



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

1992

Primer Gran Premio
de México



1992

LA FICHA

GP DE MÉXICO

XVI GRAN PREMIO DE MÉXICO

Segunda carrera del año

22 de marzo de 1992

En el "Autódromo Hermanos Rodríguez". Distrito Federal
(carrera # 518 de la historia)

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

Podio: 1- Nigel Mansell/ Williams
2- Riccardo Patrese/ Williams
3- Michael Schumacher/ Benetton

Crono del ganador: 1h 31m 53.587s a 199.176 Kph/ prom (Grid: 1º) 10 puntos

Vuelta + Rápida: Gerhard Berger/ McLaren-Honda (la 60ª) de 1m 17.711s a
204.805 Kph/prom

Líder: Nigel Mansell/ Williams-Renault (de la 1 a la 69)

Pole position: Mansell/ Williams-Renault 1m 16.346s a 208.467 Kph/ prom

Pista: seca

POR REGLAMENTO

Los autos no deben de pesar ni un gramo 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: sin plomo

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	MP4/6B	Honda	RA122E V-12 3.5 litros	Goodyear
2	GERHARD BERGER	AUT	Honda Marlboro McLaren	McLaren	MP4/6B	Honda	RA122E V-12 3.5	Goodyear
3	OLIVIER GROUILLARD	FRA	Tyrrell Racing Organisation	Tyrrell	O20B	Ilmor	LH10 V-10 3.5	Goodyear
4	ANDREA de CESARIS	ITA	Tyrrell Racing Organisation	Tyrrell	O20B	Ilmor	LH10 V-10 3.5	Goodyear
5	NIGEL MANSELL	ING	Canon Williams Team	Williams	FW-14B	Renault	RS3C V-10 3.5	Goodyear
6	RICCARDO PATRESE	ITA	Canon Williams Team	Williams	FW-14B	Renault	RS3C V-10 3.5	Goodyear
7	ERIC VAN DE POELE	BÉL	Motor Racing Developments Ltd	Brabham	BT-60B	Judd	GV V-10 3.5	Goodyear
8	GIOVANNA AMATI	ITA	Motor Racing Developments Ltd	Brabham	BT-60B	Judd	GV V-10 3.5	Goodyear
9	MICHELE ALBORETO	ITA	Footwork Mugen Honda	Footwork	FA-13	Mugen Honda	MF-351H V-10 3.5	Goodyear
10	AGURI SUZUKI	JAP	Footwork Mugen Honda	Footwork	FA-13	Mugen Honda	MF-351H V-10 3.5	Goodyear
11	MIKA HAKKINEN	FIN	Team Lotus	Lotus	102D	Ford Cosworth	HB V-8 3.5	Goodyear
12	JOHNNY HERBERT	ING	Team Lotus	Lotus	102D	Ford Cosworth	HB V-8 3.5	Goodyear
14	ANDREA CHIESA	SUI	Fondmetal F1	Fondmetal	GR-01	Ford Cosworth	HB V-8 3.5	Goodyear
15	GABRIELE TARQUINI	ITA	Fondmetal F1	Fondmetal	GR-01	Ford Cosworth	HB V-8 3.5	Goodyear
16	KARL WENDLINGER	AUT	March F1	March	CG-911B	Ilmor	LH10 V-10 3.5	Goodyear
17	PAUL BELMONDO	FRA	March F1	March	CG-911B	Ilmor	LH10 V-10 3.5	Goodyear
19	MICHAEL SCHUMACHER	ALE	Camel Benetton Ford	Benetton	B-191B	Ford Cosworth	HB V-8 3.5	Goodyear
20	MARTIN BRUNDLE	ING	Camel Benetton Ford	Benetton	B-191B	Ford Cosworth	HB V-8 3.5	Goodyear
21	JJ LEHTO	FIN	BMS Scuderia Italia	Dallara	192	Ferrari	O37 V-12 3.5	Goodyear
22	PIERLUIGI MARTINI	ITA	BMS Scuderia Italia	Dallara	192	Ferrari	O37 V-12 3.5	Goodyear
23	CHRISTIAN FITTIPALDI	BRA	Minardi F1 Team	Minardi	M-191B	Lamborghini	3512 V-12 3.5	Goodyear
24	GIANNI MORBIDELLI	ITA	Minardi F1 Team	Minardi	M-191B	Lamborghini	3512 V-12 3.5	Goodyear
25	THIERRY BOUTSEN	BÉL	Ligier Gitanes Blondes	Ligier	JS-37	Renault	RS3C V-10 3.5	Goodyear
26	ERIK COMAS	FRA	Ligier Gitanes Blondes	Ligier	JS-37	Renault	RS3C V-10 3.5	Goodyear
27	JEAN ALESI	FRA	Scuderia Ferrari SpA	Ferrari	F-92A	Ferrari	O40 V-12 3.5	Goodyear
28	IVAN CAPELLI	ITA	Scuderia Ferrari SpA	Ferrari	F-92A	Ferrari	O40 V-12 3.5	Goodyear
29	BERTRAND GACHOT	FRA	Central Park Venturi Larrousse	Venturi	LC-92	Lamborghini	3512 V-12 3.5	Goodyear
30	UKYO KATAYAMA	JAP	Central Park Venturi Larrousse	Venturi	LC-92	Lamborghini	3512 V-12 3.5	Goodyear
32	STEFANO MODENA	ITA	Sasol Jordan Yamaha	Jordan	192	Yamaha	OX99 V-12 3.5	Goodyear
33	MAURICIO GUGELMIN	BRA	Sasol Jordan Yamaha	Jordan	192	Yamaha	OX99 V-12 3.5	Goodyear
34	ALEX CAFFI	ITA	Andrea Moda Formula	Andrea Moda	S-921	Judd	GV V-10 3.5	Goodyear
35	ENRICO BERTAGGIA	ITA	Andrea Moda Formula	Andrea Moda	S-921	Judd	GV V-10 3.5	Goodyear

NOTA: un solo suministrador de neumáticos (no se usó así antes)



1992

EN LA HISTORIA

Año bisiesto. Ocurre un accidente fatal cerca del centro de Guadalajara-México, debido al trasiego criminal de gasolina: ha sido una explosión que afecta en varias manzanas y mata a más de 200 personas.

Muere el obispo de Cuernavaca Sergio Méndez Arceo quien se distinguió por ser progresista. También el pintor inglés Francis Bacon. El querido poeta guatemalteco Luis Cardoza y Aragón. Aquella mujer de las piernas fantásticas: Marlene Dietrich. Y el campeón de Fórmula 1 de 1967, Denny Hulme.

La música parecía quedarse en silencio: fallece el enorme compositor de culto Olivier Messiaen. El cantautor sin sustituto, Camarón de la Isla. El más grande innovador del tango don Astor Piazzolla y uno que interpretó boleros y guarachas como pocos, Daniel Santos.

Tarde pero llegan: el pontífice Juan Pablo II reconoce que se equivocaron al condenar al pobre de Galileo Galilei (1564-1642) felizmente, ya lo disculpan: "...y la tierra se mueve".

Termina la Exposición Universal, en Sevilla, que conmemoró el Quinto Centenario de la llegada de Colón al Nuevo Mundo.

AT&T da a conocer el videoteléfono. Se filma, de Afonso Arau, Como Agua Para Chocolate.

Bill Clinton es elegido presidente de los EUA. Se perpetra un golpe de estado fallido en Venezuela que encabeza el teniente coronel Hugo Chávez. Bosnia Herzegovina se independiza de Yugoslavia. El periódico ruso Pravda, que circuló casi 80 años, ya no aparece.

Son Las Olimpiadas en Barcelona. Y con su raqueta, Jim Courier sube como líder de la clasificación mundial del tenis profesional.

Y hay carreras de la liga suprema en México.

1992

LA CARRERA

Una situación clave para nuestro país que sin duda no es considerado potencia de primera en esto de compartir los escenarios de la Fórmula 1. Como sí que se da un lugar así a Montecarlo, un barrio dentro de un principado que no es más grande de las doscientas y tantas hectáreas.

La pista no les agrada a los pilotos por la superficie tan irregular. La situación geográfica de la sede por la afectación de la altitud y una contaminación muy grosera que no acaba de digerirse; tal vez la falta de glamour; el desinterés de los políticos de esos días y quizás, hasta un poco más de arrogancia de la necesaria por parte de los organizadores: como factores que se confabulan.

No habrá más carreras. Punto.

A decir verdad también hubiera sido necesario más enjundia por parte de la afición, un tanto dada a la superficialidad que se denota sobre todo, en un periodismo facilón y una dificultad atronadora para encontrar patrocinios. Da la impresión que a la F1 no se le presta la seriedad que demanda.

No hay grandes pilotos en México porque no se quiere.

Así las cosas, acaba por vencer la realidad: cada pueblo tiene la Fórmula que se merece.

SOBRE LA PRUEBA

Un año que pintaba muy interesante por la renacida de Williams que viene consiguiendo su ecuación fantástica con los modelos FW-14, acompañados de la aparatología del





Renault V-10 con 3,500 centímetros cúbicos de capacidad y, las gomas de Good Year que son iguales para todos los equipos.

Los japoneses de Honda no encuentran la manera de hacer competente su impulsor V-12 y aparecen las propuestas en La Carpa, del ingeniero suizo Mario Illien, quien ya ha trabajado para Ford Cosworth y también ha diseñado varios motores para otras categorías de la competición: en sociedad con Paul Morgan (dueños de la marca Ilmor) le suplen plantas motoras a Ken Tyrrell, El Viejo, siempre buscando innovar a pesar de no tener un equipo millonario; asimismo, a los March que buscan la solución mágica.

La lucha entre los nuevos motoristas incluye a los Mugen (que eran también Honda) a Yamaha, a Judd y a Lambo que insistían en aprender aunque no lo conseguían a pesar se los esfuerzos.

Y desde luego, los clásicos de casi siempre: los Ford Cosworth, otra vez con Benetton y también al servicio de Fondmetal y Lotus.

DE LOS PILOTOS DE ENTONCES

Obedecían a un nuevo cuño. Iban perfilando al tipo de profesional que veríamos en el siglo XXI. Preocupados en su trabajo para llegar a ser grandes atletas y cuidando mucho de su educación así como la mejora en su personalidad para ser más útiles en las promociones de sus marcas patrocinadoras.

Y muy en especial, siendo tácticos al saber venderse bien y luego, administrar sus patrimonios. Ya no se trataba de nada más correr, por correr.

Varios de ellos acabaron siendo muy ricos.

De destacar la apuesta que hizo por entonces Brabham, que en su búsqueda del sponsor ideal, usó de una treta al contratar a la conductora Giovanna Amati registrada para esta carrera, la anterior en Sudáfrica y la siguiente en Brasil: pero no logró ir más allá de participar en las calificaciones, haciendo el dueto con el belga Eric van de Poele.

Ayrton Senna era un astro especial.

El paulista ya se había vuelto monarca mediático y a partir de este año, iba a empezar a sentir las verdaderas dificultades de no tener tan sólo un rival; sino a todos.

Cada uno de los corredores hubiera querido reemplazarlo.

Este año, terminaría el de Sao Paulo siendo el cuarto en el standing; y como quiera trataba de sobrepasar el curso que seguía (1993) para llegar al coche soñado en una temporada más: entonces sí, contar con un Williams invencible.

Fue cuando tuvo que cumplir la cita con la muerte, en Ímola, el 1º de mayo de 1994.

En cambio, era la segunda temporada para Michael Schumacher el nuevo piloto modélico.

Después de una carrera con Jordan y cinco con Benetton en 1991. Michael, se iba a encontrar en México con su primer podio. Portaba en los dorsales el número 19 este año. Su carrera profesional en El Circus fue un delirio: siete veces campeón mundial. Haciendo de Ferrari la marca más contundente y repetitiva de la historia. Lo que nadie...

En cambio, traía el número 11 Mika Hakkinen quien estaba al servicio de un Lotus de bajo calado. Ésta sería su 17ª aparición y ha de ser también, la segunda vez que recoge en la cosecha: fue un punto mexicano el que agarró, por dos que había obtenido el año previo, en Ímola (con el GP de San Marino). Fue por segunda vez campeón mundial corriendo bajo la bandera de Finlandia, como lo hiciera antes Keke Rosberg quien se nacionalizó finés (nacido en Suecia). Pues Mika... iba a coronarse en 1988 y 1989 sacando el jugo a otra de las buenas épocas de McLaren, con motorización de Mercedes Benz.





En función a lo antes escrito, se quiere hacer un comentario –aunque sea volando– sobre todos los pilotos inscritos en aquel año.



Así es, que se verá que la F1 recorre su historia a un paso inclemente de tal manera que todo lo deja atrás.

Es capaz, que ésta, sea una de las raras oportunidades para decir quiénes eran o quiénes fueron. Y por eso, es que sigue lo que aquí viene...



NO TOMARON PARTE

Enrico Bertaglia pasó como en un sueño por la F1. Una vez fue registrado para correr con Enzo Osella como suplente, en 1989. Y seis veces más –ese mismo año– en la pobre nómina de Enzo Coloni. En 1990 y 1991 no estuvo en La Carpa. En el 92, llegó a México embarcado por un equipo que se llamó Andrea Moda, con serios problemas financieros; tantos, que los coches ni se pusieron en la pista.



Alex Caffi parecía muy prometedor cuando debutó con Osella y más, al pasar a la Scuderia Italia en los años de 1988 y 1989. Todavía aspiró a ser alguien un año después con Footwork y, luego en parte de la campaña siguiente. Los coches en los que corrió, sólo dieron para que se hiciera con 6 puntos en 56 largadas. Vivió a plenitud el fracaso de Andrea Moda, que tan sólo se presentó en Mónaco en este año, con Roberto Moreno al volante: y abandonó en el 11º giro, con una válvula volada de su motor Judd.



SIN CALIFICAR

La dichosa, Giovanna Amati. Romana que sólo hizo el intento este año, con Brabham. Miembro de una familia con buenos recursos realizó después su carrera valiosa como columnista en importantes medios y, siendo comentarista de la TV italiana.

Eric van de Poele de quien ya se dijo algo también, un poco antes: estuvo en un GP el año previo al servicio de Lamborghini y en cuatro ocasiones en 1992, para Brabham y Fondmetal. Nunca consiguió anotar. En cambio, sí alcanzó éxito en pruebas de resistencia: en Sebring y en Petite Le Mans; en IMSA y en los “turismos” de España.

Tampoco pudo pasar el corte, Paul Belmondo hijo del famoso actor francés. Intentó brillar con luz propia en las categorías menores y luego en la liga grande. Llegó a México con March-Ilmor y no calificó para formarse; corrió en la F1 hasta 1994, para un total de siete GP (cinco con March y dos, con Pacific, del inglés Keith Wiggins); enseguida, fundó su propio equipo y regresó a las carreras europeas “teloneras”, más pequeñas.

Otro que no pudo hacerse con un lugar en la grilla, fue Aguri Suzuki con uno de los Footwork Mugen-Honda (donde hizo hasta 30 largadas); Aguri, jugó en la F1 hasta 1995 al servicio también de Lola (28 GP); Ligier (5 GP) Jordan un GP y como reserva de Trussardi así como de Zakspeed. Aprendió mucho porque todo lo anotaba. Terminó con su propia escudería, Super Aguri, y luego con los coches eléctricos del Team Aguri Formula E. Un hombre que se significó, por insistir.

DEJAN INCOMPLETO EL GP

Así fue. Comenzando por el abandono de Karl Wendlinger quien junto con Capelli, apenas largando: abortaron los dos, sus carreras. Karl venía de una experiencia formidable con las Flechas de Plata en la categoría de Coches Sport, haciendo un equipo invencible junto a Jean Louis Schlesser y Michael Schumacher. El alemán (MS) llegó hasta donde ya se sabe... ..Éste de Austria, debutó con March y pudo cosechar hasta 14 unidades, a pesar de que nunca tuvo un coche envidiable. En los ensayos de Mónaco en 1994, con un Sauber, por poco se mata; quedó en coma más de dos semanas y luego pasó como una sombra por los primeros Red Bull. Se retiró en 1995 después de 41 largadas; regresó a los autos deportivos.





Ídem. Enganchado con Wendlinger a poco de arrancar: Ivan Capelli no dio ni un giro. Es muy posible, que hubiese pasado a Ferrari sin estar preparado para aguantar la presión; antes, se había hecho de tres podios con March y de los 31 puntos que logró, apenas tres, fueron estando con Maranello donde hizo 14 carreras. Resistió un año más, había rematado con Jordan, para otro GP. Fueron 93 carreras picando piedra. Se convirtió en comentarista italiano para la RAI y también corriendo autos deportivos. Siempre usó anteojos.

Sin motor y sin dar tampoco ni una vuelta: el brasileño Mauricio Gugelmin quien corrió este año para Jordan-Yamaha. Estuvo en la F1 desde 1988 hasta hasta 1992 al servicio de March (31 GP), Leyton House (27 GP) y con Eddie Jordan en 16 largadas. 74 arrancadas en sus totales: un podio y una vuelta más rápida; asimismo, 10 puntos. Se marchó después a la CART/ IndyCar.

Otro de Brasil, sobrino de Emmo: Christian Fittipaldi inscrito por Minardi-Lamborghini, abandonó después de dos laps por dar un tompo. Corrió en la F1 hasta 1994, fueron 40 sus arrancadas: 24 con Giancarlo y 16 con Footwork, para recoger un total de 16 puntos. Siguió a los EUA: fue dos veces campeón defensor en IMSA TUDOR USCC, y también tuvo una larga carrera en CART/ IndyCar.

En cambio, Olivier Grouillard llegó a Mexico, con Tyrrell: dejó la carrera a las 12 vueltas traicionado por el motor de Illmor. Corrió en la F1 desde 1989 hasta 1992. Fueron 41 GP. Con Ken Tyrrell (16), con Ligier (12), nueve con Osella, y cuatro con Fondmetal; registrado sin largar en una ocasión, para AGS. Después, a la IndyCar y también, en los autos de turismo europeos.

Stefano Modena estuvo en 70 largadas de 1987 a 1992 defendiendo los colores de: Brabham en 10 carreras, de Tyrrell en 16, de Jordan en 12 y, de Eurobrun en 10. Subió a dos podios y marcó 17 puntos. En esta carrera, abandonó en el 17º giro por problemas en la caja de velocidades. Estuvo en el año, al cuidado del Jordan-Yamaha. Corrió después en los turismos.

Gianni Morbidelli con Minardi-Lamborghini dio un trompo y quedó fuera en la 29ª lap; hizo un total de 67 carreras en la F1 de 1990 hasta 1997; con un podio y 8.50 unidades. Trabajando para Minardi con 32 GP, Footwork 26, Sauber 7, Dallara y Ferrari con uno. Dedicado luego a una mezcla entre autos deportivos, turismos y rallycross.

Jean Alesi terminó siendo el embajador de Pirelli por años. De manera que con frecuencia se lo ve en los paddocks. Empezó con la predicción de que iba a ser una enorme figura; llegó a Ferrari y ahí perdió el fuelle. Con un total de 201 largadas entre 1989 y 2001 se entregó sin obtener mucho a cambio. Fueron cinco carreras con Jordan, 23 con Tyrrell que fue donde comenzó; 29 con Prost GP-Peugeot, 32 con Sauber, 33 con Benetton y 79 con Ferrari. Para un cosecha de 241 puntos. Una victoria. Dos pole positions. Y cuatro vueltas más rápidas. En esta ocasión, con su Ferrari, dejó las cosas el giro #31 con el motor reventado.

Tampoco terminó el GP mexicano, Pierluigi Martini sobre un Dallara-Ferrari. Él, abortó la carrera en el 36º giro. Entró a su pit y ya no volvió. Empezó en 1985 y estuvo por diez años en La Carpa. Para hacer 102 carreras con Minardi y 16 al servicio de Gianpaolo Dallara. Le cabe el deshonor de ser el tercer piloto con más largadas, sin subir nunca a un podio después de 118 intentos. Siguió el rumbo de los autos sport. Ganó para BMW en 1999, las 24 Horas de Le Mans.

El suizo Andrea Chiesa, en esta cita con uno de los Fondmetal-Ford, ha sido otro de quienes no acabaron la prueba (él, salió en la 37ª lap, despistado) corrió nada más en este año: fueron tres carreras y tres abandonos. Debutó en México y no dejó huella estadística; si bien, se sabe que siguió en el negocio de los autos y de la velocidad.

Gabriele Tarquini el otro con Fondmetal. Con 38 GP desde 1987 hasta 1995; un solo punto. Hizo huesos viejos en los autos de turismo. Este GP lo dejó en el 45º giro, sin clutch.





El último en retirarse, a la altura de la vuelta 47ª con su Benetton-Ford sufriendo el recalentamiento de los radiadores: ha sido el británico Martin Brundle. Hoy, sigue como comentarista en la TV inglesa, va a todos los GP. Hizo 158 arrancadas: 38 con Tyrrell, 28 con Brabham, 27 con Ligier, 16 con Zakspeed, 16 con Benetton, 16 con McLaren, 16 con Jordan y una con Williams: para nueve podios y 98 puntos en sus números.

DEL 13º, AL PRIMERO

En efecto, Michele Alboreto a bordo de un Footwork-Mugen Honda, fue el decimotercero a la meta. Estuvo presente en 194 carreras compitiendo contra las más grandes figuras de su tiempo. Le faltó instinto. De 1981 hasta 1994 estuvo al servicio de Arrows (en 13 GP), de Lola en 14, de Minardi en 14, de Footwork en 25, de Tyrrell en 46 y tuvo 80 largas pruebas con Ferrari. Dejó marcadas cinco victorias (dos con Tyrrell y tres con Ferrari), dos pole positions (para Maranello ambas), cinco vueltas más rápidas y hasta 23 podios; para reunir un total de 186.50 puntos. Luego marchó a la IRL en los EUA y, también a correr los autos deportivos; se mató probando un Audi para Le Mans, en el año 2001. Señalado como un piloto gentleman.

Fue el 12º Ukyo Katayama de Larrousse-Lamborghini; estuvo presente en la Gran Fórmula hasta en 95 largadas al servicio de Venturi en 14 ocasiones; 17 con Minardi y 64, para Tyrrell. Su historia la escribió de 1992 a 1997 y se hizo tan sólo de cinco puntos. Muy querido en su tierra. Luego pasó a los autos sport y a los escaladores de montaña.

Llegó en el 11º sitio: Bertrand Gachot (nacido en Luxemburgo) con otro de los Larrousse-Lamborghini; trabajó en la liga mayor de 1989 hasta 1995. Haciendo 47 GP y muchas guardias como piloto de reserva: a la orden de Rial, Coloni y Lola en espera; cinco carreras con Onyx; 10 con Jordan; 16 con Pacific y 16, con Venturi. En una de tantas, sufrió un problema en cierta riña callejera en que lo detuvieron y no llegó a su cita en Bélgica en 1991, su lugar en Jordan lo ocupó Michael Schumacher. Después vino el asunto de conducir coches deportivos. Luego trabajando en el marketing con la bebida, Hype Energy Drink, muy metida en la F1.

El décimo fue el belga Thierry Boutsen, con uno de los Ligier-Renault; piloto que se distinguió por ser muy fino manejando y con buen oído para ayudar a poner los coches en su punto. Tuvo una época en la que fue de gran utilidad para Williams. Corrió en la F1 hasta 1993, había empezado 10 años antes: consiguió tres triunfos, una pole, una vuelta más rápida y, 15 podios, para una cosecha muy interesante de 132 unidades. Luego condujo autos deportivos, y estuvo en negocios del aire con su empresa Boutsen Aviation. También, como propietario del equipo de carreras en ligas de ascenso, Boutsen Energy Racing.

Erik Comas llegó en el noveno lugar, encima de su Ligier-Renault. Muy consentido por los patrocinadores en Francia, trabajó también para Larrousse (en 31 justas) por las 28, que le dio a Ligier. Se hizo con nueve puntos de 1991 a 1994; enseguida, pasó a las pruebas de resistencia (fue segundo lugar absoluto en Le Mans en 2005) y anduvo muy metido en las carreras con los autos históricos, manejaba un Lancia Stratos.

Octavo, JJ Lehto con un Dallara-Ferrari; se llamaba Jyrki Jarvilehto, pero él corregía de inmediato diciendo que su nombre era JJ. Representado por Keke Rosberg: en la F1 de 1989 a 1994. Obtuvo un podio con Dallara en el GP de San Marino de 1991; con ellos, pasó 31 GP. También, estuvo en los establos de Sauber (36 GP), Onyx (seis), Benetton otros seis –como compañero de Michael Schumacher– y en Monteverdi: uno. Probó después en CART, así como en las carreras de autos deportivos y volvió a sonar cuando sufrió un accidente en un yate que hizo mucho escándalo.

Johnny Herbert otro de los jóvenes deslumbrantes que en la F Uno, no cuajó. Fue séptimo en este GP. Anduvo en la categoría desde 1989 hasta el 2000; para llegar a 161 largadas al servicio de Lotus en 54 veces; Sauber, 49; Benetton 24; Jaguar 17; Stewart 15; Tyrrell y Ligier, una vez. Tres triunfos, un par de la mano de Benetton y uno casi increíble



(porque fue el único) para el equipo de Jackie Stewart en 1999, en el Nurburgring. Ahora, es comentarista de la Sky Sports inglesa y muchas veces animador en los podios.

El quinto, ha sido el polémico piloto Andrea de Cesaris. Metido en los puntos en México, con el número 4, sobre un Tyrrell con motor de Ilmor; corrió en la F1 para llegar hasta las 208 largadas (de 1980 hasta 1994) dueño del récord de los pilotos que nunca ganaron. Sin embargo, se hizo con una pp, una vuelta más rápida, cinco podios y 59 puntos. Con 32 giros yendo como líder. Se mató en octubre de 2014, en un accidente de motocicleta que iba desbocada, fue en la tierra que tanto lo amó, su Roma.

Cerca del podio otra vez: Gerhard Berger, ahora (en 1992) compañero de Senna. Quedó en el cuarto lugar con las riendas de su McLaren-Honda #2 en el Autódromo Hermanos Rodríguez, este año. Berger es otro de los famosos corredores nacidos en Austria. Fue tercero del mundo en los campeonatos de 1998 y de 1994. Largó en 210 ocasiones, trabajando para Ferrari en 96 ocasiones; para McLaren en 48; para Benetton en 46; 16 con Arrows y cuatro con ATS. Ayrton lo quería mucho. Gerhard ha sido jefe de en la Scuderia Toro Rosso y un ejecutivo valioso en la FIA. Corrió en la F Uno, de 1984 a 1997.

Riccardo Patrese quien quedó en segundo lugar en México de 1991, con su Williams-Renault (#6) para recordar que: también ganó en el año previo. Compitió en la F1 hasta 1993, había empezado en 1977; retirándose como piloto con 257 pruebas, lo que lo coloca como el séptimo entre los decanos. Hasta el año 2008 ha sido cuando lo superó Rubens Barrichello en el GP de Turquía. La F Uno le debe mucho y el automovilismo italiano, ni se diga. En 1982 ganó en Mónaco (con Brabham) y aún no lo sabía al llegar a la meta, por el desbarajuste debido a la lluvia y las entradas y salidas de pits. Se fue con un total de seis victorias; ocho poles; 12 vueltas más rápidas; 37 podios y 281. Un currículo muy valioso. Estuvo con Williams en 81 GP; con Brabham 61; con Arrows 57; con Alfa Romeo 32; con Benetton 16 y con Shadow 9. De pronto, se lo elige como comisario-piloto para algunas carreras.

Y el ganador, con el número 5 en su precioso Williams-Renault: el León de Britania, Nigel Mansell.

Uno de los grandes de siempre.

Muy paciente porque sus rivales le quitaban el protagonismo. Esperó hasta ser campeón en este año. No desaprovechó la oportunidad. Vivió grandes enfrentamientos contra Alain Prost y contra Ayrton, en las pistas. Con Nelson Piquet, fue una rivalidad de dar pena.

Estuvo activo en 187 carreras, de 1980 a 1995. En un año sabático, el de 1993, llegó a los Estados Unidos para coronarse en la serie de IndyCar. En 2010, corrió tanto en el GP Masters como en las 24 Horas de Le Mans, haciendo equipo con sus hijos Leo y Greg.

Notable para Inglaterra ha sido, cuando al retirarse, la gente saturó al servicio nacional de correos con cartas que le pedían continuar.

También con frecuencia, es comisario-piloto de los GP.

CON CIERTA MELANCOLÍA

Si se hacen las observaciones de entonces, desde la óptica de estos días (octubre de 2018) ocurre que dan escalofríos.

El gran total dice que en 1992 eran once corredores de Italia. Cinco de Francia. Tres de Brasil. Tres ingleses. Dos de Bélgica. Dos de Austria. Dos de Japón. Dos de Finlandia. Uno de Holanda. Uno de Suiza y, uno de Alemania.

Ahora, el torneo es sin pilotos italianos, ni brasileños, ni japoneses, ni suizos...

El mundo cambió y la Fórmula Máxima, no se quedó atrás.





En aquel año, el último de carreras en México (en la segunda era) fueron 16 equipos y 32 pilotos.



25 años después serían, no más de 10 organizaciones y 20 pilotos titulares.

Varios de los conductores que hoy corren, no habían nacido: Stoffel Vandoorne (que lo iba a hacer cuatro días más tarde), Kevin Magnussen (hasta octubre de ese 1992), Carlos Sainz (en 1994), Sergey Sirotkin (1995), Esteban Ocon (1996), Pierre Gasly (1996) Max Verstappen (1997), Charles Leclerc (1997) o Lance Stroll (en 1998).



De los equipos de entonces, sólo quedan: Ferrari, McLaren y Williams.



Desaparecieron: Lotus (siete veces campeona mundial); Brabham (con dos coronas); Benetton (dueña de una), igual que Tyrrell y: Honda, Footwork, Fondmetal, March, Scuderia Italia, Minardi, Dallara, Ligier, Venturi, Jordan y desde luego: Andrea Moda. Muchas de ellas, que aparecen en las páginas de oro por sus hazañas de diversa índole.



En el tiempo presente, están en su lugar: Mercedes (con cinco campeonatos); Red Bull (con cuatro); Renault (con dos); Sauber (desde 1993); Toro Rosso (desde 2006); Force India (desde 2008) y, Haas (que apenas va para tres años).

¿Cómo no decir, a veces, que el pasado ha sido mejor?

CUÁL FUE LA SORPRESA

Desde el punto de vista de la tecnología fue alucinante.

Muchos años antes por lo que se había visto con los Lancia, los Alfa Romeo, los Mercedes primarios, y con los grandes equipos ingleses como Cooper, Lotus, BRM y desde luego, con los Ferrari en tiempos de su fundador. Se pensó que poco más podrían cambiar las cosas. Era lo máximo.

Fue mucho lo que se adelantó gracias a McLaren con Honda, hacia el final de la década de los años ochenta y al comenzar los noventa.

Pues nada. Llegó una nueva inventiva de la mano de Williams y Renault.

El Williams FW-14 era con toda seguridad lo máximo que había conocido el ser humano, tocante a un vehículo que rodara. Por potencia, velocidad, frenado, suspensión, cambios de velocidades y sobre todo, debido a maniobrabilidad tan dócil.

Y su exquisita belleza, por si fuera poco.

Los astilleros de Grove, gracias a la batuta de Frank Williams, con la sabiduría de su amable socio Patrick Head, dejando manos libres en el restirador de diseño a Adrian Newey, y en una sociedad de lo mejor avenida con Renault: hicieron una obra de arte acabada, de pe a pa.

Pues como era de esperar dominaron en el campeonato.

Desde la primera carrera del año en Phoenix, ya habían perpetrado un doblete. La punta de lanza era el piloto británico, Mansell que pudo sacar de sí, toda la grandeza.

En el Gran Premio de México, la segunda prueba del año, no fue diferente.

Desde que se encendió la luz verde de la largada, hasta ver la bandera a cuadros, fue un concierto de manejo de un coche de alta velocidad, virtuoso. Fue lo que dejó que se apreciara de él, Nigel.





LARGAN Y LLEGAN

Estaban en la primera fila los coches en azul y amarillo con los números 5 y 6. Nadie acusó sentirse asombrado. Eran notablemente superiores los de Grove y venían muy bien conducidos desde un año antes.

Previo a la disputa de la pp, Ayrton Senna se accidentó ensayando y de nuevo hizo temer por su estado. Salió ileso y largaría desde el sexto cajete de la parrilla (abandonó, sin transmisión, después de 10 vueltas).

Había gran curiosidad por ver a Michael Schumacher en un Benetton que prometía; era apenas su octava carrera y, cumplió. Junto a él correría el británico M. Brundle.

De señalar que los Dallara, con plantas de Ferrari, se veían más eficaces que los de Maranello. Y Lehto, lo hizo muy bien al terminar en el octavo puesto.

A Berger, un piloto bien conocido en México, le salieron mejor las cosas que a su maestro en McLaren, A. Senna. Terminó a un puesto, lejos del podio.

Asimismo, sorprendería muy gratamente Andrea de Cesaris con su Tyrrell si bien es cierto que fue lapeado, pero entró al reparto de puntos. Quinto en el orden.

Otro tanto ocurría con Hakkinen que se empezaba a dar a conocer y agarraba el último punto disponible. Johnny Herbert, llegó enseguida.

La carrera fue para los Williams y desde luego para Mansell, quien cruzó la línea de meta con más de 12 segundos por delante de Patrese.

El tercero en el podio, fue El Kaiser.

LOS RECORDS

Por pilotos: para Mansell, había sido su victoria número 23. Y su 19ª pole (con una media de velocidad de 208.467 Kph) ya llegaba a los 48 podios.

En cambio, se estrenaba M. Schumacher, subiendo a las escaleras de tres peldaños.

Por equipos: la 39ª pp de Williams y su 53ª carrera ganada.

Por motores: iban 60 cuerdas a favor de Renault y 33 triunfos. También, fue el GP número 50 de Lamborghini.

EL TÍTULO

Primero y último para Nigel Mansell. Que había sido subcampeón en 1986, 1987 y en 1991.

Tenía 39 años. Estaba viejo, pero no tanto...

Era poco más joven que Graham Hill por ocho meses (cuando fue por segunda ocasión monarca, en 1968). Jack Brabham lo hizo en su última vez, con 40 años y 5 meses (en 1966). Giuseppe Nino Farina, en cambio, lo fue con 43 años y 10 meses (primero en ser rey, en 1950). Por fin, Juan Manuel Fangio, quien se puso en la cabeza su quinta corona a los 46 años y un mes (por 1957).

RELACIÓN CON EL PRESENTE

Las broncas por el contrato de Pedro Rodríguez entre BRM y Cooper fueron monumentales para su tiempo. Hace poco más de cincuenta años.

Era el invierno de 1967 cuando entre los equipos y pilotos las relaciones que privaban eran casi carvenarias. Las más de las veces, al corredor le rentaban un auto o lo hacían a favor del alguna empresa, medio improvisada.

De pronto, el piloto mexicano se vio metido en medio de un huracán porque los dos equipos ingleses pugnaban por su manejo (o por su dinero) en un estira y afloja que se había vuelto muy grosero.

La crisis explotó y las cosas no tenían visos de solución porque ni por aquí, les pasaba la idea de firmar contratos o de tener compromisos escritos para toda una temporada.





De una manera o de otra Pedro Rodríguez pudo salir adelante: corrió todo el año 1967 para Cooper y la campaña siguiente –completa– para BRM.



En 1969, hizo tres carreras con BRM y cinco con Ferrari, en las que también participaba la compañía North American Racing y no la Ferrari de Maranello, por las conveniencias propias de la época, los modos de relacionarse y, la reglamentación.



Han sido los primeros indicios de querellas por el peso específico de un piloto.



Sin soslayar que Jim Clark tuvo conflictos importantes en 1966, que luego se olvidaron.

Los de 1970 de Jackie Stewart ya eran de llamar la atención porque pasaba de March a Tyrrell.



Después, fueron notables los desacuerdos de Jochen Rindt contra Cooper. Hasta que luego de pasar por Brabham, tuvo sus carreras más estables con Lotus, pero ya representado por Bernie Ecclestone un tío que tenía ideas más futuristas.



Para llegar a 1992.

Este año del final de las carreras en México, por aquel tiempo. Cuando los pilotos querían el mejor auto, y los equipos, a los mejores corredores.

Sólo había una organización como Williams con sus motores Renault. En cambio, al menos tres tiradores de peso, pugnaban por los asientos. Y ya se sabía que no podrían estar juntos, dos de ellos.

Entonces sí que hubo juegos de búsquedas, de influencias y más de una intriga: Mansell pudo librar, en cierto aspecto la crisis, con su corona de 1992 y luego se marchó a los Estados Unidos un tanto fatigado.

Prost, se sirvió de Elf y de Renault para hacerse con la butaca del Williams de 1993. Y fue campeón del mundo.

Senna, tuvo que esperar hasta 1994.

Ya venían en ascenso Benetton y Michael S.

Al ausentarse Ayrton, se coronó el alemán y repitió en 1995.

Damon Hill fue vice campeón con el Williams las dos veces; en la primera, perdió la corona por un punto y en la siguiente, la brecha fue mayor; para volver Damon por el gran trofeo en 1996 y, hasta a Jacques Villeneuve también le tocó la bendita inercia: el canadiense fue campeón con Williams en 1997.

Luego vendría McLaren y después, la época de la brutal hegemonía de Ferrari.

Lo interesante ha sido que todo esto, dio comienzo con la grandeza de Mansell.

Desde entonces, las firmas de los contratos ya se hacen amparados con los mejores bufetes de abogados, que saben poner en letras pequeñas, que cuesta varios millones disolver los compromisos.

Eso, que se hizo monumental durante el imperio de M. Scumacher, quien ya cobraba por millones y también lo hacían algunos de los directivos de los equipos.





Todo lo que ha desembocado en este 2018: en el cual por las razones de los convenios y las conveniencias: un bicampeón todavía en edad competente, no cabe en el campeonato y se tiene que marchar. Es Fernando Alonso.



McLaren no le sirve. En Ferrari no cabe, porque hay hasta tres opciones ya contratadas. En Mercedes, lo mismo. En Red Bull, todo es entre ellos: el equipo y la cantera.



Y el español, tiene como tasa ya establecida más de 30 millones de dólares por año, para laborar.



Esto es, que se fue su tiempo cobrando grandes fortunas en el juego y con interminables líos y situaciones raras, debido a la legalidad contractual. Asimismo, debido a esa modalidad, que antes sí se uso mucho, yendo a una categoría y a otra, para regresar a la F1.



Lo de Pedro Rodríguez y de Clark, y de Stewart y de Rindt: fue un mero juego de infantes. Otro tanto, por aquellas por la que pasaban Mansell y Senna y Prost.



Hoy todo es colosal.

En los montos por la renovación por tres años a favor de Hamilton, que hizo hace poco Mercedes: cabe el sueldo de más del 80% de los corredores de todos los tiempos, desde 1950.

Y mire usted, que son casi mil los cascos anotados.

Cabe la pregunta ¿no es por acaso una Fórmula 1 de otro mundo, la de hoy?





1992 LAS QUALYS EN MÉXICO

POS	PILOTO	EQUIPO	MOTOR	CRONO	DÉFICIT	MEDIA	%
1°	NIGEL MANSELL	Williams	Renault	1'16"346		208.467	--
2°	RICCARDO PATRESE	Williams	Renault	1'16"362	0.016	208.423	100.021
3°	MICHAEL SCHUMACHER	Benetton	Ford Cosworth	1'17"292	0.946	205.915	101.239
4°	MARTIN BRUNDLE	Benetton	Ford Cosworth	1'18"588	2.242	202.519	102.937
5°	GERHARD BERGER	McLaren	Honda	1'18"589	2.243	202.517	102.938
6°	AYRTON SENNA	McLaren	Honda	1'18"791	2.445	201.998	103.203
7°	JJ LEHTO	Dallara	Ferrari	1'19"111	2.765	201.181	103.622
8°	MAURICIO GUGELMIN	Jordan	Yamaha	1'19"355	3.009	200.562	103.941
9°	PIERLUIGI MARTINI	Dallara	Ferrari	1'19"378	3.032	200.504	103.971
10°	JEAN ALES	Ferrari	Ferrari	1'19"417	3.071	200.405	104.022
11°	ANDREA de CESARIS	Tyrrell	Ilmor	1'19"423	3.077	200.390	104.030
12°	JOHNNY HERBERT	Lotus	Ford Cosworth	1'19"509	3.163	200.174	104.143
13°	BERTRAND GACHOT	Venturi	Lamborghini	1'19"743	3.397	199.586	104.449
14°	GABRIELE TARQUINI	Fondmetal	Ford Cosworth	1'19"769	3.423	199.521	104.484
15°	STEFANO MODENA	Jordan	Yamaha	1'19"957	3.611	199.052	104.730
16°	OLIVIER GROUILLARD	Tyrrell	Ilmor	1'19"961	3.615	199.042	104.735
17°	CHRISTIAN FITTIPALDI	Minardi	Lamborghini	1'20"042	3.696	198.841	104.841
18°	MIKA HAKKINEN	Lotus	Ford Cosworth	1'20"145	3.799	198.585	104.976
19°	KARL WENDLINGER	March	Ilmor	1'20"200	3.854	198.449	105.048
20°	IVAN CAPELLI	Ferrari	Ferrari	1'20"223	3.877	198.392	105.078
21°	GIANNI MORBIDELLI	Minardi	Lamborghini	1'20"227	3.881	198.382	105.083
22°	THIERRY BOUTSEN	Ligier	Renault	1'20"395	4.049	197.968	105.303
23°	ANDREA CHIESA	Fondmetal	Ford Cosworth	1'20"845	4.499	196.866	105.893
24°	UKYO KATAYAMA	Venturi	Lamborghini	1'20"935	4.589	196.647	106.011
25°	MICHELE ALBORETO	Footwork	Mugen Honda	1'21"064	4.718	196.334	106.180
26°	ERIK COMAS	Ligier	Renault	1'21"122	4.776	196.193	106.256
NO CALIFICA							
27	AGURI SUZUKI	Footwork	Mugen Honda	1'21"187	4.841	196.036	106.341
28	PAUL BELMONDO	March	Ilmor	1'21"504	5.158	195.274	106.756
29	ERIC VAN DE POELE	Brabham	Judd	1'22"197	5.851	193.628	107.664
30	GIOVANNA AMATI	Brabham	Judd	1'25"052	8.706	187.128	111.403

Grid con 26 cajones, nada más



1992 LA PARRILLA

2. R. PATRESE - Williams Renault - 1'16"362

1. N. MANSELL - Williams Renault - 1'16"346

4. M. BRUNDLE - Benetton Ford Cosworth - 1'18"588

3. M. SCHUMACHER - Benetton Ford Cosworth - 1'17"292

6. A. SENNA - McLaren Honda - 1'18"791

5. G. BERGER - McLaren Honda - 1'18"589

8. M. GUGELMIN - Jordan Yamaha - 1'19"355

7. JJ LEHTO - Dallara Ferrari - 1'19"111

10. J. ALESI - Ferrari - 1'19"417

9. P. MARTINI - Dallara Ferrari - 1'19"378

12. J. HERBERT - Lotus Ford Cosworth - 1'19"509

11. A. de CESARIS - Tyrrell Ilmor - 1'19"423

14. G. TARQUINI - Fondmetal Ford Cosworth - 1'19"769

13. B. GACHOT - Venturi Lamborghini - 1'19"743

16. O. GROUILLARD - Tyrrell Ilmor - 1'19"961

15. S. MODENA - Jordan Yamaha - 1'19"957

18. M. HAKKINEN - Lotus Ford Cosworth - 1'20"145

17. C. FITTIPALDI - Minardi Lamborghini - 1'20"042

20. I. CAPELLI - Ferrari - 1'20"223

19. K. WENDLINGER - March Ilmor - 1'20"200

22. T. BOUTSEN - Ligier Renault - 1'20"395

21. G. MORBIDELLI - Minardi Lamborghini - 1'20"227

24. U. KATAYAMA - Venturi Lamborghini - 1'20"935

23. A. CHIESA - Fondmetal Ford Cosworth - 1'20"845

25. M. ALBORETO - Footwork Mugen Honda - 1'21"064

26. E. COMAS - Ligier Renault - 1'21"122



1992 SULLEGADA A LA META

RNK	#	PILOTO	EQUIPO	MOTOR	LAPS	PTS
1°	5	NIGEL MANSELL	Williams	Renault	69	1h 31m 53.587s 10
2°	6	RICCARDO PATRESE	Williams	Renault	69	(+12.971s) 6
3°	19	MICHAEL SCHUMACHER	Benetton	Ford Cosworth	69	(+21.429s) 4
4°	2	GERHARD BERGER	McLaren	Honda	69	(+33.347s) 3
5°	4	ANDREA de CESARIS	Tyrrell	Ilmor	68	2
6°	11	MIKA HAKKINEN	Lotus	Ford Cosworth	68	1
7°	12	JOHNNY HERBERT	Lotus	Ford Cosworth	68	
8°	21	JJ LEHTO	Dallara	Ferrari	68	
9°	26	ERIK COMAS	Ligier	Renault	67	
10°	25	THIERRY BOUTSEN	Ligier	Renault	67	
11°	29	BERTRAND GACHOT	Venturi	Lamborghini	66	
12°	30	UKYO KATAYAMA	Venturi	Lamborghini	66	
13°	9	MICHELE ALBORETO	Footwork	Mugen Honda	65	
AB	20	MARTIN BRUNDLE	Benetton	Ford Cosworth	47	Recalentado
AB	15	GABRIELE TARQUINI	Fondmetal	Ford Cosworth	45	Embrague
AB	14	ANDREA CHIESA	Fondmetal	Ford Cosworth	37	Trompo
AB	22	PIERLUIGI MARTINI	Dallara	Ferrari	36	Performing
AB	27	JEAN ALESI	Ferrari	Ferrari	31	Motor
AB	24	GIANNI MORBIDELLI	Minardi	Lamborghini	29	Trompo
AB	32	STEFANO MODENA	Jordan	Yamaha	17	Caja de veloc
AB	3	OLIVIER GROUILLARD	Tyrrell	Ilmor	12	Motor
AB	1	AYRTON SENNA	McLaren	Honda	11	Transmisión
AB	23	CHRISTIAN FITTIPALDI	Minardi	Lamborghini	2	Trompo
AB	33	MAURICIO GUGELMIN	Jordan	Yamaha	0	Motor
AB	28	IVAN CAPELLI	Ferrari	Ferrari	0	Enganche
AB	16	KARL WENDLINGER	March	Ilmor	0	Enganche
NQ	10	AGURI SUZUKI	Footwork	Mugen Honda		
NQ	17	PAUL BELMONDO	March	Ilmor		
NQ	7	ERIC VAN DE POELE	Brabham	Judd		
NQ	8	GIOVANNA AMATI	Brabham	Judd		
F	34	ALEX CAFFI	Andrea Moda	Judd		Carro desarmado
F	35	ENRICO BERTAGGIA	Andrea Moda	Judd		Carro desarmado

1991 LIDERANDO EN LA CARRERA

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

Vueltas liderando: 69

De punta a punta

Total de laps: 69



1992 EL TORNEO MUNDIAL PILOTOS

		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	PTS
		SAF	MÉX	BRA	ESP	SMR	MÓN	CAN	FRA	ING	ALE	HUN	BÉL	ITA	POR	JAP	AUS	
1°	N. MANSELL*	10	10	10	10	10	6	-	10	10	10	6	6	-	10	-	-	108
2°	R. PATRESE	6	6	6	-	6	4	-	6	6	-	-	4	2	-	10	-	56
3°	M. SCHUMACHER	3	4	4	6	-	3	6	-	3	4	-	10	4	-	-	6	53
4°	A. SENNA	4	-	-	-	4	10	-	-	-	6	10	2	10	4	-	-	50
5°	G. BERGER	2	3	-	3	-	-	10	-	2	-	4	-	3	6	6	10	49
6°	M. BRUNDLE	-	-	-	-	3	2	-	4	4	3	2	3	6	3	4	4	38
7°	J. ALESI	-	-	3	4	-	-	4	-	-	2	-	-	-	-	2	3	18
8°	M. HAKKINEN	-	1	-	-	-	-	-	3	1	-	3	1	-	2	-	-	11
9°	A. de CESARIS	-	2	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	1	-	3	-	8
10°	M. ALBORETO	-	-	1	2	2	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	6
11°	E. COMAS	-	-	-	-	-	-	1	2	-	1	-	-	-	-	-	-	4
12°	K. WENDLINGER	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3
=	I. CAPELLI	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	3
14°	T. BOUTSEN	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	2
=	J. HERBERT	1	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	2
=	P. MARTINI	-	-	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
17°	S. MODENA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1
=	C. FITTIPALDI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
=	B. GACHOT	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1

*CAMPEÓN MUNDIAL 1992

Todos los resultados de la temporada, cuentan
1°: 10 PTS / 2°: 6 / 3°: 4 / 4°: 3 / 5°: 2 / 6°: 1 PT



EQUIPOS

		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	PTS
		SAF	MÉX	BRA	ESP	SMR	MÓN	CAN	FRA	ING	ALE	HUN	BÉL	ITA	POR	JAP	AUS	
1°	WILLIAMS	16	16	16	10	16	10	-	16	16	10	6	10	2	10	10	-	164
2°	MCLAREN	6	3	-	3	4	10	10	-	2	6	14	2	13	10	6	10	99
3°	BENETTON	3	4	4	6	3	5	6	4	7	7	2	13	10	3	4	10	91
4°	FERRARI	-	-	5	4	-	-	4	-	-	2	1	-	-	-	2	3	21
5°	LOTUS	1	1	-	-	-	-	-	4	1	-	3	1	-	2	-	-	13
6°	TYRRELL	-	2	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	1	-	3	-	8
7°	FOOTWORK	-	-	1	2	2	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	6
=	LIGIER	-	-	-	-	-	-	1	2	-	1	-	-	-	-	-	2	6
9°	MARCH	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3
10°	DALLARA	-	-	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
11°	JORDAN	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1
=	MINARDI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
=	VENTURI	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1

*CAMPEONES MUNDIALES 1992

Todos los resultados, cuentan

1°: 10 PTS / 2°: 6 / 3°: 4 / 4°: 3 / 5°: 2 / 6°: 1 PT

*XV. Número oficial (decimoquinto, cuando van 14, recordando 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 (NZL); Portugal (POR); (SMR) es San Marino [que se juega en Imola] y, (SAF) Sudáfrica