



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

1991

Primer Gran Premio
de México



1991

LA FICHA

GP DE MÉXICO

XV GRAN PREMIO DE MÉXICO

Sexta carrera del año

16 de junio de 1991

En el "Autódromo Hermanos Rodríguez". Distrito Federal
(carrera # 506 de la historia)

Con 67* laps de 4,421 m., para un total de 296.207 Km
[*Reducida en 2 giros, por largada en falso]

Podio: 1- Riccardo Patrese/ Williams
2- Nigel Mansell/ Williams
3- Ayrton Senna/ McLaren

Crono del ganador: 1h 29m 52.205s a 197.757 Kph/ prom (Grid: 1º) 10* puntos
[*A partir de este año, el primer lugar recibirá: 10 puntos]

Vuelta + Rápida: Nigel Mansell/ Williams (la 61ª) de 1m 16.788s a 207.267 Kph/
prom

Líderes: Mansell/ Williams (de la 1 a la 14) y, Patrese/ Williams (de la 15 a la 67)

Pole position: Riccardo Patrese/ Williams-Renault 1m 16.696s a 207.515 Kph/ prom

Pista: seca

POR REGLAMENTO

Los autos no deben de pesar menos de 505 Kg

Tipo de motores: con pistones alternativos de 4 tiempos

Sobrealimentación: prohibida

Capacidad máxima: 3.5 lt

Número de cilindros: no más de 12

RPM: ilimitada

Clase de gasolina: ilimitada

Reabastecimiento en la carrera: prohibido

Consumo máximo: ilimitado



INSCRITOS

#	PILOTO	NAC	EQUIPO	FONDO P #	MOTOR	CIL	NEUM	
1	AYRTON SENNA	BRA	Honda Marlboro McLaren	McLaren	MP4/6	Honda	RA121E V-12 3.5 litros	Goodyear
2	GERHARD BERGER	AUT	Honda Marlboro McLaren	McLaren	MP4/6	Honda	RA121E V-12 3.5	Goodyear
3	SATORU NAKAJIMA	JAP	Braun Tyrrell Honda	Tyrrell	020	Honda	RA101E V-10 3.5	Pirelli
4	STEFANO MODENA	ITA	Braun Tyrrell Honda	Tyrrell	020	Honda	RA101E V-10 3.5	Pirelli
5	NIGEL MANSELL	ING	Canon Williams Team	Williams	FW-14	Renault	RS3 V-10 3.5	Goodyear
6	RICCARDO PATRESE	ITA	Canon Williams Team	Williams	FW-14	Renault	RS3 V-10 3.5	Goodyear
7	MARTIN BRUNDLE	ING	Motor Racing Developments Ltd	Brabham	BT-60Y	Yamaha	OX99 V12 3.5	Pirelli
8	MARK BLUNDELL	ING	Motor Racing Developments Ltd	Brabham	BT-60Y	Yamaha	OX99 V-12 3.5	Pirelli
9	MICHELE ALBORETO	ITA	Footwork Grand Prix International	Footwork	FA-12	Porsche	V-12 3.5	Goodyear
10	STEFAN JOHANSSON	SUE	Footwork Grand Prix International	Footwork	FA-12	Porsche	V-12 3.5	Goodyear
11	MIKA HAKKINEN	FIN	Team Lotus	Lotus	102B	Judd	EV V-8 3.5	Goodyear
12	JOHNNY HERBERT	ING	Team Lotus	Lotus	102B	Judd	EV V-8 3.5	Goodyear
14	OLIVIER GROUILLARD	FRA	Fondmetal F1	Fondmetal	F1	Ford Cosworth	DFR V-8 3.5	Goodyear
15	MAURICIO GUGELMIN	BRA	Leyton House Racing	Leyton House	CG-911	Ilmor	LH10 V-10 3.5	Goodyear
16	IVAN CAPELLI	ITA	Leyton House Racing	Leyton House	CG-911	Ilmor	LH10 V-10 3.5	Goodyear
17	GABRIELE TARQUINI	ITA	AGS Racing	AGS	JH-25B	Ford Cosworth	DFR V-8 3.5	Goodyear
18	FABRIZIO BARBAZZA	ITA	AGS Racing	AGS	JH-25B	Ford Cosworth	DFR V-8 3.5	Goodyear
19	ROBERTO MORENO	BRA	Camel Benetton Ford	Benetton	B-191	Ford Cosworth	HB V-8 3.5	Pirelli
20	NELSON PIQUET	BRA	Camel Benetton Ford	Benetton	B-191	Ford Cosworth	HB V-8 3.5	Pirelli
21	EMANUELE PIRRO	ITA	BMS Scuderia Italia	Dallara	191	Judd	GV V-10 3.5	Pirelli
22	JJ LEHTO	FIN	BMS Scuderia Italia	Dallara	191	Judd	GV V-10 3.5	Pirelli
23	PIERLUIGI MARTINI	ITA	Minardi F1 Team	Minardi	M-191	Ferrari	037 V-12 3.5	Goodyear
24	GIANNI MORBIDELLI	ITA	Minardi F1 Team	Minardi	M-191	Ferrari	037 V-12 3.5	Goodyear
25	THIERRY BOUTSEN	BÉL	Ligier Gitanes	Ligier	JS-35	Lamborghini	3512 V-12 3.5	Goodyear
26	ERIK COMAS	FRA	Ligier Gitanes	Ligier	JS-35	Lamborghini	3512 V.12 3.5	Goodyear
27	ALAIN PROST	FRA	Scuderia Ferrari SpA	Ferrari	642	Ferrari	037 V-12 3.5	Goodyear
28	JEAN ALESI	FRA	Scuderia Ferrari SpA	Ferrari	642	Ferrari	037 V-12 3.5	Goodyear
29	ERIC BERNARD	FRA	Larrousse F1	Lola	91	Ford Cosworth	DFR V-8 3.5	Goodyear
30	AGURI SUZUKI	JAP	Larrousse F1	Lola	91	Ford Cosworth	DFR V-8 3.5	Goodyear
31	PEDRO CHAVES	POR	Coloni Racing Srl	Coloni	C-4	Ford Cosworth	DFR V-8 3.5	Goodyear
32	BERTRAND GACHOT	FRA	Team 7Up Jordan	Jordan	191	Ford Cosworth	HB V-8 3.5	Goodyear
33	ANDREA de CESARIS	ITA	Team 7Up Jordan	Jordan	191	Ford Cosworth	HB V-8 3.5	Goodyear
34	NICOLA LARINI	ITA	Modena Team SpA	Lamborghini	291	Lamborghini	3512 V-12 3.5	Goodyear
35	ERIC VAN DE POELE	BÉL	Modena Team SpA	Lamborghini	291	Lamborghini	3512 V-12 3.5	Goodyear



1991

EN LA HISTORIA

Entra en operaciones el Metro de Monterrey, N. L.

Vuelve a la vida el Auditorio Nacional, puesto al día por los arquitectos Abraham Zabludovsky y Teodoro González León. Está por terminarse la escultura de metal (amarilla) de Sebastián, El Caballito, que irá a posar en El Paseo de la Reforma y la avenida Juárez (de la Capital) para reemplazar al monumento de Carlos IV.

Nuestro país hospeda la primera Cumbre Hispanoamericana en la cual intervienen jefes de Estado y de gobierno de los 21 países miembros que han de ser de habla española o portuguesa.

En sociedad con Canadá y los Estados Unidos, se han iniciado las negociaciones para firmar un acuerdo de libre comercio (TLC o NAFTA). Y bueno... ..se ponen a la venta los bancos antes nacionalizados.

Guadalupe Jones, es la primera mexicana elegida Miss Universo.

Se crea el Mercosur.

Mijaíl Gorbachov renuncia a la presidencia de la Unión Soviética y la declara disuelta. Muy pronto serán naciones independientes, entre otras: Armenia, Estonia, Letonia, Moldavia, Kirguistán, Uzbekistán, Ucrania y Bielorusia. Checoslovaquia, ingresa al Consejo de Europa. Boris Yeltsin, ya es presidente de la Federación Rusa.

Los EUA en grandes líos por la invasión a Irak.

Tanta gente que se va; para destacar a los que el mundo necesitaba más (según el editor) pues dejan este plano de la existencia: el enorme trompetista, de jazz, Miles Davis y, el gran sax de Stan Getz. También la bailarina de ballet Margot Fonteyn. El actor francés Yves Montand... ..mientras que con una neumonía, termina la vida el cantante Freddie Mercury.

Lo mismo que el escritor Graham Green. El filósofo Henri Lefebvre, y Soichiro Honda, fundador de su marca de motos y de carros. R. I. P., todos ellos...

Mientras que la vida sigue y hay otro GP de la Fórmula 1, en tierra bravia con sus volcanes; será el penúltimo de la segunda época con grandes carreras.

1991

LA CARRERA

A la sexta llegó la vencida. Alguna vez después del dominio de los McLaren y las osadías de Nelson Piquet con su Camel-Benetton en esta temporada: ya era el día de los Williams que de la mano de Riccardo Patrese darían la probada de lo que iba a venir con un poco de tiempo.

Todo hizo ver que el maridaje anglo francés funcionaría. Renault estaba cerca de poner en un punto fascinante su maquinaria V-10 normalmente aspirada.

En cuestión de tres semanas adelante saldría de su letargo el León Británico que les iba a recetar tres victorias clamorosas al hilo: "nada más" lo fue así en Francia, en Inglaterra y en Alemania.

Un paquete tecnológico de los más prometedores que se ha conjugado en la historia, de la mano de Frank Williams, Patrick Head y el ingeniero de los sueños, Adrian Newey. Para poner en serios aprietos a la troika de Ron Dennis, Marlboro-McLaren y Honda. Un ábrete sésamo del cual a México le tocó ser padrino.

Los FW-14 patrocinados por Canon e ICI, hicieron maravillas pasando por encima de los baches ya típicos del Autódromo Hermanos Rodríguez. Con lo cual, hacían olvidar la enorme metida de pata de Nigel Mansell en Montreal, quince días antes, cuando a falta de un giro, le bajó y empezó a saludar a las tribunas pensando que ya había terminado la carrera... ..y la perdió.





A la gente de McLaren y de Benetton no le quedó más, que quitarse el sombrero.

Nació otra clase de Fórmula 1.

Tanto así, que hasta una empresa de las motocicletas del Japón incursionaba en esta liga suministrando impulsores a un equipo. Era la Yamaha al servicio de la mítica Brabham (ya en decadencia, con la acotación debida) y por su parte, Lamborghini intentando lo propio –que lo hacía desde dos años previos– de la mano del modesto equipo al que llamaron Modena; pero que en realidad era un fantasma, hijo del fallido proyecto mexicano GLAS y de Lambo, que no sabía como recuperar una parte del desfalco.

En el club de los ricos: los ejecutivos de Grove y de Viry-Châtillon (donde está la fábrica de motores con el emblema del rombo) ya movían los cables para la supuesta contratación del francés Alain Prost, o hasta de Ayrton Senna –como lo pedía Bernard Dudot de Renault– con vista a la campaña de 1992.

Esto, era un ácido piquete en el orgullo de Mansell que quería demostrar su enorme valor y aquí, en el Distrito Federal, no lo pudo hacer aunque de hecho, estuvo muy-muy cerca. Esta vez, los lauros recayeron en su colega quien ligaba el cuarto triunfo de su historial.

La diferencia entre primero y segundo lugar al llegar a la meta fue de un segundo y poquito más; cuando habían estado separados hasta por más de 22 segundos. Esto es, que Nigel corrió en el último stint, como si en ello le fuera la vida.

Bárbaro sería soslayar que a pesar de la durísima competencia, no se destacara: que este año fue otro de los grandes de Ayrton Senna quien se coronaría por tercera vez como monarca mundial. Había ganado cuatro Grandes Premios hilvanados desde que empezó la temporada: en Phoenix, en Sao Paulo, en Ímola y en Montecarlo que lo convertían, además de en ese ser mágico que realmente fue; en un monstruo del volante que ya acusaba una friolera de 56 pole positions en su foja de servicios. Cantidad que en sus días, era vista como algo venido de fuera de este mundo.

Sin embargo en esta edición mexicana, estuvo muy lejos de correr su mejor Grand Prix: de hecho llegaba luego de sufrir una caída del jet ski en su casa de playa de Angra dos Reis. Un amigo echaba vacilón con él y le pasó por la cabeza. Tuvo suerte Ayrton porque nada más sacó diez puntos de sutura en la nuca.

“Si saliera de México con una cantidad de puntos como la que me dieron hace unos días en Brasil, sería muy feliz”, declaró a la prensa. Jo Ramírez estuvo muy cerca de él y era el ilustre mexicano quien daba todas las explicaciones que pedían, para que los periodistas no cargaran con mucha insistencia sobre el de Brasil. Pero es que A. S., era la sensación.

Sus problemas del fin de semana apenas comenzaban. En las Qualys, tratando de superar a los Williams, se puso de sombrero el McLaren encomendado a sus manos, en un accidente muy serio, ya que iba más que excedido. Por fuerza quería hacer ese tramo donde trastabilló en sexta, cuando lo estaba haciendo bien en quinta velocidad.

Maromeó. Pegó contra las gomas de protección, dio un giro sobre su posición natural y acabó luego de unos instantes –que se hicieron muy largos– saliendo a gatas por debajo de su MP4/6.

La gente que lo veía por las pantallas de control desde la sala de prensa, se dijo que podría ser fatal. Nada. Terminó en la enfermería del circuito, todo magullado. Y ya.

Pero no dejaba de ser otro obstáculo en vista de la carrera del día después. Contra su devoción, “Bico” tuvo que tomar la largada desde el tercer cajete. Lo que no le gustaba ni poquito...

No cupo duda de que no jugó con el mejor McLaren y que él, no era el Senna invencible de otras veces.





En la carrera, su enfrentamiento inicial fue contra uno de los Ferrari, aquel que conducía Jean Alesi, a quien le jugó con algo más de rudeza de lo que acostumbraba con la mejor de la caballerosidades. Pero bueno: andaba de malas.

Valga decir que Prost tuvo unos días como transparentes. No brilló. Arrancó siendo el séptimo y menos todavía se lo vio en grande, cuando a la altura del 17º giro, abortaba la prueba por problemas con el encendido de su Ferrari modelo 642.

Aún así, gracias a la nueva fortaleza de los Williams y al coraje del paulista: se vivió una carrera fabulosa. Porque los protagonistas se exigieron todo y... ..un poco más.

Los que entendían de esto, nada más comentaban, "es asombroso".

Lo cierto es que no fue la última que le vimos a Senna correr en plan prodigioso; ni tampoco a Nigel. Y a decir verdad, tal vez se gozó en este domingo, del mejor Riccardo Patrese de siempre.

No va a ser una exageración asegurar que fue la mejor carrera del año.

SOBRE LA PRUEBA

Ni se vaya a creer que todo era dicha y felicidad dentro del box de Williams: con mucha paciencia Frank y Patrick Head tenían que trabajar horas para apaciguar la convivencia entre sus pilotos. Al italiano le molestaba que se lo considerara el número dos, y más que nada con su argumento de mucho peso: había sido más rápido que el inglés, en las seis sesiones de Qualys jugadas hasta esta fecha ¿cómo que el dos?

Y dado a las comidillas de esos días que también perturbaban los ánimos, ya que si llegaba Prost al equipo inglés ¿quién de ellos saldría? Felizmente, hoy se sabe que nada ocurrió porque el cambio fue hasta 1993 y llegaron dos volantes a Grove. No uno.

En efecto fue Alain, pero acompañado de Damon Hill, el hijo de Graham.

Le tocó a alguien ajeno a Williams, medio imponer la paz. Piero Lardi Ferrari sería quien iba a calmar las aguas al anunciar que en Maranello, habían firmado por un año más al francés. Luego cogió un aire extremo el asunto de los contratos de pilotos (lo que se tratará en nota aparte) a tal grado que, ese 1992 Alain tomó un sabático, para reaparecer con Williams un año más tarde y volver a montarse otra corona, que sería la cuarta en su vida.

De todo esto era que se rumoreaba en el mundo y más en México, porque eran días en los cuales los sabihondos del automovilismo deportivo reaparecían. Para así demostrarlo, entre aficionados y villamelones se volvían a vender 80 mil entradas al autódromo.

Las negociaciones para renovar la llegada de más Grandes Premios al país, se volvían cada vez más complejas. Eran entre José Abed y Bernie Ecclestone, quien estaba en los tiempos de pedir cada vez más por el canon para obtener las carreras. Y en Medio Oriente así como en la lejana Asia, salían clientes con mayor generosidad.

Como se pudo, estirando y aflojando, dizque se concedió la posibilidad de alargar para 1993 otro GP mexicano más. El alta contaminación de la ciudad; las deficiencias tan criticadas a la infraestructura y sobre todo, el poco caso de los políticos de ese momento, no eran buenos auxiliares para el propósito.

Lo que de verdad acabó por suceder fue que, cuando se confirmó el calendario para ese año que venía en 24 meses más, México ya no apareció en el programa. Colorín colorado.

Esta carrera iba a ser la penúltima que aplaudiría el aficionado local.

En los años subsiguientes la F1 fue hacia Argentina; una segunda carrera en Japón; San Marino, Luxemburgo y otros Grandes Premios de Europa, que en realidad, fueron muy





buenos disfraces para segundas carreras en suelo europeo.

Hasta que en 1999 aparece como grande novedad, Malasia...

LOS ENSAYOS Y LAS QUALYS

Todavía la mañana previa a la carrera, Patrese se sentía mal, afectado del estómago, a la mexicana. A pesar de las molestias inherentes se las averiguó para ser muy eficaz en los ensayos libres y ni hablar, en las calificaciones, cuando lo hizo de fábula quedando mejor que su compañero de establo.

Riccardo que llegó a los 256 GP no fue un velocista del otro mundo, apenas consiguió ocho veces (en sus totales) quedarse con la cuerda de arrancada. Mas no quepa duda, este Williams de 1991 había sido una nave muy competente a una vuelta y le permitió al italiano hacerse con el 50% de sus pp. Además de la que logró en Canadá y ésta, de México; también las registró en Magny-Cours y en Estoril, en la misma campaña del presente.

En los momentos de las precalificaciones cayó un fuerte chubasco.

Salieron a rodar con gomas ranuradas. Entre otros detalles, pasó que Nicola Larini sí marcó un tiempo bueno para superar la precalificación; pero ya después, en el parc fermé los comisarios detectaron medidas fuera de especificaciones del asa trasera de su Modena, y se lo descalificó.

Berger en el otro McLaren no pudo ir más delante de ser el quinto y se quejaba porque su motor Honda V-12, era sordo.

Los japoneses parecían cansados de la F Uno y se rumoreaba que Judd iba a ser el motorista que heredaría sus artimañas y sus planos.

Pero nunca llegó a pasar, un año más fue lo que anduvieron en La Carpa los de la marca Judd y siempre supliendo a equipos de poco calado, como: Dallara, Leyton House, Ligier, Eurobrun o Andrea Moda. Un March ya empobrecido; o aquellos Brabham ya casi sin vida y a Williams, en un año de transición como había sido el de 1988.

Los Ferrari parecían comportarse algo mejor a pesar del asfalto saltón de la trayectoria mexicana. Por cierto, Jean Alesi arrebató un muy buen cuarto puesto para el Grid.

El francés que empezó con el aura de ser una enorme promesa, tal vez llegó muy verde a la scuderia. Estuvo en 79 carreras con los de Maranello y tan sólo entresacó una prueba en la que ganara (fue en Canadá en 1995) lo que es muy poco, para tantas oportunidades; jugó 202 veces.

Ello demuestra que ha habido pilotos que son buenas personas, pero carecen del instinto "matador" que se necesita en esta categoría tan cruel con tantos.

Benetton con su Ford-Cosworth V-8 tan sólo dio para que Piquet hubiese sido el sexto en el partidero y su paisano, Roberto Moreno, el del cajón número nueve. En una carrera que les resultó difícil de resolver; pero en la cual Moreno, pudo anotar.

Un poco como les ocurrió a los Tyrrell-Honda con Stefano Modena que largaría de octavo y el santificado Satoru Nakajima, el decimotercero.

Iba a ser apenas la sexta actuación del nuevo equipo Jordan que llegó echado muy pa'lante de la mano de su patrón Eddie Jordan y en efecto, innovaron. Primero con un look bien distinto; un coche bonito, muy estilizado (un poco a la usanza del Tyrrell) ya que era de los primeros en levantar la nariz, en un efecto que después se bautizó como el del "escualo". Y con una cromática sobre la cual dominaba un verde botella intenso y limpio; otra invención de Eddie, quien traía de la mano a la inocente bebida llena de azúcar: Seven Up.

Pilotaban para Jordan: Bertrand Gachot y el legendario romano, Andrea de Cesaris,





pupilo consentido de Marlboro, ya que lo apoyaba con una buena bolsa de francos suizos cuando eso de comprar las butacas, apenas empezaba y de la mano de Jordan ¡cómo no!

Pues con todo ello dicho, lo cierto fue que el clima inestable ayudó a que Patrese se impusiera y luego, se sirvió del hecho de que se accidentara Senna.

Los Williams habían usado un impulsor especial de Renault para calificar, el RS-3, pero Mansell contaba con una versión atrasada y fue otra cosa que lo hizo poner reparos. Las circunstancias, a decir verdad, no eran tan malas porque bien que coparon la primera fila para arancar. La promesa hecha en el pit fue, que tendrían las mismas prestaciones para enfrentar la justa.

Lotus ya estaba de caspa caída y sobrevivía –más que nada– lanzando a nuevos conductores que sus patrocinadores a la vez, auspiciaban, también. Un coche poco actualizado, pero que al menos pudo calificar. Éste, ha estado en manos del finés Mika Hakkinen quien debutaba y del inglés, Johnny Herbert, que ya tenía algo de experiencia por sus seis GP con Benetton y dos más con Tyrrell, más otro par con Lotus-Camel de un año previo. Pero ambos, con sus credenciales valiosas, precedidos por sus aclamados triunfos en las ligas de ascenso.

Lo que era Arrows y ahora Footwork (que ya adquirió Wataru Ohashi) andaba empantanado en la medianía como ha sido su historia previa. Esta vez, por problemas de circulación del aceite y con cuatro motores Porsche ¡que explotaron! Michele Alboreto quedaba el 26º porque pasó los dos cortes; en cambio Stefan Johansson, sobrevive a la primera eliminación pero no puede sortear la segunda.

Los AGS de Gabriele Tarquini y Fabrizio Barbazza pagan por la pobreza de su equipo; los coches con plantas motoras de Ford-Cosworth, carecen de adherencia y permanecen entre los que no figuran. Para recordar que este equipo francés, con 47 largadas, sólo cogió dos puntos: uno en Australia que pescó Moreno en 1987 y el otro aquí, precisamente, dos años antes: gracias a Tarquini que iba al volante.

ARRANCAN

El cuento ha dado comienzo con un accidente en los brevísimos giros del warm up ya que Alesi se quedaba sin el tren delantero por una salida de la pista. El francés se dolía de la rodilla izquierda pero pudo arreglárselas para decir presente, en la carrera.

El Autódromo Hermanos Rodríguez estaba a la hora del Grand Prix cubierto por un cielo plomizo y pesado.

Goodyear confió a sus clientes que los neumáticos blandos tipo "C" no necesitarían ser reemplazados durante la prueba. Pirelli, en cambio, ofreció más opciones: Piquet iba a correr con los más duros (GF-22), mientras que R. Moreno utilizará los neumáticos blandos (GF-9). Como se diferenciaron también entre los Tyrrell y los de Brabham.

Alboreto largó desde los boxes ya que le reemplazaban su batería al último minuto.

No fue una carrera sencilla, al contrario, tuvo tres inicios.

En la primera arrancada, tanto Alesi con JJ Lehto –con uno de los Dallara– levantaban los brazos porque se apagaron sus máquinas. Al envite posterior, lo dañó uno de los mariscales de pista que con entusiasmo desproporcional se echó a andar agitando la bandera amarilla, casi en la cara de Olivier Grouillard; así que el francés de Fondmetal (antes Osella y ahora de Gabriele Rumi, quien registró un solo auto) apagó el motor y fue otro, que también levantó los brazos en señal de "no arranco".

El protocolo de emergencia se llevó a cabo a la perfección. Con una salvedad medio idiota, no había razón para ponerlo en marcha. De haber ocurrido esto en Mónaco, en Monza o en Silverstone no hubiera sido suficiente sancionar al marshall, sino que le hubieran dictado cadena perpetua. Bueno, pero en México... ...se pudo solucionar: las



autoridades deportivas echaron el cargo a Grouillard por quedarse parado y lo castigaron, teniendo que largar desde la cola. Aquí no pasó nada.

Roland Bruynseraede era el responsable deportivo de los eventos. El piloto francés todavía alcanzó a balbucear que no era su culpa, que también Mark Blundell, dos lugares detrás, había entendido que hubo problemas para no partir y se detuvo. Pero, ni hablar. A lo hecho, pecho.

Para el equipo Fondmetal era una grosería ya que fue la primera vez que superaban la precalificación y bueno, la obtención –de chiripa si se quiere– de un décimo lugar en el grid, se vio trastocada.

Así que vendría una tercera oportunidad para el despegue después de dar otro giro en cámara lenta.

Cuando viene la hora buena, el tren de ruedas de Patrese patina más de lo debido; mala operación del italiano. De esta suerte, muy alerta Nigel, se hace con el comando del pelotón. Alesi aprovecha la succión del McLaren de Senna y llega siendo el segundo hacia la frenada de la primera curva.

Detrás de ellos: el dichoso Patrese, Berger, Piquet quien es sexto y luego, Prost.

Cuando pasan por segunda vez frente al stand: Mansell conduce. Ya es seguido por Senna. Tercero, Jean Alesi. Cuarto Patrese. Berger. Stefano Modena, en uno de los Tyrrell. Y como séptimo, Piquet. Andrea de C., con un Jordan. Y después Roberto Moreno el compañero de Nelson.

Prost va como el décimo. Detrás: Jarvi Letho (Dallara). Blundell en Brabham. Nakajima (Tyrrell). Thierry Boutsen con uno de los Ligier. Bertrand Gachot con el segundo de Jordan. Martin Brundle (Brabham). Martini, de Minardi. Eric Bernard de Lola. Gianni Morbidelli (segundo Minardi). El brasilero Mauricio Gugelmin de Leyton House. Aguri Suzuki en el otro Lola. Grouillard de AGS. Herbert (Lotus). Ivan Capelli (Leyton H). Häkkinen con Lotus y Alboreto sobre el Footwork que iniciaba la historia con nuevo nombre –de la empresa de logística y bienes raíces, japonesa– este año.

Más temprano que tarde, Patrese desborda a Alesi del tercer puesto, lo hace al entrar a la primera curva. Berger contiene un grupo en el cual corren: Modena, Piquet, de Cesaris y Roberto Moreno.

Poco delante, el motor de Berger revienta en “la aperaltada” levantando una nube de humo blanco. El austríaco va de regreso a pits, y Martini derrapa enseguida, sobre el aceite que tiró el McLaren; Pierluigi deja la carrera saliendo del curva insignia del autódromo, había frenado contra la barrera de cascos de hule viejos.

Los comisarios entran, ahora sí, correctos, a la acción. Evacuan a Martini de su Minardi con las banderas amarillas de rayas rojas, para señalar lo resbaladizo de la pista.

Parece que Senna se ha separado de Patrese; mientras que Prost, despierta por unos minutos y marca el mejor giro, intentando alcanzar a uno de los de Benetton.

Pero pasando del 10º giro ya Patrese ha desbancado a Senna. Mansell va cuando menos dos segundos por delante. Nigel le ha bajado al ritmo porque los marcadores de temperatura del agua y también del aceite le reportan que son muy altas.

Es cuando Riccardo aprieta muy fuerte sobre el inglés.

Hacia la 15º lap, el paduano de Italia, se va a hacer cargo de las acciones. Deja al León, sobre el proceso de negociación de las “eses” en apariencia, sin dar ni recibir molestias; pero eso sí, con un enorme espectáculo a favor de quienes estaban en las tribunas cercanas porque se las arreglan para correr paralelos, por donde apenas caben sin golpear.



Alesi ha dado cuenta de Senna y ocupa el tercer lugar. Era cuando otro francés, Grouillard, quien había remontado con muchas dificultades, sufría por una caída en la presión del combustible y se había sobrecalentado su motor Ford-Cosworth: tiene que darse por vencido. C'est fini mon ami.

Jean Alesi se había acercado a Mansell, pero hace mal su trazada y se va fuera de la pista. Regresa para ser el noveno, cuando iba en tercer lugar.

Patrese ha escapado y ahora es Senna quien presiona a Nigel. En paralelo, Prost transcurre frente a las gradas a paso lento: su alternador lo acaba de plantar. Otra decepción para el tres veces campeón francés.

También deja la carrera Gugelmin con su Leyton House azul cielo. Y Brundle con su Tyrrell lo sigue; había entrado a canjear ruedas y una queda mal ajustada, de modo que se le escapa en "las eses". Para ser otro que termina antes de tiempo.

Pasan unos minutos y le toca a Capelli irse con el motor roto. Senna de pronto, es perseguido por Piquet. Para ver cómo es que Alboreto se da por vencido, sin presión de aceite.

Mansell lejos del objetivo con trece segundos a la espalda de Patrese.

Detrás de él, vienen en un tren: Senna, Piquet, de Cesaris, Alesi y Moreno. Gachot ocupa el octavo lugar porque ha rebasado a Lehto.

Con su Williams, Mansell y Senna, con el McLaren: están muy cerca entre sí. En la recta principal dan el show al dejar detrás a Nakajima.

Comienza una batalla frontal entre el británico y el brasileño: Mansell como puede, frustra las maniobras de Ayrton; el del McLaren lo intenta cada vez que puede, sobre todo a punto de entrar a las curvas; dejando ver que le faltan algunos caballos a la máquina de Honda, que la de Renault sí entrega.

La gente capta que el precio de su boleto ha sido ya regresado. Han visto la entrega de dos titanes en un refriega que no para.

Mientras que Patrese ha huído lejos. Va veintidós segundos por delante.

Magic y el León siguen aferrados buscando a la ofensiva y a la defensiva entregarlo todo. Patrese en el ecuador de la justa, tiene veinticinco segundos de margen sobre Mansell. Alesi está como vuelto loco a bordo de su Ferrari y se mete en los retrovisores de Senna.

¡Carrerrón!

Ayrton le respira en el cuello a Nigel. Luego Jean, que de tanto insistir termina con el clutch deshecho; nueva traición de los Ferrari por culpa de una falta de fiabilidad muy criticable.

La rueda posterior izquierda del Benetton de Piquet colapsa. El carioca se marcha levantando una humareda. Ha abandonado cuando le faltan poco más de 20 bucles a la carrera.

En cambio el motor del Williams de Mansell ha vuelto a su temperatura normal. Ello, desata el segundo aire del Inglés que va de nuevo al ataque, con todo: ha marcado la vuelta más rápida de la carrera hasta ahora (con crono de 88.469 segundos) ya se redujo de este modo, por primera vez, con toda nitidez, la diferencia abismal que le llevaba Patrese; a la vez, Nigel M., ya va dejando para otra vez las camorras contra Senna.

El radio de Moreno no sirve y llega al pozo de Benetton por sorpresa para mudar de zapatos. En esto, ha cedido el paso a Gachot y su Jordan.



A falta de 17 vueltas: Patrese por delante de Mansell (con trecho de 20.1 segundos). Luego Senna (a 30.4s). Andrea de Cesaris. Enseguida, Bertrand Gachot. Y Moreno. Ellos, a más de un minuto del puntero.

Con una vuelta menos, van: Eric Bernard. Mark Blundell. Morbidelli. Y Boutsen, que es el décimo. Luego: Hakkinen, Herbert, Modena y Nakajima. Suzuki dio una larga pelea a Morbidelli; pero una mala selección con la palanca de velocidades lo hace dar un trompo y parar en el césped; se acabó el negocio para el nipón.

La prisa que lleva el británico es un extásis.

Por primera vez se rodea este trazado en menos de un minuto y 17 segundos. En efecto: sobre el 61º round clava el mejor crono de la tarde con 76.788 segundos, y una media de velocidad increíble de: 207.267 kilometros por hora.

Está a poco más de 10 segundos de su compañero.

Senna ya no les aguantó el paso y deja de plano, que se marchen. Es imposible contra los coches en amarillo, blanco y azul. Son una épica.

Han pasado unos giros y ya se coloca el del bigote de lord a menos de seis segundos de quien lidera.

LLEGADA A LA RAYA DE META

El del número seis en los dorsales contra el del número cinco. Flagrante guerra civil.

Sólo con un milagro sostendrá Riccardo el primer lugar. En especial, si sigue perdiendo tiempo al doblar a los rezagados: como es el caso de los dos de Lotus.

Luego le sucede a Mansell que tropieza con Mika Hakkinen y Johnny Herbert, cuando ya venía a poco menos de cinco segundos lejos de la gloria. Lo que Patrese, aprovecha, para tomar una bocanada de aire, por acaso, más tranquilo.

Riccardo tiene que ultimar a Modena y se vuelve a estrechar la zanja: tiene a Nigel Mansell a tres segundos. Cuando para esto, faltan tres interminables vueltas para que toque el final.

Un italiano es el primero. Un inglés el segundo. El señor de Brasil, que casi ya no cuenta esta tarde, es el tercero.

Los tres han rimado un poema con una carrera que dicen los papanatas, que es cosa frívola. Que desengaño...

A falta de un giro: Mansell ha cazado a Patrese. Sin embargo, falta lo magnífico: adelantarlo. Y esa, es la más grande diferencia que se puede vivir: porque es la de la hazaña. Como, del cielo a la tierra.

Terminan casi pegados, pero en el aliento postrero: Riccardo Patrese llega con un segundo y dos décimas por delante de Nigel Mansell.

Habrá que perdonarlos porque sí sabían lo que hacían. Firman una de las más grandes carreras que se han visto jamás en suelo azteca.

DESPUÉS DE LA CARRERA

Riccardo Patrese ha ganado este decimocuarto GP en la historia de los que ha visto México, ello por delante de su compañero en Williams, Nigel Mansell.





Senna termina en un decepcionante tercer lugar.

A bordo de un coche Jordan, Andrea de Cesaris expira cuando faltan poco metros para que vea la bandera a cuadros. El romano, se desengancha de su arnés y empuja su auto para cruzar la línea.

El de Brasil, Moreno, termina siendo quinto con uno de los Benetton. Eric Bernard recoge un punto más que precioso para Larrousse, su equipo. Luego, cierran la lista entre los que terminaron: Gianni Morbidelli, Thierry Boutsen, Mika Häkkinen, Johnny Herbert, Stefano Modena y Satoru Nakajima.

La autoridad deportiva, descalifica a Andrea de Cesaris por empujar su automóvil. Maniobra que está prohibida cuando todavía no se ha presentado la bandera a cuadros; a menos que los comisarios de pista den la orden. Eddie Jordan levantó de inmediato un reclamo oficial, y le conceden la razón así que, le regresan a de Cesaris su cuarto lugar. Será así la tercera vez que el equipo irlandés recoja puntos.

El espléndido auto Williams-Renault FW-14 finalmente superó los problemas de su falta de fiabilidad y ha cuajado un señor doblete, el 14º de su historia, más que bien merecido.

COMENTARIOS AL MARGEN

"Se reparó una injusticia" exclama Christian Contzen, director de Renault Sport, quien ha luchado por digerir el fracaso de Montreal. "Un fondo plano perfecto, el motor más potente, la caja electrónica de velocidades, finalmente confiable: es la reunión de todos los ingredientes para el triunfo".

Patrese ha sido quien pudo aprovecharlo al máximo.

Primera vez en el curso que se ha refrendado la pole con la carrera ganada. Y primer doblete del año de los impulsores franceses.

Frank Williams es quien más disfruta de este ansiado regreso a lo más alto: "Para lograr esos uno-dos como el de hoy, no daremos mandatos de equipo; debemos tener pilotos campeones, de verdad. Esto es la Fórmula 1. No una categoría secundaria del automovilismo". Se refería a la usanza de Jean Todt, el controvertido jefe de Peugeot Sport, a quien cuando le conviene echa para atrás a uno de sus pilotos, para beneficiar al otro...

En el garaje de McLaren-Marlboro-Honda, se hace la constancia al comparar entre su modelo MP4/6 y el FW-14 de los rivales. Hay desazón. Falta velocidad, potencia y confiabilidad...

Tanto optimismo en la primavera, ha dado paso a la desilusión. "Un resultado que muestra que el campeonato está abierto" lo dice Ayrton Senna, suspirando muy amargado.

Gerhard Berger desolado nada más atina a indicar: "sólo he dado dieciocho vueltas en las tres carreras recientes".

LOS RECORDS

Las victorias se han repartido así, después de seis carreras ya dirimidas: cuatro a favor de Ayrton; una para Piquet y ésta, de Patrese.

El italiano ya tiene cuatro triunfos en sus totales y, cinco pole positions.

Williams recaba su 45ª victoria y la 33ª pole. Así como su 50ª vuelta más rápida de una carrera.

Por cuanto a los fabricantes de los motores: son 54 pp para Renault y también su 25º triunfo. En cambio, Porsche llega a 35 largadas y con ésta se despide; en tan breve viaje



recogió una victoria; una pp y cinco podios (todo ello, en la década de los años sesenta, con el equipo propio).



NÚMEROS

En las tablas del torneo se apunta lo siguiente: Senna lidera con 44 puntos. Lo sigue Patrese con 20 puntos. Tercero, Piquet 16 puntos. Enseguida Mansell, 13. Prost 11 y, Berger con apenas 10.



Entre los constructores, así está el standing: McLaren-Honda llega a 54 puntos. Williams-Renault, segundos con 33 puntos. Terceros, los de Benetton-Ford: 21. Cuarto, Ferrari con 16 y quinto, Tyrrell-Honda que lleva 11 puntos.



DANZA DE PUESTOS Y DE DINERO

Hubo un tipo que cobró fama mundial porque supo diseñar coches de carreras de fábula; con una novedad: era experto en el uso de nuevas fibras (las de carbón) que pronto le quitarían el brillo a la tecnología del automóvil y pondrían la cosa, más negra.



Es ingeniero y se llama John Barnard. Ya trabajó para McLaren (1981) y para Ferrari (1989) creando platos, pisos, o fondos planos que revolucionaron las ideas sobre la aerodinámica. Él acabó con el uso de molduras, estructuras cuadrangulares o armazones que en francés se llaman: châsis. No más.



Trabajaba ahora para Benetton. Durante las semanas entre el GP de Canadá y el de México trueno la cosa y acaba en divorcio aquella sociedad tan prometedora entre Barnard y el equipo de los colores unidos.

Con toda la formalidad del mundo, el equipo italiano-británico: anuncia que ha reclutado a Gordon Kimball (anteriormente en McLaren, y también ex de Ferrari) él, seguirá al frente del departamento técnico del establo de Luciano Benetton.

Kinball es un ingeniero estadounidense y ha sido mano derecha Barnard. Tiene la experiencia y sabe lo que está pasando dentro. Su gran fuerza es el desarrollo de elementos periféricos (como las cajas de cambios semiautomáticas, acelerador sin varilla, o las suspensiones activas) pero no es mucho su dominio de los secretos de un automóvil de F1 completo.

Flavio Briatore que ya prendió y aprendió un poco más, está en busca del técnico con mayor fama para incorporarlo al team. Por lo pronto, Giorgio Ascanelli se promueve para ser el asistente de Kimball, mientras que Nigel Stepney y Michael Ainsley-Cowlinshaw se harán cargo del equipo de mecánicos.

Por extraño que pareciera en aquellas fechas, no hubo profeta que lo avisara, muy pronto tendrían en la cabina de una de sus naves, al rompedor de marcas absoluto en la F Uno de siempre: un chaval espigado que llevaba por nombre Michael y por apellido, el hacedor de zapatos (Schumacher).

Por otro lado, ya se ratificó a Stefan Johansson en su puesto como piloto de Footwork. De hecho, a Alex Caffi no lo han confirmado, y podría quedarse sin sillín. Jackie Oliver públicamente ha culpado la falta de profesionalismo del italiano, porque ha sido víctima de un accidente provocado por Caffi. El alemán Bernd Schneider, podría reemplazarlo en el GP de Francia, si lo liberan en Joest, que es con quienes corre en la categoría americana, IMSA.

RELACIÓN CON EL PRESENTE

Quien se ostente o por acaso se crea buen aficionado a este deporte maravilloso debe de tener en cuenta que si lo reduce al ámbito de su país, lo está condenando a volverse un ombligo que nadie va a ver y que no sirve para nada.

La Fórmula de la magia y del vértigo ha sido una historia que empezó en 1950 y que





siempre adujo su universalidad. Los campeonatos de la F Uno son mundiales. Ese fue su signo original y por ahí ha seguido impávida.



En cierto momento como ocurre en Las Olimpiadas o en los Mundiales de Fútbol, lo importante es la victoria. Las anotaciones que se consigan y los hechos nuevos que se marquen, porque son lo que cuenta.



Atrapar la grandeza, es en realidad una circunstancia conexas a las hazañas contantes y sonantes.



Hay nacionalidades muy importantes para esta disciplina, como es el caso de Nueva Zelanda que le ha dado mucho a la Fórmula para que sea, y jamás, han tenido una carrera en su suelo. La afición neozelandesa es tan nutrida como la colombiana o la noruega, porque este deporte extremo tiene más que ver con la meritocracia y la tecnología de mayor exquisitez.



En esta segunda época de carreras en este país no hubo pilotos mexicanos y ello no influyó para que el público desmayara.



Por el siglo XXI se ha tenido la experiencia con dos pilotos en las pistas, y la verdad sea dicha que las cosas no han sido diametralmente distintas.

Otra cosa es, cuando un gran corredor ya se ha vuelto ciudadano del orbe y lo poseen por igual los italianos que los de Australia.

Es el caso de Pedro Rodríguez.

Un espíritu que será referencia para el arte de correr muy rápido en cuatro ruedas, independiente de dónde y cuándo sea.





1991 LAS QUALYS EN MÉXICO

POS	PILOTO	EQUIPO	MOTOR	CRONO	DÉFICIT	MEDIA	%
1°	RICCARDO PATRESE	Williams	Renault	1'16"696		207.515	- -
2°	NIGEL MANSELL	Williams	Renault	1'16"978	0.282	206.755	100.368
3°	AYRTON SENNA	McLaren	Honda	1'17"264	0.568	205.990	100.741
4°	JEAN ALESI	Ferrari	Ferrari	1'18"129	1.433	203.709	101.868
5°	GERHARD BERGER	McLaren	Honda	1'18"156	1.460	203.639	101.904
6°	NELSON PIQUET	Benetton	Ford Cosworth	1'18"168	1.472	203.608	101.919
7°	ALAIN PROST	Ferrari	Ferrari	1'18"183	1.487	203.569	101.939
8°	STEFANO MODENA	Tyrrell	Honda	1'18"216	1.520	203.483	101.982
9°	ROBERTO MORENO	Benetton	Ford Cosworth	1'18"375	1.679	203.070	102.189
10°	OLIVIER GROUILLARD	Fondmetal	Ford Cosworth	1'18"453	1.757	202.868	102.291
11°	ANDREA de CESARIS	Jordan	Ford Cosworth	1'18"935	2.239	201.629	102.919
12°	MARK BLUNDELL	Brabham	Yamaha	1'19"064	2.368	201.300	103.088
13°	SATORU NAKAJIMA	Tyrrell	Honda	1'19"092	2.396	201.229	103.124
14°	THIERRY BOUTSEN	Ligier	Lamborghini	1'19"201	2.505	200.952	103.266
15°	PIERLUIGI MARTINI	Minardi	Ferrari	1'19"215	2.519	200.917	103.284
16°	JJ LEHTO	Dallara	Judd	1'19"291	2.595	200.724	103.383
17°	MARTIN BRUNDLE	Brabham	Yamaha	1'19"647	2.951	199.827	103.848
18°	ERIC BERNARD	Lola	Ford Cosworth	1'19"785	3.089	199.481	104.028
19°	AGURI SUZUKI	Lola	Ford Cosworth	1'20"049	3.353	198.823	104.372
20°	BERTRAND GACHOT	Jordan	Ford Cosworth	1'20"050	3.354	198.821	104.373
21°	MAURICIO GUGELMIN	Leyton House	Ilmor	1'20"200	3.504	198.449	104.569
22°	IVAN CAPELLI	Leyton House	Ilmor	1'20"252	3.556	198.320	104.636
23°	GIANNI MORBIDELLI	Minardi	Ferrari	1'20"322	3.626	198.147	104.728
24°	MIKA HAKKINEN	Lotus	Judd	1'20"823	4.127	196.919	105.381
25°	JOHNNY HERBERT	Lotus	Judd	1'20"830	4.134	196.902	105.390
26°	MICHELE ALBORETO	Footwork	Porsche	1'21"178	4.482	196.058	105.844
NO CALIFICA							
27	ERIK COMAS	Ligier	Lamborghini	1'21"225	4.529	195.945	105.905
28	GABRIELE TARQUINI	AGS	Ford Cosworth	1'22"258	5.562	193.484	107.252
29	STEFAN JOHANSSON	Footwork	Porsche	1'22"598	5.902	192.687	107.695
30	FABRIZIO BARBAZZA	AGS	Ford Cosworth	1'22"899	6.203	191.988	108.088
NO PRECALIFICA							
31	ERIC VAN DE POELE	Lamborghini	Lamborghini	1'30"655	13.959	175.562	118.200
32	PEDRO CHAVES	Coloni	Ford Cosworth	1'37"144	20.448	163.835	126.661
33	EMANUELE PIRRO	Dallara	Judd	1'40"164	23.468	158.895	130.599
34	NICOLA LARINI	Lamborghini	Lamborghini	1'29"688	12.992	177.455	116.940

Grilla sólo para 26 carros



1991 LA PARRILLA

2. N. MANSELL - Williams Renault - 1'16"978

1. R. PATRESE - Williams Renault - 1'16"696

4. J. ALESI - Ferrari - 1'18"129

3. A. SENNA - McLaren Honda - 1'17"264

6. N. PIQUET - Benetton Ford Cosworth - 1'18"168

5. G. BERGER - McLaren Honda - 1'18"156

8. S. MODENA - Tyrrell Honda - 1'18"216

7. A. PROST - Ferrari - 1'18"183

10. O. GROUILLARD* - Fondmetal Ford Cosworth - 1'18"453

9. R. MORENO - Benetton Ford Cosworth - 1'18"375

12. M. BLUNDELL - Brabham Yamaha - 1'19"064

11. A. de CESARIS - Jordan Ford Cosworth - 1'18"935

14. T. BOUTSEN - Ligier Lamborghini - 1'19"201

13. S. NAKAJIMA - Tyrrell Honda - 1'19"092

16. JJ LEHTO - Dallara Judd - 1'19"291

15. P. MARTINI - Minardi Ferrari - 1'19"215

18. E. BERNARD - Lola Ford Cosworth - 1'19"785

17. M. BRUNDLE - Brabham Yamaha - 1'19"647

20. B. GACHOT - Jordan Ford Cosworth - 1'20"050

19. A. SUZUKI - Lola Ford Cosworth - 1'20"049

22. I. CAPELLI - Leyton House Ilmor - 1'20"252

21. M. GUGELMIN - Leyton House Ilmor - 1'20"200

24. M. HAKKINEN - Lotus Judd - 1'20"823

23. G. MORBIDELLI - Minardi Ferrari - 1'20"322

26. M. ALBORETO* - Footwork Porsche - 1'21"178

25. J. HERBERT - Lotus Judd - 1'20"830



1991 SULLEGADA A LA META

RNK	#	PILOTO	EQUIPO	MOTOR	LAPS	CRONO	PTS
1°	6	RICCARDO PATRESE	Williams	Renault	67	1h 29m 52.205s	10
2°	5	NIGEL MANSELL	Williams	Renault	67	(+01.336s)	6
3°	1	AYRTON SENNA	McLaren	Honda	67	(+57.356s)	4
4°	33	ANDREA de CESARIS	Jordan	Ford Cosworth	66		3
5°	19	ROBERTO MORENO	Benetton	Ford Cosworth	66		2
6°	29	ERIC BERNARD	Lola	Ford Cosworth	66		1
7°	24	GIANNI MORBIDELLI	Minardi	Ferrari	66		
8°	25	THIERRY BOUTSEN	Ligier	Lamborghini	65		
9°	11	MIKA HAKKINEN	Lotus	Judd	65		
10°	12	JOHNNY HERBERT	Lotus	Judd	65		
11°	4	STEFANO MODENA	Tyrrell	Honda	65		
12°	3	SATORU NAKAJIMA	Tyrrell	Honda	64		
AB	8	MARK BLUNDELL	Brabham	Yamaha	54	Motor	
AB	32	BERTRAND GACHOT	Jordan	Ford Cosworth	51	Salida de pista	
AB	30	AGURI SUZUKI	Lola	Ford Cosworth	48	Salida de pista	
AB	20	NELSON PIQUET	Benetton	Ford Cosworth	44	Rueda	
AB	28	JEAN ALESI	Ferrari	Ferrari	42	Embrague	
AB	22	JJ LEHTO	Dallara	Judd	30	Motor	
AB	9	MICHELE ALBORETO	Footwork	Porsche	24	Presión de aceite	
AB	7	MARTIN BRUNDLE	Brabham	Yamaha	20	Pérdida de una rueda	
AB	16	IVAN CAPELLI	Leyton House	Ilmor	19	Motor	
AB	27	ALAIN PROST	Ferrari	Ferrari	16	Alternador	
AB	15	MAURICIO GUGELMIN	Leyton House	Ilmor	15	Motor	
AB	14	OLIVIER GROUILLARD	Fondmetal	Ford Cosworth	13	Recalentamiento	
AB	2	GERHARD BERGER	McLaren	Honda	5	Motor	
AB	23	PIERLUIGI MARTINI	Minardi	Ferrari	4	Accidente	
NQ	26	ERIK COMAS	Ligier	Lamborghini			
NQ	17	GABRIELE TARQUINI	AGS	Ford Cosworth			
NQ	10	STEFAN JOHANSSON	Footwork	Porsche			
NQ	18	FABRIZIO BARBAZZA	AGS	Ford Cosworth			
NPQ	35	ERIC VAN DE POELE	Lamborghini	Lamborghini			
NPQ	31	PEDRO CHAVES	Coloni	Ford Cosworth			
NPQ	21	EMANUELE PIRRO	Dallara	Judd			
EXC	34	NICOLA LARINI	Lamborghini	Lamborghini		Alerón fuera de espec	

1991

LIDERANDO EN LA CARRERA

(1) Piloto: N. MANSELL
Equipo: Williams
Motor: Renault

Vueltas liderando: 14

De la 1ª a la 14ª

(2) Piloto: R. PATRESE
Equipo: Williams
Motor: Renault

Vueltas liderando: 53

De la 14ª a la 67ª

Total de laps: 67



1991 LA CARRERA
LAP BY LAP

GRID>	PAT 1	MAN 2	SEN 3	ALE 4	BER 5	PIQ 6	PRO 7	MOD 8	MRN 9	GRO 10	DCE 11	BLU 12	NAK 13	BOU 14	MAR 15	LEH 16	BRU 17	BND 18	SUZ 19	GAC 20	GUG 21	CAP 22	MOR 23	HAK 24	HER 25	ALB 26
GIRO 1	MAN	ALE	SEN	PAT	BER	PIQ	MOD	DCE	PRO	MRN	BOU	LEH	BLU	NAK	GAC	MAR	BRU	MOR	BND	GUG	HER	SUZ	GRO	CAP	HAK	ALB
2°	MAN	SEN	ALE	PAT	BER	MOD	PIQ	DCE	MRN	PRO	LEH	BLU	NAK	BOU	GAC	BRU	MAR	BND	MOR	GUG	SUZ	GRO	HER	CAP	HAK	ALB
3°	MAN	SEN	ALE	PAT	BER	MOD	PIQ	DCE	MRN	PRO	LEH	BLU	NAK	GAC	BOU	BRU	MAR	BND	MOR	SUZ	GRO	GUG	CAP	HER	HAK	ALB
4°	MAN	SEN	PAT	ALE	BER	MOD	PIQ	DCE	MRN	PRO	LEH	BLU	NAK	GAC	BOU	BRU	MAR	BND	MOR	SUZ	GRO	CAP	GUG	HER	HAK	ALB
5°	MAN	SEN	PAT	ALE	MOD	PIQ	DCE	MRN	PRO	LEH	BLU	NAK	GAC	BOU	BER	BRU	BND	MOR	SUZ	GRO	CAP	GUG	HAK	HER	ALB	
6°	MAN	SEN	PAT	ALE	MOD	DCE	PIQ	MRN	PRO	LEH	BLU	NAK	GAC	BOU	BRU	BND	MOR	SUZ	GRO	CAP	GUG	HER	HAK	ALB		
7°	MAN	SEN	PAT	ALE	MOD	DCE	PIQ	MRN	PRO	LEH	BLU	GAC	NAK	BOU	BRU	BND	MOR	SUZ	GRO	CAP	GUG	HER	HAK	ALB		
8°	MAN	SEN	PAT	ALE	MOD	DCE	PIQ	MRN	PRO	LEH	GAC	BLU	NAK	BOU	BND	BRU	MOR	SUZ	GRO	CAP	HER	GUG	HAK	ALB		
9°	MAN	SEN	PAT	ALE	MOD	DCE	PIQ	MRN	PRO	LEH	GAC	BLU	NAK	BOU	BND	BRU	MOR	SUZ	GRO	CAP	HER	HAK	GUG	ALB		
10°	MAN	SEN	PAT	ALE	MOD	DCE	PIQ	MRN	PRO	LEH	GAC	BLU	NAK	BND	BOU	BRU	MOR	SUZ	GRO	CAP	HER	HAK	ALB	GUG		
11°	MAN	PAT	SEN	ALE	MOD	DCE	PIQ	MRN	PRO	LEH	GAC	BLU	NAK	BND	BOU	BRU	MOR	SUZ	GRO	CAP	HER	HAK	ALB	GUG		
12°	MAN	PAT	SEN	ALE	MOD	DCE	PIQ	MRN	PRO	LEH	GAC	BLU	NAK	BND	BOU	MOR	BRU	SUZ	GRO	CAP	HER	HAK	ALB	GUG		
13°	MAN	PAT	SEN	ALE	MOD	DCE	PIQ	MRN	PRO	LEH	GAC	BLU	NAK	BND	MOR	BOU	SUZ	BRU	GRO	CAP	HER	HAK	ALB	GUG		
14°	MAN	PAT	ALE	SEN	MOD	DCE	PIQ	MRN	PRO	LEH	GAC	BLU	NAK	BND	MOR	SUZ	BOU	BRU	CAP	HER	HAK	ALB	GUG			
15°	PAT	MAN	SEN	MOD	PIQ	DCE	MRN	PRO	ALE	LEH	GAC	BLU	NAK	BND	MOR	SUZ	BOU	BRU	CAP	HER	HAK	ALB	GUG			
16°	PAT	MAN	SEN	PIQ	MOD	DCE	MRN	ALE	LEH	PRO	GAC	BLU	NAK	BND	MOR	SUZ	BOU	BRU	CAP	HER	HAK	ALB				
17°	PAT	MAN	SEN	PIQ	DCE	MOD	MRN	ALE	LEH	GAC	BLU	NAK	BND	MOR	SUZ	BOU	BRU	CAP	HER	HAK	ALB					
18°	PAT	MAN	SEN	PIQ	DCE	MRN	ALE	MOD	LEH	GAC	BLU	NAK	BND	MOR	SUZ	BOU	BRU	CAP	HER	HAK	ALB					
19°	PAT	MAN	SEN	PIQ	DCE	MRN	ALE	LEH	MOD	GAC	BLU	BND	MOR	SUZ	BOU	BRU	CAP	HER	HAK	ALB	NAK					
20°	PAT	MAN	SEN	PIQ	DCE	MRN	ALE	LEH	GAC	BLU	BND	MOR	SUZ	MOD	BOU	HAK	HER	ALB	NAK	BRU						
21°	PAT	MAN	SEN	PIQ	DCE	MRN	ALE	LEH	GAC	BLU	BND	MOR	SUZ	BOU	MOD	HAK	HER	ALB	NAK							
22°	PAT	MAN	SEN	PIQ	DCE	ALE	MRN	LEH	GAC	BLU	BND	MOR	SUZ	BOU	HAK	HER	ALB	NAK	MOD							
23°	PAT	MAN	SEN	PIQ	DCE	ALE	MRN	LEH	GAC	BLU	BND	MOR	SUZ	BOU	HAK	HER	ALB	NAK	MOD							
24°	PAT	MAN	SEN	PIQ	DCE	ALE	MRN	LEH	GAC	BLU	BND	MOR	SUZ	BOU	HAK	HER	ALB	NAK	MOD							
25°	PAT	MAN	SEN	PIQ	DCE	ALE	MRN	LEH	GAC	BND	BLU	MOR	SUZ	BOU	HAK	HER	NAK	MOD								
26°	PAT	MAN	SEN	PIQ	DCE	ALE	MRN	LEH	GAC	BND	BLU	SUZ	MOR	BOU	HAK	HER	NAK	MOD								
27°	PAT	MAN	SEN	PIQ	DCE	ALE	MRN	GAC	LEH	BLU	BND	SUZ	MOR	BOU	HAK	HER	NAK	MOD								
28°	PAT	MAN	SEN	PIQ	DCE	ALE	MRN	GAC	LEH	BLU	BND	SUZ	MOR	BOU	HAK	HER	NAK	MOD								
29°	PAT	MAN	SEN	DCE	PIQ	ALE	MRN	GAC	LEH	BLU	BND	SUZ	MOR	BOU	HAK	HER	NAK	MOD								
30°	PAT	MAN	SEN	DCE	ALE	MRN	GAC	LEH	PIQ	BND	BLU	SUZ	MOR	BOU	HAK	HER	NAK	MOD								
31°	PAT	MAN	SEN	DCE	ALE	MRN	GAC	PIQ	BND	BLU	SUZ	MOR	HAK	BOU	HER	NAK	MOD									
32°	PAT	MAN	SEN	ALE	DCE	MRN	GAC	PIQ	BND	BLU	MOR	SUZ	HAK	BOU	HER	NAK	MOD									
33°	PAT	MAN	SEN	ALE	DCE	MRN	GAC	PIQ	BND	BLU	MOR	SUZ	BOU	HAK	HER	NAK	MOD									
34°	PAT	MAN	SEN	ALE	DCE	MRN	GAC	PIQ	BND	BLU	MOR	SUZ	BOU	HAK	HER	NAK	MOD									
35°	PAT	MAN	SEN	ALE	DCE	MRN	GAC	PIQ	BND	BLU	MOR	SUZ	BOU	HAK	HER	NAK	MOD									
36°	PAT	MAN	SEN	ALE	DCE	MRN	GAC	PIQ	BND	BLU	SUZ	MOR	BOU	HAK	HER	NAK	MOD									
37°	PAT	MAN	SEN	ALE	DCE	MRN	GAC	PIQ	BND	BLU	SUZ	MOR	BOU	HAK	HER	NAK	MOD									
38°	PAT	MAN	SEN	ALE	DCE	MRN	GAC	PIQ	BND	BLU	SUZ	MOR	BOU	HAK	HER	NAK	MOD									
39°	PAT	MAN	SEN	ALE	DCE	MRN	GAC	PIQ	BND	BLU	SUZ	MOR	BOU	HAK	HER	NAK	MOD									
40°	PAT	MAN	SEN	ALE	DCE	MRN	GAC	PIQ	BND	BLU	SUZ	MOR	BOU	HAK	HER	MOD	NAK									
41°	PAT	MAN	SEN	ALE	DCE	MRN	PIQ	GAC	BND	BLU	SUZ	MOR	BOU	HAK	HER	MOD	NAK									
42°	PAT	MAN	SEN	ALE	DCE	MRN	PIQ	GAC	BND	BLU	SUZ	MOR	BOU	HAK	HER	MOD	NAK									
43°	PAT	MAN	SEN	DCE	MRN	PIQ	GAC	BND	BLU	SUZ	MOR	BOU	HAK	HER	MOD	NAK										
44°	PAT	MAN	SEN	DCE	MRN	PIQ	GAC	BND	BLU	SUZ	MOR	BOU	HAK	HER	MOD	NAK										
45°	PAT	MAN	SEN	DCE	MRN	GAC	BND	BLU	SUZ	MOR	BOU	HAK	HER	MOD	NAK											
46°	PAT	MAN	SEN	DCE	MRN	GAC	BND	BLU	SUZ	MOR	BOU	HAK	HER	MOD	NAK											
47°	PAT	MAN	SEN	DCE	MRN	GAC	BND	BLU	SUZ	MOR	BOU	HAK	HER	MOD	NAK											
48°	PAT	MAN	SEN	DCE	MRN	GAC	BND	BLU	SUZ	MOR	BOU	HAK	HER	MOD	NAK											
49°	PAT	MAN	SEN	DCE	GAC	MRN	BND	BLU	MOR	BOU	HAK	HER	MOD	NAK												
50°	PAT	MAN	SEN	DCE	GAC	MRN	BND	BLU	MOR	BOU	HAK	HER	MOD	NAK												
51°	PAT	MAN	SEN	DCE	GAC	MRN	BND	BLU	MOR	BOU	HAK	HER	MOD	NAK												
52°	PAT	MAN	SEN	DCE	MRN	BND	BLU	MOR	BOU	HAK	HER	MOD	NAK													
53°	PAT	MAN	SEN	DCE	MRN	BND	BLU	MOR	BOU	HAK	HER	MOD	NAK													
54°	PAT	MAN	SEN	DCE	MRN	BND	BLU	MOR	BOU	HAK	HER	MOD	NAK													
55°	PAT	MAN	SEN	DCE	MRN	BND	MOR	BOU	HAK	HER	MOD	NAK														
56°	PAT	MAN	SEN	DCE	MRN	BND	MOR	BOU	HAK	HER	MOD	NAK														
57°	PAT	MAN	SEN	DCE	MRN	BND	MOR	BOU	HAK	HER	MOD	NAK														
58°	PAT	MAN	SEN	DCE	MRN	BND	MOR	BOU	HAK	HER	MOD	NAK														
59°	PAT	MAN	SEN	DCE	MRN	BND	MOR	BOU	HAK	HER	MOD	NAK														
60°	PAT	MAN	SEN	DCE	MRN	BND	MOR	BOU	HAK	HER	MOD	NAK														
61°	PAT	MAN	SEN	DCE	MRN	BND	MOR	BOU	HAK	HER	MOD	NAK														
62°	PAT	MAN	SEN	DCE	MRN	BND	MOR	BOU	HAK	HER	MOD	NAK														
63°	PAT	MAN	SEN	DCE	MRN	BND	MOR	BOU	HAK	HER	MOD	NAK														
64°	PAT	MAN	SEN	DCE	MRN	BND	MOR	BOU	HAK	HER	MOD	NAK														
65°	PAT	MAN	SEN	DCE	MRN	BND	MOR	BOU	HAK	HER	MOD	NAK														
66°	PAT	MAN	SEN	DCE	MRN	BND	MOR																			
67°	PAT	MAN	SEN																							
META >	1°	2°	3°	4°	5°	6°	7°	8°	9°	10°																





1991 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*	10	10	10	10	-	4	4	3	-	10	10	6	6	2	6	5	96
2º	N. MANSELL	-	-	-	6	1	6	10	10	10	6	-	10	-	10	-	3	72
3º	R. PATRESE	-	6	-	-	4	10	2	-	6	4	2	-	10	4	4	1	53
4º	G. BERGER	-	4	6	-	-	-	-	6	3	3	6	3	-	-	10	2	43
5º	A. PROST	6	3	-	2	-	-	6	4	-	-	-	4	-	6	3	-	34
6º	N. PIQUET	4	2	-	-	10	-	-	2	-	-	4	1	2	-	-	1.5	26.50
7º	J. ALESI	-	1	-	4	-	-	3	-	4	2	-	-	4	3	-	-	21
8º	S. MODENA	3	-	-	-	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	10
9º	A. de CESARIS	-	-	-	-	3	3	1	-	2	-	-	-	-	-	-	-	9
10º	R. MORENO	-	-	-	3	-	2	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	8
11º	P. MARTINI	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	6
12º	J. LEHTO	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4
13º	B. GACHOT	-	-	-	-	2	-	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-	4
14º	M. SCHUMACHER	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	1	1	-	-	4
15º	S. NAKAJIMA	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
16º	M. HAKKINEN	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
17º	M. BRUNDLE	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	2
18º	E. PIRRO	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
19º	M. BLUNDELL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1
20º	I. CAPELLI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1
21º	E. BERNARD	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
22º	A. SUZUKI	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
23º	J. BAILEY	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
24º	G. MORBIDELLI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.5	0.50

*CAMPEÓN MUNDIAL 1991

Todos los resultados, cuentan

DESDE ESTE AÑO: 1º: 10 PTS / 2º: 6 / 3º: 4 / 4º: 3 / 5º: 2 / 6º: 1 PT
(CARRERA INCOMPLETA, AL 50% LA ANOTACIÓN)



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	JPN	AUS	
1º	MCLAREN	10	14	16	10	-	4	4	9	3	13	16	9	6	2	16	7	139
2º	WILLIAMS	-	6	-	6	5	16	12	10	16	10	2	10	10	14	4	4	125
3º	FERRARI	6	4	-	6	-	-	9	4	4	2	-	4	4	9	3	0.5	55.50
4º	BENETTON	4	2	-	3	10	2	-	2	-	-	7	3	3	1	-	1.5	38.50
5º	JORDAN	-	-	-	-	5	3	1	1	3	-	-	-	-	-	-	-	13
6º	TYRRELL	5	-	-	-	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	12
7º	MINARDI	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	6
8º	DALLARA	-	-	4	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5
9º	LOTUS	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3
10º	BRABHAM	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	2	-	3
11º	LOLA	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
12º	LEYTON HOUSE	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1

*CAMPEONES MUNDIALES 1991

Todos los resultados, cuentan

DESDE ESTE AÑO: 1º: 10 PTS / 2º: 6 / 3º: 4 / 4º: 3 / 5º: 2 / 6º: 1 PT
(CARRERA INCOMPLETA, AL 50% LA ANOTACIÓN)

*(XIV) Decimocuarto, 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]