAR	STR	GHI	CAP								
46°	PRO	SEN	BER	PIQ	ALB	WAR	CHE	NAN	BOU	DCE	DAL	JOH	LRR	PER	TAR	STR	GHI	CAP								
47°	PRO	SEN	BER	PIQ	ALB	WAR	CHE	NAN	BOU	DCE	DAL	JOH	LRR	PER	TAR	STR	GHI	CAP								
48°	PRO	SEN	BER	PIQ	ALB	WAR	CHE	NAN	BOU	DCE	DAL	JOH	LRR	PER	TAR	STR	GHI	CAP								
49°	PRO	SEN	BER	PIQ	ALB	WAR	CHE	NAN	BOU	DCE	DAL	JOH	PER	LRR	TAR	STR	GHI	CAP								
50°	PRO	SEN	BER	PIQ	ALB	WAR	CHE	NAN	BOU	DCE	DAL	JOH	PER	LRR	TAR	STR	GHI	CAP								
51°	PRO	SEN	BER	PIQ	ALB	WAR	CHE	NAN	BOU	DCE	DAL	JOH	PER	LRR	TAR	STR	GHI	CAP								
52°	PRO	SEN	BER	PIQ	ALB	WAR	CHE	NAN	BOU	DCE	DAL	JOH	PER	LRR	TAR	STR	GHI	CAP								
53°	PRO	SEN	BER	PIQ	ALB	WAR	CHE	NAN	BOU	DAL	JOH	PER	LRR	STR	TAR	GHI	CAP									
54°	PRO	SEN	BER	PIQ	ALB	WAR	CHE	NAN	BOU	DAL	JOH	PER	LRR	STR	TAR	GHI	CAP									
55°	PRO	SEN	BER	PIQ	ALB	WAR	CHE	NAN	BOU	DAL	JOH	PER	LRR	STR	TAR	GHI	CAP									
56°	PRO	SEN	BER	PIQ	ALB	WAR	CHE	NAN	BOU	DAL	JOH	PER	LRR	STR	TAR	GHI	CAP									
57°	PRO	SEN	BER	PIQ	ALB	WAR	CHE	NAN	BOU	DAL	JOH	PER	LRR	STR	TAR	GHI	CAP									
58°	PRO	SEN	BER	PIQ	ALB	WAR	CHE	NAN	BOU	DAL	JOH	PER	LRR	STR	TAR	GHI	CAP									
59°	PRO	SEN	BER	ALB	WAR	CHE	NAN	BOU	DAL	JOH	PER	LRR	STR	TAR	GHI	CAP										
60°	PRO	SEN	BER	ALB	WAR	CHE	NAN	BOU	DAL	JOH	PER	STR	LRR	TAR	GHI	CAP										
61°	PRO	SEN	BER	ALB	WAR	CHE	NAN	BOU	DAL	JOH	PER	STR	LRR	TAR	GHI	CAP										
62°	PRO	SEN	BER	ALB	WAR	CHE	NAN	BOU	DAL	JOH	PER	STR	LRR	TAR												
63°	PRO	SEN	BER	ALB	WAR	CHE	NAN	BOU	DAL	JOH	PER	STR	LRR													
64°	PRO	SEN	BER	ALB	WAR	CHE	NAN	BOU	DAL																	
65°	PRO	SEN	BER	ALB	WAR	CHE	NAN																			
66°	PRO	SEN	BER	ALB	WAR	CHE																				
67°	PRO	SEN	BER																							

META

1°

2°

3°

4°

5°

6°

7°

8°

9°

10°



## 1988 EL TORNEO MUNDIAL PILOTOS

		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	PTS
		BRA	SMR	MÓN	MÉX	CAN	EUA	FRA	ING	ALE	HUN	BÉL	ITA	POR	ESP	JAP	AUS	
1º	A. SENNA	-	9	-	6	9	9	6	9	9	9	9	-	1	3	9	6	90
2º	A. PROST	9	6	9	9	6	6	9	-	6	6	6	-	9	9	6	9	87
3º	G. BERGER	6	2	6	4	-	-	3	-	4	3	-	9	-	1	3	-	41
4º	T. BOUTSEN	-	3	-	-	4	4	-	-	1	4	-	1	4	-	4	2	27
5º	M. ALBORETO	2	-	4	3	-	-	4	-	3	-	-	6	2	-	-	-	24
6º	N. PIQUET	4	4	-	-	3	-	2	2	-	-	3	-	-	-	-	4	22
7º	I. CAPELLI	-	-	-	-	2	-	-	-	2	-	4	2	6	-	-	1	17
=	D. WARWICK	3	-	3	2	-	-	-	1	-	-	2	3	3	-	-	-	17
9º	N. MANSELL	-	-	-	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-	6	-	-	12
=	A. NANNINI	-	1	-	-	-	-	1	4	-	-	-	-	-	4	2	-	12
1º.	R. PATRESE	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	2	1	3	8
12º	E. CHEEVER	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1	4	-	-	-	-	6
13º	M. GUGELMIN	-	-	-	-	-	-	-	3	-	2	-	-	-	-	-	-	5
=	J. PALMER	-	-	2	-	1	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5
15º	A. De CESARIS	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3
16º	S. NAKAJIMA	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
=	P. MARTINI	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1

### \*CAMPEÓN MUNDIAL 1988

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 BRA	2 SMR	3 MÓN	4 MÉX	5 CAN	6 EUA	7 FRA	8 ING	9 ALE	10 HUN	11 BÉL	12 ITA	13 POR	14 ESP	15 JAP	16 AUS	PTS
1°	McLaren	9	15	9	15	15	15	15	9	15	15	15	-	10	12	15	15	199
2°	Ferrari	8	2	10	7	-	-	7	-	7	3	-	15	2	1	3	-	65
3°	Benetton	-	4	-	-	4	4	1	4	1	4	-	1	4	4	6	2	39
4°	Lotus	5	4	-	-	3	-	2	2	-	-	3	-	-	-	-	4	23
5°	Arrows	3	-	3	3	-	-	-	1	-	-	3	7	3	-	-	-	23
=	March	-	-	-	-	2	-	-	3	2	2	4	2	6	-	-	1	22
7°	Williams	-	-	1	-	-	-	-	6	-	1	-	-	-	8	1	3	20
8°	Tyrrell	-	-	2	-	1	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5
9°	Rial	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3
10°	Minardi	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1

### \*CAMPEONES MUNDIALES 1988

Todos los resultados, cuentan

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

\*(XI) Undécimo: 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 Ímola]