



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

1990

Primer Gran Premio
de México



1990

LA FICHA

GP DE MÉXICO

XIV GRAN PREMIO DE MÉXICO

Sexta carrera del año

24 de junio de 1990

En el "Autódromo Hermanos Rodríguez". Distrito Federal
(carrera # 490 de la historia)

Con 69 laps de 4,421 m., para un total de 305.049 Km

Podio: 1- A. Prost/ Ferrari
2- N. Mansell/ Ferrari
3- G. Berger/ McLaren

Crono del ganador: 1h 32m 35.783s a 197.664 Kph/ prom (Grid: 13º) 9 puntos

Vuelta + Rápida: Alain Prost/ Ferrari (la 58ª) de 1m 17.958s a 204.156 Kph/prom

Líderes: Ayrton Senna/ McLaren (de la 1 a la 60) y, Alain Prost/ Ferrari (de la 61 a la 69)

Pole position: Gerhard Berger/ McLaren-Honda 1m 17.227s a 206.089 Kph/ prom

Pista: seca





INSCRITOS

#	PILOTO	NAC	EQUIPO	FONDO P #	MOTOR	CIL	NEUM	
1	ALAIN PROST	FRA	Scuderia Ferrari SpA	Ferrari	641	Ferrari	036 V-12 3.5	Goodyear
2	NIGEL MANSELL	ING	Scuderia Ferrari SpA	Ferrari	641	Ferrari	036 V-12 3.5	Goodyear
3	SATORU NAKAJIMA	JAP	Tyrrell Racing Organisation	Tyrrell	019	Ford Cosworth	DFR V-8 3.5	Pirelli
4	JEAN ALESI	FRA	Tyrrell Racing Organisation	Tyrrell	019	Ford Cosworth	DFR V-8 3.5	Pirelli
5	THIERRY BOUTSEN	BÉL	Canon Williams Team	Williams	FW-13B	Renault	RS2 V-10 3.5	Goodyear
6	RICCARDO PATRESE	ITA	Canon Williams Team	Williams	FW-13B	Renault	RS2 V-10 3.5	Goodyear
7	DAVID BRABHAM	AUS	Motor Racing Developments	Brabham	BT-59	Judd	EV V-8 3.5	Pirelli
8	STEFANO MODENA	ITA	Motor Racing Developments	Brabham	BT-59	Judd	EV V-8 3.5	Pirelli
9	MICHELE ALBORETO	ITA	Footwork Arrows Racing	Arrows	A-11B	Ford Cosworth	DFR V-8 3.5	Goodyear
10	ALEX CAFFI	ITA	Footwork Arrows Racing	Arrows	A-11B	Ford Cosworth	DFR V-8 3.5	Goodyear
11	DEREK WARWICK	ING	Camel Team Lotus	Lotus	102	Lamborghini	3512 V-12 3.5	Goodyear
12	MARTIN DONNELLY	ING	Camel Team Lotus	Lotus	102	Lamborghini	3512 V-12 3.5	Goodyear
14	OLIVIER GROUILLARD	FRA	Fondmetal Osella	Osella	FA1M-E	Ford Cosworth	DFR V-8 3.5	Pirelli
15	MAURICIO GUGELMIN	BRA	Leyton House Racing	Leyton House	CG-901	Judd	EV V-8 3.5	Goodyear
16	IVAN CAPELLI	ITA	Leyton House Racing	Leyton House	CG-901	Judd	EV V-8 3.5	Goodyear
17	GABRIELE TARQUINI	ITA	AGS Racing	AGS	JH-25	Ford Cosworth	DFR V-8 3.5	Goodyear
18	YANNICK DALMAS	FRA	AGS Racing	AGS	JH-25	Ford Cosworth	DFR V-8 3.5	Goodyear
19	ALESSANDRO NANNINI	ITA	Benetton Formula Ltd	Benetton	B-190	Ford Cosworth	HB V-8 3.5	Goodyear
20	NELSON PIQUET	BRA	Benetton Formula Ltd	Benetton	B-190	Ford Cosworth	HB V-8 3.5	Goodyear
21	EMANUELE PIRRO	ITA	BMS Scuderia Italia	Dallara	190	Ford Cosworth	DFR V-8 3.5	Pirelli
22	ANDREA de CESARIS	ITA	BMS Scuderia Italia	Dallara	190	Ford Cosworth	DFR V-8 3.5	Pirelli
23	PIERLUIGI MARTINI	ITA	SCM Minardi Team	Minardi	M-190	Ford Cosworth	DFZ V-8 3.5	Pirelli
24	PAOLO BARILLA	ITA	SCM Minardi Team	Minardi	M-190	Ford Cosworth	DFZ V-8 3.5	Pirelli
25	NICOLA LARINI	ITA	Ligier Gitanes	Ligier	JS-33B	Ford Cosworth	DFR V-8 3.5	Goodyear
26	PHILIPPE ALLIOT	FRA	Ligier Gitanes	Ligier	JS-33B	Ford Cosworth	DFR V-8 3.5	Goodyear
27	AYRTON SENNA	BRA	Honda Marlboro McLaren	McLaren	MP4/5B	Honda	RA100E V-10 3.5	Goodyear
28	GERHARD BERGER	AUT	Honda Marlboro McLaren	McLaren	MP4/5B	Honda	RA100E V-10 3.5	Goodyear
29	ERIC BERNARD	FRA	Espo Larrousse F1	Lola	90	Lamborghini	3512 V-12 3.5	Goodyear
30	AGURI SUZUKI	JAP	Espo Larrousse F1	Lola	90	Lamborghini	3512 V-12 3.5	Goodyear
31	BERTRAND GACHOT	FRA	Subaru Coloni Racing	Coloni	FC-189B	Subaru	1235 F-12 3.5	Pirelli
33	ROBERTO MORENO	BRA	Eurobrun Racing	Eurobrun	ER-189B	Judd	CV V-8 3.5	Pirelli
34	CLAUDIO LANGES	ITA	Eurobrun Racing	Eurobrun	ER-189B	Judd	CV V-8 3.5	Pirelli
35	GREGOR FOITEK	SUI	Moneytron Onyx Formula One	Onyx	ORE-1B	Ford Cosworth	DFR V-8 3.5	Goodyear
36	JJ LEHTO	FIN	Moneytron Onyx Formula One	Onyx	ORE-1B	Ford Cosworth	DFR V-8 3.5	Goodyear
39	BRUNO GIACOMELLI	ITA	Life Racing Engines	Life	L-190	Life	F35 W-12 3.5	Goodyear



1990

EN LA HISTORIA

Pareció cosa muy importante que el presidente de los Estados Unidos, George Bush, declarase que nunca habían estado mejor las relaciones entre México y su país.



Enseguida, se empezaron a privatizar empresas que manejaba el Estado, como fue el caso de Telmex.



Para secundar que este país ya era otro, se creó el Instituto Federal Electoral, que en pocos años gestionaría las elecciones más cosotosas del mundo, y las más inútiles.

El pontífice Octavio Paz llega a su objetivo; es laureado con el Premio Nobel de literatura. Otro papa de las letras, perderá en la política: Mario Vargas Llosa es derrotado por Alberto Fujimori en Perú.



Nelson Mandela sale de prisión, luego de 27 años.



En Europa, se ha concedido a la Volkswagen fabricar en las plantas checoslovacas de Skoda.

Mijail Gorbachov es elegido como primer presidente soviético.

Mueren: Louis Althusser, Leonard Bernstein, Sammy Davis jr., Alberto Moravia, Manuel Puig, Sarah Vaughan e Irving Wallace, entre otros. Por supuesto, dejan con sus ausencias al mundo, poco más sombrío.

La Organización Mundial de la Salud retira de la lista de enfermedades la homosexualidad. Y lo que nunca antes pasó: se prohíbe fumar en los bares, es en San Luis Obispo-California, donde empieza enérgica la cuestión de prohibir a quienes echan humo.

Los tres-T: Pavarotti, Plácido y Carreras, dirigidos por Zubin Mehta, cantan en las Termas de Caracalla por primera vez.

Año de la película Pretty Woman con Julia Roberts y Richard Gere, dirigidos por Garry Marshal. Y, Antoni Tàpies es honrado con el premio a las artes, de El Príncipe de Asturias.

Hay en junio, una carrera de la F Uno en México en la cual pierde Ayrton Senna.

1990

LA CARRERA

El tiempo vuela y para demostrar que así es lo que va ocurriendo, ha llegado la antepenúltima carrera de Fórmula 1 que vivirá México en su segunda época.

La leyenda seguía creciendo porque eran días de grandes pilotos. En particular, la lucha que se repetía con el brasileño Ayrton Senna y el francés Alain Prost que venían a dirimir sus diferencias, de nueva cuenta, en el autódromo mexicano.

Ahora defendiendo cada uno, además, el escudo de un equipo diferente. Si es que se puede, ya eran más enemigos de lo que antes fueron.

Y claro, los espectadores se irían a servir de más de una carrera majestuosa durante el año. Ésta, no fue diferente. Maravillosa...

Ya no sucedió lo del año pasado en que McLaren ganaba, de todas, todas. Ferrari daba signos muy reales de una recuperación maravillosa y Williams, parecía entenderse de modo prometedor con su nueva maquinaria de Renault. También Benetton, traía lo suyo con un Piquet renacido.

Por las condiciones que se vivían, es que puede haber sido el campeonato más brillante y más merecido entre los que ganó Ayrton. No era fácil, Maranello había echado toda la carne al asador buscando revivir glorias idas.

Todos estaban limitados a un máximo de tres litros y medio de cabida en el monoblock de sus motores y sin la asistencia de turbinas.





El ingeniero Bernard Dudot apelaba a una lógica muy elemental: el número 10 es de los más fáciles de conjugar y de dividir, por sus múltiplos a prueba de la dislexia; por tanto, con ese número de pistones estaría más cerca de la optimización. Poco tiempo después, se iba a consagrar ese impulsor francés con su arquitectura en V, de diez cilindros. Honda de alguna manera igual (con unos V-10) pero ya sobre un plan más madurado.

Ken Tyrrell innovaba, levantando la nariz de sus coches y se servía de la habilidad de una joven promesa al volante, Jean Alesi. Benetton, ahora con Nelson Piquet en uno de sus timones, no tardaría en dar pie con bola. Mientras que Lotus, parecía no encontrar la solución a su caída en desgracia.

Nigel Mansell, ahora con Ferrari, daría fe de su grandeza. Y Gerhard Berger, quien acabó siendo el mejor amigo de Senna, ya estaba en McLaren. De manera que en los dos equipos más viables, había pilotos "uno" y "dos": los amos eran, a no dudarlo, Ayrton y Prost. Otra vez enfretados a todo dar, pero en esos boxes por separado.

Hasta seis pilotos diversos iban a ganar GP en esta campaña.

Carrera de domingo en la capital azteca: Ayrton, dominaría casi toda la prueba. En cambio, "El Cerebro", Prost, iba a largar desde el 13º cajón, pero sube que sube lugares, para llevarse a la postre una victoria de fascinación.

Ha sido una justa que vino de menos, a mucho más: con un dominio de los Ferrari que habían perdido ante los McLaren en Brasil, en Mónaco y en Canadá.

Por parte de Williams: Patrese y Thierry Boutsen lucían capaces de ganar en cualquier oportunidad, de hecho, Riccardo así lo dejó patente en Ímola, con el GP sanmarinense.

La carrera la pudo haber ganado Senna pero una llanta de Good Year le jugó la mala pasada, al volar -la de atrás a la derecha- cuando faltaban tan sólo nueve laps.

MÁS SOBRE LA PRUEBA

La magia mexicana y la de El Mágico en una de sus tristes tardes.

La fiebre del vértigo se percibía con hondura en Mexico. Era indiscutible que se esperaban maravillas del paulista más grande de todos.

Los fanáticos, parecían inapelables conocedores del misterio de esta clase de carreras: los que se creían más clásicos argumentaban, que se vivían días parecidos a aquellos de la década de los años setenta, cuando estallaban los furios implacables e imposibles de ocultar en la guerra aquella de Gilles Villeneuve contra Didier Pironi, cuando la cosa acabó en espantosa tragedia.

Entonces, auguraban que se iría a repetir el desastre, ya que todo hacía que se presintiera un peligro inminente.

Prost contra Senna. Senna contra Prost: en el núcleo y en la periferia de las conversaciones.

Pero como emulando a los líderes de cada cuadrada: Nigel Mansell de Ferrari y Gerhard Berger con el McLaren, también se echaron a andar, prodigando más el peligro: se tocaron en más de una ocasión. Agueridos.

Era como si la F1 estuviera volviendo a nacer: todos decididos a no dejarse derrotar. Al final fue Mansell quien llegó a la línea en segundo lugar, después de un inspirado rebase por fuera en la "aperaltada".

Almas que llevaba el diablo, detrás de Prost encabezando un "uno-dos" monumental para Maranello. No nada más porque ganaban, sino porque derrotaban flagrantes a los McLaren.

No era poca cosa. Es bien cierto...

Durante los primeros 60 giros, traía Ayrton bien controladas las cosas. Pudo haber sido otra carrera en procesión, como tantas. Hasta la vuelta 50, en la cual Prost y Mansell



venían impertinentes a perturbar la ventaja, de hasta 17 segundos, del paulista mágico. Después, resultaron ser verdaderos asaltantes de los que necesita cualquier deporte que se ostente como supremo.

Un final no apto para corazones tiernos.

Y como México ya hizo su marca con ello, no faltó el perro entremetido que provocara la chunga. Mansell lo topó, también en los rumbos de la "aperaltada" y por supuesto que se quejó al final de la carrera. No era posible...

Más tarde hasta Olivetti y Longines emitieron las velocidades oficiales del "P. Famélicus" marcando hasta 34.01 y 33.39 Mph. Sin embargo, la pregunta sesuda que se hacían todos era sobre ¿quién daba las súper licencias caninas en este pintoresco país? Porque todo mundo había escuchado hablar de las "mordidas" mexicanas ¿No es singularmente conmovedora nuestra patria?

ENSAYOS Y QUALYS

Invasión: hasta trece pilotos italianos inscritos. Sin grandes ases la república, bien que pasa por un momento importante en el automovilismo de competición.

Se jugaba una ronda de precalificación porque no cabían tantos autos en unas Qualys normales, y menos, en la parrilla. Iban pues, a largar sólo 26.

Muy bien afinados los bólidos de McLaren se ven favoritos.

Causa magnífica impresión Gerhard Berger con tiempos hasta más económicos de los de su colega y guía: Ayrton; quien llegaba ya a los 100 Grandes Premios; el austriaco iba a largar por 87ª ocasión. La anécdota del viernes ha sido sobre la humanidad de Jo Ramírez a quien dentro de la celebración del centenario del brasileño, le estampan la crema blanca del pastel en la cara. El equipo de Dennis dejaba ver un humor inmejorable: sus pilotos congeniaban de maravilla.

Alain Prost, Nigel Mansell y Philippe Alliot sufrieron despieces. De nueva cuenta, la queja principal es por las ondulaciones en el asfalto.

Los entrenamientos dejaron ver que la mayoría de los equipos iban a trabajar con las gomas "C" de Good Year; no lo harían así Ferrari ni Onyx que habían optado por las "B" (cosa que le salió bien a los rojos y no, a los pupilos de Mike Earle). Con apuro, Frank Williams, fue quien se percató que los de Maranello, con los tanques llenos, andaban a un ritmo igual a lo que calzaban las "C".

Alesi con el Tyrrell y Alboreto de Arrows, sufrieron efectos no deseados cuando sus coches regresaban y pasaban lapsos largos en sus talleres; el asunto del carro del francés era por los fallos electrónicos; el del italiano, con una fuga de aceite. Ambos, acabaron trabajando con los muleros.

Ron Dennis en el pozo de Mac, ordenaba hinchar con menos presión los neumáticos de Senna; pero no los de Berger: estrategia que iba a tener un efecto crucial en el resultado.

Patrese era el mejor en los Williams y se percibía en Piquet, que estaba contento con el material que le había preparado Benetton. David Brabham enfrentado de manera insistente con la llegada de su electrónica parpadeando y lo que hacían era, cambiarle una y otra vez los componentes sospechosos. "Nadie dio con el truco para corregir, entonces debía ser algo en la red", adujo uno de los jefes de equipo, Nigel Streyter.

Lo magnífico ha sido que el domingo se iban a encontrar con una pista que estaba seca, a la cual la había limpiado una fuerte lluvia durante la noche. Si bien, el pronóstico del méteo era desfavorable: pero ya se vio que el dios mexicano Tláloc fue benigno con sus hijos y el Gran Premio de la Fórmula Uno, se jugó en condiciones climatológicas muy agradables.



ARRANCAN

Apenas largando. Riccardo Patrese hace un despegue espectacular con el que toma el comando de las acciones por unos instantes. Gerhard Berger, también se queda con el puesto de su compañero de equipo, Senna. Les siguen: Boutsen, Piquet y Mansell. Prost en cambio, ha iniciado hasta con demasiada cautela, es el 15º, al llegar a la primera curva.

Al cerrar la primera vuelta, ya después de haber negociado "la aperaltada", Senna retomó el puesto que él quiere: va a la cabeza; detrás de sí, viene Patrese (en Williams) y luego Berger, con el otro McLaren.

En la persecución están: Boutsen (con el segundo Williams); Piquet de Benetton; Mansell en Ferrari; Alesi de Tyrrell; Warwick ahora en uno de los Lotus; Pierluigi Martini (Minardi); Martin Donnelly (en el segundo de Lotus).

A poco más: Andrea de Cesaris en su Dallara; Nannini en el otro Benetton. Y por fin, asomando, Prost con su Ferrari.

Más atrás: Modena (Brabham); Alboreto (Arrows); Aguri Suzuki (Lola-Lambo); Paolo Barilla (segundo Minardi); Alliot (en Ligier); Nicola Larini (Ligier, también); Grouillard (Osella); David Brabham (en el coche con su nombre y el motor de Judd); JJ Lehto (Onyx); Eric Bernard (Lola); Satoru Nakajima (Tyrrell); el suizo Gregor Foitek (Onyx) y, Emanuele Pirro (con el otro de los Dallara).

David Brabham se retiró en la 12ª vuelta. Alliot, casi embiste al Brabham-Judd estacionado. Philippe, hizo una parada rápida para canjear las ruedas, y cayó a la cola. Pirro también estaba out; ya que su motor explotó en una de las pasadas por los boxes.

Se puede ver y se goza con grande entusiasmo: es otra de las majestuosas demostraciones de Ayrton Senna: antes del 15º giro, tenía una ventaja de dos segundos; pero Gerhard, su colega, empezaba a sufrir problemas: "mis neumáticos delanteros se desbarataban después de unas vueltas, ya luego, el de la izquierda -atrás- tenía una ampolla exagerada. Debía de parar temprano, para poder recuperar terreno, así que entré al box en la vuelta 13". En esa parada, optó por los neus de la letra "B" en el lateral de la izquierda, y los "C" a la derecha: volvió a la carrera siendo 12º.

Hacia el primer tercio, el peligroso era Piquet, que iba como una locomotora desenfundada, a bordo de su Benetton; ya había ultrapasado a Boutsen y a Patrese.

Lo seguía Mansell. En cuanto que Prost venía incursionando, y remontaba uno a uno, la desventaja. Luego del francés: corría Nannini. Ya habían dejado lejos a Alesi.

Berger iba como sediento y superaba a Modena. Barilla le pasaba por encima a Alboreto. Foitek, Grouillard, Lehto, Alliot y Larini: ya se habían detenido antes, para agarrar gomas nuevas.

Desafortunada carrera la de Lehto que duró menos de la mitad de la prueba.

Para llegar al ecuador: Nelson Piquet era el del segundo lugar.

Senna iba arriba a un ritmo sensacional.

Luego de los dos brasileños: Mansell y después Prost, que se había metido como cuarto en el orden, con un auto rojo, cual el mejor de muchas temporadas (eran por cierto, los días más grandes del creador John Barnard, que ahora era pionero en el uso de la electrónica, con una caja de cambios "inteligente", nunca vista).

Los demás, obedecían también al listado que pintaba así: Ayrton. Nelson. Nigel. Alain. Thierry. Alessandro. Riccardo. Jean. Gerhard. Martin. Derek. Stefano. Pierluigi. Andrea. Michele. Paolo. Gregor. Philippe. Nicola y Olivier (sírvese ver el cuenta-vueltas. P. F.).

Mansell estuvo calculando el ataque sobre Piquet durante dos o tres vueltas. Ya lo tenía bien medido, en la frenada después de la larga rectilínea era que lo pensaba devorar.



Pero el Benetton degradaba como jibaró sus gomas de Good Year... ..Nelson, salió a su taller para el recambio.

Nigel segundo de a bordo. Prost, cuarto; después de Piquet. Cinco giros de calma y Alain ya era tercero.

Estaban a 20 laps del final y no se veía la forma de dar alcance a Ayrton. Parecía un juego de pan comido.

En cuestión de un cuarto de hora más tarde, era demasiado obvio que los Ferrari avanzaban mucho más de lo previsto; venían con un paso endemoniado ¿qué le pasaba al McLaren de Senna? ¿algún problema?

Hacia la docena de giros que restaban, la ventaja sobre los Ferrari, era ya de sólo un poco más de 10 segundos.

Luego, se redujo porque Mansell traía mucho mejor paso.

Iba a dar una tremenda maroma esta fiesta.

Dennis confesó después de la prueba que, a esas alturas: "Entre más cerca del final, más sensato me pareció mantener a Ayrton allí corriendo, porque el tercer lugar sería mejor, que nada".

Mansell se perdía queriendo lapear a los demorados y fue cuando Prost, se le acercó fulgurante. El honorable hijo de Francia, había hecho con su Ferrari una carrera muy cuidada. Menos emocionante que la de Nigel, eso era cierto, pero mucho más eficaz; traía mejores cauchos hacia el cierre, por la suavidad en la conducción. Y bueno, ni hablar: estaba de ánimo impar para dar el cañonazo del descabelle.

Bajando del peralte, para dar una de las vueltas clave: en la 55ª: los dos autos rojos acababan de barrer al Onyx de Foitek.

El inglés, Mansell, corría en la zona de absorción de los que doblaba, en el rebufo, y Prost agarrado –o mejor dicho, embalado– gracias al túnel que producía la estela de Nigel: el francés, se cerró todo hacia la derecha del asfalto súbitamente y dejó a su coequipier, ante los gritos de los espectadores; que vieron cómo era que se venía el ataque inminente sobre Senna.

Cuando quedaban pendientes 10 vueltas por negociar: Senna y Prost pasaron frente a la batería de los pits: nariz-con-cola hechos uno y así entraron en la primera curva, Alain se lanzó desde atrás acelerando con toda la pata y lo pasó, para agarrar orondo la punta. Consumm tum est.

La 41ª victoria de Alain fue solo cosa de esperar unas cuantas laps más.

Ayrton no traía llantas para toparle.

LLEGADA A LA LÍNEA FINAL

Nigel Mansell encabritado y testigo vidente de lo ocurrido: se dejó ir sobre el de McLaren, calcando la jugada de Alain una vuelta más tarde.

Faltaban cinco giros y Mansell regaba la trazada: resbaló a la salida de la Ese del Lago y se sube al zacate. Por buena suerte, su Ferrari se detiene antes de pegar contra la pared de concreto. Echa reversa y comienza de nuevo. Había perdido quince segundos en tal desventura. Pero le llega la buena nueva: Senna se detuvo y como puede se las arregla (en tres patas) para llegar de regreso a su pit.

El paulista había perdido la ventaja de la que gozó. Después de la maniobra de Nigel, lo peor. El solo era presa del infortunio: su Goodyear trasero-derecho estalló, convertido en un manojo de serpentinas. Y... ..terminó cabizbajo.





Desde el box de Woking, Ayrton pudo ver desolado la pelea hacia el final entre Mansell y Gerhard Berger quien había remontado después de su pit stop.



El británico venía realizando una carrera brutal, pensaba que había terminado a tambor batiente: pero en eso, Gerhard que se había recuperado y traía un segundo aire de fábula: le llegó... ..le plantó sus dos ruedas en paralelo dispuesto a clavar la bayoneta sin piedad.



Mansell, no salía de la sorpresa y como pudo se defendió; metió fuerte las manos y se volvieron a tocar hasta en tres ocasiones más. Tan sólo salían chispas como prueba de aquel esgrima colérico. De ensueño.



Después de la frotación entre las naves: tenía que ceder Mansell porque no cabían los dos en la trayectoria tal como venía, enseguida. Berger se ponía por delante. En un glorioso show del de Austria, de verdad insólito.



Las tribunas como corresponde: se electrificaron. Saltó la liebre donde no se la esperaba y la carrera se volvió un alucinógeno. Bomba.



A lo largo de toda la rectilínea principal, Nigel jalonaba el Ferrari de un lado a otro tras el viento que escurría del McLaren, con el número 28 negro en el morro. Pero Gerhard, le cerraba la puerta.

Hasta que por fin, saliendo de las eses en la vuelta 68, Mansell muy orillado a la izquierda, le siguió pisando por el exterior, para entrar encuatados a la "aperaltada". Berger, por obligación de vida o muerte, tuvo que aflojar el fierro un instante: llegó a la meta 179 milésimas de segundo, más tarde.

Para filmar de ese tipo de fotogramas que han hecho a la categoría, la suprema.

Son las clásicas inyecciones ¡A Mil Por Hora! que muchos no son capaces de entender.

TERMINÓ LA FUNCIÓN

Colorín colorado.

El saldo: Prost el primero. Mansell, in extremis, el del segundo lugar: dos de los vagones del tren escarlata; por delante de Berger, con una nadita. Nannini terminó siendo el cuarto porque llegó antes que Boutsen y que Piquet.

Alesi se da por satisfecho con el séptimo lugar. Luego arriban a la de cuadros: Donnelly, Patrese, Warwick, Módena, Martini, de Cesaris, Barilla, Foitek, Larini, Alboreto, Alliot y Grouillard.

Senna queda anotado en el vigésimo lugar.

Cuando se daban las explicaciones a los micrófonos, poco más tarde: Mansell se sonreía y atinaba a declarar: "fue solo una cuestión de cerrar los ojos y mantener el pie hasta dentro". Pero habrá que recordarlo, cómo es que ha sido uno de esos rebases que quedan con un marco especial en la historia de las carreras.

Prost acusó que: "el coche estaba incómodo cuando traía los tanques llenos, pero a medida que la carga se aligeró, mejoró y, para el final: fue bien eficiente. Le pedía al equipo por la radio, que me mantuviera informado si iba ganando o perdiendo terreno detrás del líder, todo el camino. Controlé la situación y estoy muy feliz. No tuve ningún problema para ganar".

La tropa roja italiana hervía en el fervor: llegó Alain y todos lo abrazaban. Fiorio de plano se arrojó sobre el chaparrito y por poco lo ahoga. La marea no iba a parar. Llegó Nigel y también le da un abrazo fraterno. La scuderia había renacido después de tantas tensiones.





Muchos dicen que es una de las carreras más hermosas del petit champion: ya que se recuperó de una salida desde el 13° cajón, cosa que no era tan común en él. Sin embargo, hay que acotar que lo más destacable fue su sentido táctico: leyó muy bien todo lo que pasaba cerca de sí. Había extremado hasta lo más bajo posible sus alerones, para ganar mucha velocidad-punta y las cosas le salieron a la perfección. La moneda cayó "en sol".

Era tres veces monarca por entonces y por fuerza ha de respetarse su jerarquía (todavía en 1993, se hizo con otra corona).

En cambio su gran rival: A. S., había perdido esta prueba pero iba a ganar el título mundial por segunda ocasión y un año delante, ya se convertiría en "tri".

Poco más abajo: era justo reconocer a Berger quien llegaba al podio por primera vez, manejando al servicio de McLaren.

En tanto que Nannini y Piquet, terminaron con sus gomitas muy ampolladas sobre todo, al frente. Así y todo, las americanas, habían resultado mejor que las italianas de Pirelli.

El belga, Boutsen con su Williams, cosechó otros tres puntos que subrayaban cómo era que la dupla franco-inglesa maduraba con a pasos de gigante.

Jean Alesi, perdió el último punto en disputa hacia los compases del final, por la habilidad, sin discusión, de Nelson Piquet.

Enzo Osella con su equipo: terminaba su paso por la liga grande de carreras en esta temporada; si bien es cierto que resistió diez campañas, pero con resultados casi invisibles: únicamente recogió cinco puntitos en 91 largadas (de 1980 hasta 1990) tres en Ímola en 1982 y dos, en Dallas en 1984.

Pero señoras. Señores.

La clave ha sido que: terminando la justa en "casa de los Rodríguez" el torneo de 1990 estaba encendido como un alba.

LOS RECORDS

La 41ª victoria de Alain Prost. Los 90 triunfos de Ferrari. El 40° doblete de los rojos, gracias al carrerón de Nigel Mansell (también era el primero del año 1990).

En cambio, había sido la sexta pole position para Gerhard Berger y, la 61ª de McLaren. 57 iban ya de los motores japoneses, Honda.

Por otra parte, no olvidarlo, llegaba Senna a su GP # 100.

PARECÍA REGRESAR MÉXICO

Sonaban como ruidos de vidrios. Ajá. Era el equipo GLAS.

Una pesadilla de El Ratón Vaquero.

Mauro Forghieri que había sido un señorón en Ferrari y ya iba hacia fuera; así que estaba trabajando con gran pasión en el diseño de un Lamborghini F1, patrocinado por el joven empresario mexicano Fernando González Luna; un tipazo con cara de joven obispo, que un buen día apareció en el mundo de las carreras.

La organización tomó un nombre demasiado cristalino para ser verdad: GLAS (acrónimo de González Luna y asociados) era casi nada, el proyecto 100 por ciento tricolor: que tomaba en cuenta eso, al elegir con gran cuidado a los pilotos y hasta al último de los mecánicos.

Se decía, con bendita sinceridad patriótica, que ello tenía por objeto defender al deporte de deportes de la oleada japonesa, que se apoderaba de él.

La Fórmula 1, iba a recibir por fin algo que le venía haciendo bastante falta: el impulso de la mexicanidad, verdad de dios.



Se firman los contratos; se muestran a la prensa mundial los primeros avances, con lo más vanguardista de la tecnología europea y sobre todo, de la italiana. Participaron en el asunto grandes nombres de la industria y de los negocios de Milán y de Roma: Mario Tolentino o il dottore Patrucco, entre ellos.

Los drivers ya estaban seleccionados, nombrados; así como perfectamente, contratados: Mauro Baldi y el mexicano Giovanni Alois.

De pronto, como el Gran Houdini: FGL. Desapareció. Y una huella miserable, ni siquiera nos dejó.

Poco hubo que reclamar, porque los que andaban en el asunto no podían echar las inmundicias frente a un ventilador.

Se habló siempre, grosso modo: de veinte millones de dólares que nadie vio, por cierto.

Llámele fantasía o magia blanca. Demagogia. O, realidad infantil pura y dura. Un castillo en el aire.

Y aquí, para variar, lo cierto es que no pasó nada. Otra vez.

EL TÍTULO

Enorme desilusión la de Senna. Como atribulado también estaba un sector del público que lo veneraba.

El paulista había perdido una justa que casi tenía en la bolsa. Y lo decía con los ojos enrojecidos: "Faltaban veinticinco vueltas y ya mi coche era inestable. Pronto pensé que era por los neumáticos. Llamé por la radio por primera vez y no me escucharon. La segunda vez, me dijeron que tenía que mantenerme en la pista (por cierto, Neil Oatley que era quien mandaba dentro del box y había sido quien no lo entendió) pero bueno: soy el responsable por este abandono. No debería haber hecho caso y tuve que haber salido a cambiar las gomas, por mi cuenta".

Tratando de no herir a su campeón, Ron Dennis se declaró culpable por la ponchadura del McLaren: "Ayrton tenía una presión en las Good Year menor que la que le pusimos al auto de Gerhard. Esto, explica que haya sido un efecto lento el de la picadura. A Berger, le hicimos el cambio después de solo trece vueltas, porque su rueda delantera derecha estaba llena de ampollas".

Pero Prost, dejaba ver aún más clara la razón, ya que el comportamiento de los Ferrari en la carrera fue mejor que el de los McLaren. Y punto.

De un modo o de otro, los neumáticos fueron la clave de esta carrera, como lo demuestra la desastrosa actuación de Williams-Renault, con broncas en los dos coches.

Ayrton Senna salía de esta novena fecha siguiendo a la punta del standing con 31 unidades. Prost y Berger empatados, detrás, con 23. Luego de ellos, otro empate, pero triple: Mansell, Piquet y Alesi con 13 dígitos.

Por equipos: McLaren-Honda 54. Ferrari 36. Y Benetton-Ford, unido a los Williams-Renault con 20 puntos cada cual.

Faltaban aún 10 GP.

Vaya. Vaya. Vaya.

En Japón se decantó la posesión de la corona. Ayrton le devolvía el codazo de otra temporada. Los dos grandes contrincantes (de siempre) quedaron fuera de la pista.





De inmediato, el enviado especial a Suzuka, desde México: bramó por el sonido de la TV
¡Campeón habemus!



Una venganza resuelta con toda frialdad puso a cada uno en su sitio.

El mundo quedó dividido en dos: no era oriente y occidente; sino pro-Senna o pro-Prost.



AVISO DEL EDITOR

[Ésta, es una versión libérrima de lo que ha pasado en aquel año. La data precisa es recogida -en parte- de Stats F1, Francia. Las crónicas, también. Asimismo, de MotorSport Magazine, Inglaterra]



RELACIÓN CON EL PRESENTE



Una gran porción de aficionados de las otras épocas se quedó con el hambre sin saciar.

Desde siempre los favoritismos se inclinan hacia donde el fanatismo, ciego por definición, los ha querido llevar.



En Italia, hacia los años de 1950 aseguraban que como los volantes nacidos ahí, ningunos. Los más grandes por siempre habían de ser Giuseppe Farina o Alberto Ascari. En tanto que a Juan Manuel Fangio, quien era argentino de pura cepa, se lo consideró un intruso que dizque sin merecimientos, ganaba carreras y títulos anuales.

El tiempo implacable restó importancia a los pretextos, a las razones pasajeras y a las evaluaciones sentimentales, para descargar en los números fríos, lo que sesenta o setenta años después se iba a tomar como valioso y efectivo.

No importa toda la clase de argumentos o de los "asegunes" a los que se quiera acudir. No hay vuelta de hoja, Fangio ha sido el único en refrendar cinco veces como dueño de sus coronas.

Desde 1957 empezó a ser el más grande en campeonatos; hasta que por 2003 lo iba a superar Michael Schumacher con su voracidad. De manera que, sin cuestionamientos sólidos: durante casi cincuenta años, Juan Manuel, ha sido el amo y señor nada más él.

Y seguirá por mucho tiempo siendo el segundo monarca en importancia neta.

De igual modo, así sucederá con lo que ha conseguido "El Káiser" quien a partir de 2004 es sólo él y nadie más que él: el hepta campeón -en solitario- de la historia.

Hasta que uno que sea más gallo: lo derroque...

Stirling Moss. Wolfgang von Trips. Ronnie Peterson. Gilles Vileneuve. Elio de Angelis y muchos nombres de la nobleza al volante, pueden ser legítimamente de los más queridos e idolatrados. Pero, no hay sustancia para graduarlos como a los mayores. Aunque mucho se quiera.

En cuanto se acuda a los datos duros, sucederá que se torna indiscutible que primero están en la jerarquía, los que ha repetido como dueños de las coronas.

Y en otro estatuto inferior, quienes sólo por una vez consiguieron ser titulados reyes: aunque personalidades dentro de este elenco, un tanto anodinas (en apariencia) puedan ser débiles sombras de los más ilustres, por pensar en: Phil Hill, Alan Jones, Keke Rosberg o Jenson Button que siempre tendrán un argumento, para quedar mejor colocados que quienes sucumbieron a la falta de cifras con las que comprobar sus hechos.

En el caso de los corredores de los días actuales: es notable como desaparecen potenciales figuras que se opacan (y todavía oscurecerán más al paso de los lustros) de manera que, por el año 2085 y ni se diga en el 3018, no querrá aludir a nadie el puro hecho de llamarse: Johnnie Parsons, Pat Flaherty, Gunnar Nilsson, Robert Kubica, Heikki Kovalainen o Pastor Maldonado aunque alguna vez hubiesen ganado una carrera.





Así que hay que imaginar que en el panteón del olvido, reposarán bajo siete tapias, aquellos que ni siquiera han visto la victoria por una vez.



De los veinte corredores registrados este año, son por el momento 13 volantes que no aparecen en el listado de triunfadores.



Suerte parecida por la que pasan 651, de 761 quienes tienen estampada su firma en el registro, con al menos, una largada oficial en un Grand Prix de la Fórmula 1.



El tiempo es cruel y traicionero con nuestros fervores. Acaba valiéndolo el mérito puro y duro expresado en dígitos mensurables.



Para ser, hay que parecer y... ..aparecer.



¡Que ironía!





1990 LAS QUALYS EN MÉXICO

POS	PILOTO	EQUIPO	MOTOR	CRONO	DÉFICIT	MEDIA	%
1	GERHARD BERGER	McLaren	Honda	1'17"227	- - +	206.089	- -
2	RICCARDO PATRESE	Williams	Renault	1'17"498	0.271	205.368	100.351
3	AYRTON SENNA	McLaren	Honda	1'17"670	0.443	204.913	100.574
4	NIGEL MANSELL	Ferrari	Ferrari	1'17"732	0.505	204.750	100.654
5	THIERRY BOUTSEN	Williams	Renault	1'17"883	0.656	204.353	100.849
6	JEAN ALESI	Tyrrell	Ford Cosworth	1'18"282	1.055	203.311	101.366
7	PIERLUIGI MARTINI	Minardi	Ford Cosworth	1'18"526	1.299	202.679	101.682
8	NELSON PIQUET	Benetton	Ford Cosworth	1'18"561	1.334	202.589	101.727
9	SATORU NAKAJIMA	Tyrrell	Ford Cosworth	1'18"575	1.348	202.553	101.746
10	STEFANO MODENA	Brabham	Judd	1'18"592	1.365	202.509	101.768
11	DEREK WARWICK	Lotus	Lamborghini	1'18"951	1.724	201.588	102.232
12	MARTIN DONNELLY	Lotus	Lamborghini	1'18"994	1.767	201.479	102.288
13	ALAIN PROST	Ferrari	Ferrari	1'19"026	1.799	201.397	102.330
14	ALESSANDRO NANNINI	Benetton	Ford Cosworth	1'19"227	2.000	200.886	102.590
15	ANDREA de CESARIS	Dallara	Ford Cosworth	1'19"865	2.638	199.281	103.416
16	PAOLO BARILLA	Minardi	Ford Cosworth	1'19"897	2.670	199.201	103.457
17	MICHELE ALBORETO	Arrows	Ford Cosworth	1'19"941	2.714	199.092	103.514
18	EMANUELE PIRRO	Dallara	Ford Cosworth	1'20"044	2.817	198.836	103.648
19	AGURI SUZUKI	Lola	Lamborghini	1'20"268	3.041	198.281	103.938
20	OLIVIER GROUILLARD	Osella	Ford Cosworth	1'20"274	3.047	198.266	103.946
21	DAVID BRABHAM	Brabham	Judd	1'20"447	3.220	197.840	104.170
22	PHILIPPE ALLIOT	Ligier	Ford Cosworth	1'20"657	3.430	197.324	104.441
23	GREGOR FOITEK	Onyx	Ford Cosworth	1'21"012	3.785	196.460	104.901
24	NICOLA LARINI	Ligier	Ford Cosworth	1'21"116	3.889	196.208	105.036
25	ERIC BERNARD	Lola	Lamborghini	1'21"273	4.046	195.829	105.239
26	JJ LEHTO	Onyx	Ford Cosworth	1'21"519	4.292	195.238	105.558
NO CALIFICADO							
27	IVAN CAPELLI	Leyton House	Judd	1'21"544	4.317	195.178	105.590
28	MAURICIO GUGELMIN	Leyton House	Judd	1'21"665	4.438	194.889	105.747
29	ALEX CAFFI	Arrows	Ford Cosworth	1'22"154	4.927	193.729	106.380
NO PRECALIFICADO							
30	YANNICK DALMAS	AGS	Ford Cosworth	1'27"830	10.603	181.209	113.730
31	GABRIELE TARQUINI	AGS	Ford Cosworth	1'28"499	11.272	179.839	114.596
32	BERTRAND GACHOT	Coloni	Subaru	1'28"805	11.578	179.220	114.992
33	CLAUDIO LANGES	Eurobrun	Judd	1'40"141	22.914	158.932	129.671
34	BRUNO GIACOMELLI	Life	Life	4'04"475	167.248	65.101	316.567

Largarán sólo 26 carros



1990 LA PARRILLA

2. R. PATRESE - Williams Renault - 1'17"498

1. G. BERGER - McLaren Honda - 1'17"227

4. N. MANSELL - Ferrari - 1'17"732

3. A. SENNA - McLaren Honda - 1'17"670

6. J. ALESI - Tyrrell Ford Cosworth - 1'18"28

5. T. BOUTSEN - Williams Renault - 1'17"883

8. N. PIQUET - Benetton Ford Cosworth - 1'18"561

7. P. MARTINI - Minardi Ford Cosworth - 1'18"526

10. S. MODENA - Brabham Judd - 1'18"592

9. S. NAKAJIMA - Tyrrell Ford Cosworth - 1'18"575

12. M. DONNELLY - Lotus Lamborghini - 1'18"994

11. D. WARWICK - Lotus Lamborghini - 1'18"951

14. A. NANNINI - Benetton Ford Cosworth - 1'19"227

13. A. PROST - Ferrari - 1'19"026

16. P. BARILLA - Minardi Ford Cosworth - 1'19"897

15. A. de CESARIS - Dallara Ford Cosworth - 1'19"865

18. E. PIRRO - Dallara Ford Cosworth - 1'20"044

17. M. ALBORETO - Arrows Ford Cosworth - 1'19"941

20. O. GROUILLARD - Osella Ford Cosworth - 1'20"274

19. A. SUZUKI - Lola Lamborghini - 1'20"268

22. P. ALLIOT - Ligier Ford Cosworth - 1'20"657

21. D. BRABHAM - Brabham Judd - 1'20"447

24. N. LARINI - Ligier Ford Cosworth - 1'21"116

23. G. FOITEK - Onyx Ford Cosworth - 1'21"012

26. J. LEHTO - Onyx Ford Cosworth - 1'21"519

25. E. BERNARD - Lola Lamborghini - 1'21"273



1990 SULLEGADA A LA META

RNK	#	PILOTO	EQUIPO	MOTOR	LAPS	CRONO	PTS
1	1	ALAIN PROST	Ferrari	Ferrari	69	1h 32m 35.783s	9
2	2	NIGEL MANSELL	Ferrari	Ferrari	69	(+25.351s)	6
3	28	GERHARD BERGER	McLaren	Honda	69	(+25.530s)	4
4	19	ALESSANDRO NANNINI	Benetton	Ford Cosworth	69	(+41.099s)	3
5	5	THIERRY BOUTSEN	Williams	Renault	69	(+46.669s)	2
6	20	NELSON PIQUET	Benetton	Ford Cosworth	69	(+46.943s)	1
7	4	JEAN ALESI	Tyrrell	Ford Cosworth	69	(+49.077s)	
8	12	MARTIN DONNELLY	Lotus	Lamborghini	69	(+66.142s)	
9	6	RICCARDO PATRESE	Williams	Renault	69	(+72.918s)	
10	11	DEREK WARWICK	Lotus	Lamborghini	68		
11	8	STEFANO MODENA	Brabham	Judd	68		
12	23	PIERLUIGI MARTINI	Minardi	Ford Cosworth	68		
13	22	ANDREA de CESARIS	Dallara	Ford Cosworth	68		
14	24	PAOLO BARILLA	Minardi	Ford Cosworth	67		
15	35	GREGOR FOITEK	Onyx	Ford Cosworth	67		
16	25	NICOLA LARINI	Ligier	Ford Cosworth	67		
17	9	MICHELE ALBORETO	Arrows	Ford Cosworth	66		
18	26	PHILIPPE ALLIOT	Ligier	Ford Cosworth	66		
19	14	OLIVIER GROUILLARD	Osella	Ford Cosworth	65		
20	27	AYRTON SENNA	McLaren	Honda	63	Ponchado	
AB	36	JJ LEHTO	Onyx	Ford Cosworth	26	Motor	
AB	29	ERIC BERNARD	Lola	Lamborghini	12	Frenos	
AB	30	AGURI SUZUKI	Lola	Lamborghini	11	Enganche	
AB	3	SATORU NAKAJIMA	Tyrrell	Ford Cosworth	11	Enganche	
AB	7	DAVID BRABHAM	Brabham	Judd	11	Electrónica	
AB	21	EMANUELE PIRRO	Dallara	Ford Cosworth	10	Motor	
EXC	33	ROBERTO MORENO	Eurobrun	Judd		Ayuda exterior	

1990
LIDERANDO
EN LA CARRERA
(1) Piloto: A. SENNA
Equipo: McLaren
Motor: Honda

Vueltas liderando: 60

De la 1ª a la 60ª

(2) Piloto: A. PROST
Equipo: Ferrari
Motor: Ferrari

Vueltas liderando: 9

De la 61ª a la 69ª

Total de laps: 69



1990 EL TORNEO MUNDIAL PILOTOS

		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	PTS
		EUA	BRA	SMR	MÓN	CAN	MÉX	FRA	ING	ALE	HUN	BÉL	ITA	POR	ESP	JAP	AUS	
1º	A. SENNA*	9	4	-	9	9	-	4	4	9	6	9	9	6	-	-	-	78
2º	A. PROST	-	9	3	-	2	9	9	9	3	-	6	6	4	9	-	4	71
3º	N. PIQUET	3	1	2	-	6	1	3	2	-	4	2	-	2	-	9	9	43
=	G. BERGER	-	6	6	4	3	4	2	-	4	-	4	4	3	-	-	3	43
5º	N. MANSELL	-	3	-	-	4	6	-	-	-	-	-	3	9	6	-	6	37
6º	T. BOUTSEN	4	2	-	3	-	2	-	6	1	9	-	-	-	3	2	2	34
7º	R. PATRESE	-	-	9	-	-	-	1	-	2	3	-	2	-	2	3	1	23
8º	A. NANNINI	-	-	4	-	-	3	-	-	6	-	3	-	1	4			21
9º	J. ALESI	6	-	1	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13
10º	I. CAPELLI	-	-	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6
=	R. MORENO	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	-	6
=	A. SUZUKI	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1	4	-	6
13º	E. BERNARD	-	-	-	1	-	-	-	3	-	1	-	-	-	-	-	-	5
14º	D. WARWICK	-	-	-	-	1	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	3
=	S. NAKAJIMA	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1	-	3
16º	A. CAFFI		-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-		-	-	2
=	S. MODENA	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
18º	M. GUGELMIN	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1

*CAMPEÓN MUNDIAL 1990

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	
		EUA	BRA	SMR	MÓN	CAN	MÉX	FRA	ING	ALE	HUN	BÉL	ITA	POR	ESP	JAP	AUS		
1º	McLAREN	9	10	6	13	12	4	6	4	13	6	13	13	9	-	-	3	121	
2º	FERRARI	-	12	3	-	6	15	9	9	3	-	6	9	13	15	15	-	10	110
3º	BENETTON	3	1	6	-	6	4	3	2	6	4	5	-	3	4	15	9	71	
4º	WILLIAMS	4	2	9	3	-	2	1	6	3	12	-	2	-	5	5	3	57	
5º	TYRRELL	7	-	1	6	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1	-	16	
6º	LOLA	-	-	-	1	-	-	-	4	-	1	-	-	-	1	4	-	11	
7º	LEYTON HOUSE	-	-	-	-	-	-	6	-	-	-	1	-	-	-	-	-	7	
8º	LOTUS	-	-	-	-	1	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	3	
9º	ARROWS	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	
=	BRABHAM	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	

*CAMPEONES MUNDIALES 1990
 Todos los resultados, cuentan
 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); Nueva Zelanda (NZ); Portugal (POR); (SMR) es San Marino [que se juega en Ímola]