



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

1987

Primer Gran Premio
de México



1987

LA FICHA

GP DE MÉXICO

XI GRAN PREMIO DE MÉXICO

Decimocuarta carrera del año

18 de octubre de 1987

En el "Autódromo Hermanos Rodríguez". Distrito Federal
(carrera # 450 de la historia)

Con 63 laps de 4,421 m., para un total de 278.523 Km

[*Se interrumpe poco antes del giro # 30 por accidente de D. Warwick.

El GP termina antes, por haber llegado al límite máximo de tiempo]

Podio: 1- Nigel Mansell/ Williams

2- Nelson Piquet/ Williams

3- Riccardo Patrese/ Brabham

Crono del ganador: 1h 26m 24.207s a 193.441 Kph/ prom (Grid: 1º) 9 puntos

Vuelta + Rápida: Nelson Piquet/ Williams (la 57ª) de 1m 19.132s a 201.127 Kph/
prom

Líderes: Gerhard Berger/ Ferrari (la 1 y, de la 15 a la 20); Thierry Boutsen/ Benetton
(de la 2 a la 14) y, Nigel Mansell/ Williams (de la 21 a la 63)

Pole position: Nigel Mansell/ Williams-Honda 1m 18.383s a 203-049 Kph/ prom

[*Se cronometraban hasta las milésimas de segundo]

Pista: seca

POR REGLAMENTO

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

Tipo de motores: con pistones alternativos de 4 tiempos

Sobrealimentación: posible

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

Número de cilindros: no más de 12

RPM: ilimitada

Clase de gasolina: ilimitada

Reabastecimiento en la carrera: posible

Consumo máximo: libre para los atmosféricos y de 195 litros para los
sobrecargados.



INSCRITOS

#	PILOTO	NAC	EQUIPO	FONDO P #	MOTOR CIL	NEUM		
1	ALAIN PROST	FRA	Marlboro McLaren International	McLaren	MP4/3	TAG Porsche	P01 V-6 t 1.5	Goodyear
2	STEFAN JOHANSSON	SUE	Marlboro McLaren International	McLaren	MP4/3	TAG Porsche	P01 V-6 t 1.5	Goodyear
3	JONATHAN PALMER	ING	Data General Team Tyrrell	Tyrrell	DG-016	Ford Cosworth	DFZ V-8 3.5	Goodyear
4	PHILIPPE STREIFF	FRA	Data General Team Tyrrell	Tyrrell	DG-016	Ford Cosworth	DFZ V-8 3.5	Goodyear
5	NIGEL MANSELL	ING	Canon Williams Honda Team	Williams	FW-11B	Honda	RA167E V-6 t 1.5	Goodyear
6	NELSON PIQUET	BRA	Canon Williams Honda Team	Williams	FW-11B	Honda	RA167E V-6 t 1.5	Goodyear
7	RICCARDO PATRESE	ITA	Motor Racing Developments Ltd	Brabham	BT-56	BMW	M12/13 L-4 t 1.5	Goodyear
8	ANDREA DE CESARIS	ITA	Motor Racing Developments Ltd	Brabham	BT-56	BMW	M12/13 L-4 t 1.5	Goodyear
9	MARTIN BRUNDLE	ING	West Zakspeed Racing	Zakspeed	871	Zakspeed	1500/4 L-4 t 1.5	Goodyear
10	CHRISTIAN DANNER	ALE	West Zakspeed Racing	Zakspeed	871	Zakspeed	1500/4 L-4 t 1.5	Goodyear
11	SATORU NAKAJIMA	JAP	Camel Team Lotus Honda	Lotus	99-T	Honda	RA166E V-6 t 1.5	Goodyear
12	AYRTON SENNA	BRA	Camel Team Lotus Honda	Lotus	99-T	Honda	RA166E V-6 t 1.5	Goodyear
14	PASCAL FABRE	FRA	Team El Charro AGS	AGS	JH-22	Ford Cosworth	DFZ V-8 3.5	Goodyear
16	IVAN CAPELLI	ITA	Leyton House March Racing Team	March	871	Ford Cosworth	DFZ V-8 3.5	Goodyear
17	DEREK WARWICK	ING	USF&G Arrows Megatron	Arrows	A-10	Megatron	M12/13 L-4 t 1.5	Goodyear
18	EDDIE CHEEVER	EUA	USF&G Arrows Megatron	Arrows	A-10	Megatron	M12/13 L-4 t 1.5	Goodyear
19	TEO FABI	ITA	Benetton Formula Ltd	Benetton	B-187	Ford Cosworth	GBA V-6 t 1.5	Goodyear
20	THIERRY BOUTSEN	BEL	Benetton Formula Ltd	Benetton	B-187	Ford Cosworth	GBA V-6 t 1.5	Goodyear
21	ALEX CAFFI	ITA	Osella Squadra Corse	Osella	FA-11	Alfa Romeo	890T V-8 t 1.5	Goodyear
23	ADRIAN CAMPOS	ESP	Minardi F1 Team	Minardi	M-187	Motori Moderni	615-90 V-6 t 1.5	Goodyear
24	ALESSANDRO NANNINI	ITA	Minardi F1 Team	Minardi	M-187	Motori Moderni	615-90 V-6 t 1.5	Goodyear
25	RENÉ ARNOUX	FRA	Ligier Loto	Ligier	JS-29C	Megatron	M12/13 L-4 t 1.5	Goodyear
26	PIERCARLO GHINZANI	ITA	Ligier Loto	Ligier	JS-29C	Megatron	M12/13 L-4 t 1.5	Goodyear
27	MICHELE ALBORETO	ITA	Scuderia Ferrari SpA SEFAC	Ferrari	F-187	Ferrari	O33D V-6 t 1.5	Goodyear
28	GERHARD BERGER	AUT	Scuderia Ferrari SpA SEFAC	Ferrari	F-187	Ferrari	O33D V-6 t 1.5	Goodyear
29	YANNICK DALMAS	FRA	Larrousse & Calmels F1	Lola	LC-87	Ford Cosworth	DFZ V-8 3.5	Goodyear
30	PHILIPPE ALLIOT	FRA	Larrousse & Calmels F1	Lola	LC-87	Ford Cosworth	DFZ V-8 3.5	Goodyear
31	EMANUELE PIRRO	ITA	MiddlebRidge-Trussardi	Trussardi	B1-86	Megatron	M12/13 L-4 t 1.5	Goodyear



1987

EN LA HISTORIA

Es cuando se le quita un segundo al año, para que concuerden bien las cuentas del calendario gregoriano.

Sentencian a diez años de prisión a Jorge Díaz Serrano que había sido director de PEMEX.

Se publica la novela Noticias del Imperio de Fernando del Paso, sobre Carlota y Maximiliano. El poeta Joseph Brodsky, disidente ruso con nacionalidad americana, obtiene el premio Nobel.

La UNESCO declara al Centro Histórico de la Ciudad de Puebla, Patrimonio de la Humanidad. Y nace el Museo del Quijote en Guanajuato.

Aretha Franklin, es la primera mujer que entra en el Salón de la Fama del Rock. Muere el compositor de Oye Bartola, Chava Flores; asimismo el cantante Víctor Iturbe "Pirulí" y, el baterista de Jazz norteamericano Buddy Rich.

Fallece Andrés Segovia el guitarrista de clásico, español. También, el enorme poeta brasileño Carlos Drummond de Andrade y, la novelista francesa Marguerite Yourcenar.

Año del "Lunes Negro" en los Estados Unidos cuando el índice Dow Jones pierde más de 500 puntos. La peor caída financiera en el mundo desde el crack de 1929.

Se sabe que en La Tierra ya vivimos cinco mil millones de personas. En una reunión de expertos de la ONU se confirma que por encima de la Antártida se está abriendo un agujero en la capa de ozono.

Firman Francia e Inglaterra los contratos para construir el paso subterráneo por el Canal de la Mancha. Comienza a emitirse la serie televisiva de Los Simpson.

Ben Johnson, con tiempo de 9.83 segundos, ya es el hombre más rápido del mundo al recorrer los 100 metros planos. Nace quien será un piloto alemán de F1, Nico Hulkenberg.

1987

LA CARRERA

[Versión libre basada en las crónicas de AH de MotorSport Magazine, Inglaterra y de Tony de Stats F1, Francia]

Parecida a la de un año antes. Si bien, a diferencia de lo visto en el GP de España que la había precedido: Osella llegó a esta prueba con un solo auto a cargo de Caffi. Mientras que Lola ya no se registró como tal, pero sí lo hace su piloto Alliot bajo el nombre de Larrouse, así como también Yannick Dalmas.

En México desde hacía semanas todo era emoción.

Mucha más gente de la que se supone espera el momento para abarrotar las tribunas del autódromo. Se ve que ya está más que curtida una buena afición.

El lugar no deja de ser admirable, pero hay una mancha que cuesta que sea reconocida, más que nadie por los organizadores: es el peor asfalto en el que se rueda en el año; una superficie que se quiere reparar con maquillaje, cuando debió de haber sido desmontada desde dentro de sus huesos.

Mansell es el encargado de dejar bien obvias las malas condiciones al exigirle a su Williams sobrepasar los límites naturales de la trayectoria, y encontrarse muy comprometido con el coche haciendo rabiosas cabriolas, ya para llegar al inicio de la recta principal. Por poco choca con el muro que separa la pista del pit lane.

El León Británico hará de ésta una carrera muy inteligente, que luego no rematará ya que no tomará la largada en Suzuka, el 1º de noviembre, porque se accidenta en aquellas tandas de calificación.





La carrera mexicana de este año, no se corrió completa, debido a un tremendo accidente de Derek Warwick en su Arrows que sale ileso porque ese día lo iba a terminar vivo, felizmente.

Se dilató el rescate de los restos y el tiempo para dejar bien la pista; el límite que se da a las carreras se vino encima cuando iban apenas en el giro 63; esto es, que faltaron cinco a los que fueron pactados que se iban a jugar.

Quedó de nueva cuenta mostrada la animadversión entre Nigel y Nelson cuando intercambiaron comentarios echándose la culpa por el juego rudo de uno, y lo manso del otro. En Japón las cosas correrían a favor del sudamericano.

EL TÍTULO

El piloto carioca Nelson Piquet, había llegado con ventaja de 18 unidades en el Campeonato Mundial. Si bien, faltaba este GP y dos más para que la temporada finalizara. Quedaban 27 puntos por disputarse. Si Nigel Mansell sacase un buen resultado en esta carrera mexicana y Nelson, no: podría aspirar a ostentarse el inglés como dueño de la corona.

El ambiente en el pit de Williams, sin embargo, era muy denso debido a la mala relación entre sus pilotos. Para el año siguiente Frank Williams cambiaría su alineación.

Ayrton Senna ya estaba dejado lejos, en cuanto a la posibilidad de ganar la temporada. Otro tanto, lo que le ocurría a Alain Prost.

En un año más, la tónica sí que iría a cambiar, con ellos dos paulista y francés, a la sombra del mismo equipo.

SOBRE LA PRUEBA

En la tarde de calificaciones, los pilotos coincidieron en que la pista no estaba en buenas condiciones y debido a ello se presentaron diversos accidentes, de los cuales destacaron los sufridos por Mansell y Senna.

No obstante, ha sido Nigel quien se apropió del mejor tiempo y se acomodó a la punta del grid, seguido de Gerhard Berger de Ferrari; luego el compañero de escuadra del inglés, Piquet; después Thierry Boutsen de Benetton, Alain Prost con McLaren, Teo Fabi en el otro Benetton y Senna con su Lotus.

Ya se lo veía en las Qualys y se lo corroboró hasta el 15º giro, cuando este GP permitió ver otra vez ya muy competente al Benetton-Ford B-187 de Boutsen, yendo entre los punteros. En la carrera anterior, llegó a estar metido con los diez primeros cuando faltaban ocho giros. Lo interesante era al caso, que Boutsen lo hacía de forma muy natural, como si fuera algo que había estado haciendo toda la vida; conducía sin desconfianza, sin permitirse cualquier excitación que lo empujara al error.

Desafortunadamente, un cortocircuito en el cableado del Benetton causó que la computadora central del motor se quemara.

En el Hermanos Rodríguez no lució Satoru Nakajima compañero de Senna en los Lotus-Honda, largó desde el 16º cajete y en la carrera iba a ser de los primeros en abandonar, porque pareció que se le había olvidado dónde estaba el pedal del freno: al cerrar la larga recta del arranque fue a parar, directo, sobre el Arrows de Warwick, quien pudo continuar pero ya siempre de último –luego de pasar por pits– hasta que se accidentó Derek, bien a bien, después de la 26ª vuelta.

Otra cosa le pasaría al piloto japonés en Suzuka, su tierra, donde quedó milagrosamente en el sexto puesto al llegar a la meta.

ARRANCAN

El personaje legendario de Good Year, Lee Gaug, les advirtió a los timoneros que podrían jugar la carrera completa sin parar, siempre y cuando no hicieran derrapar los autos, para evitar que les brotaran ampollas. Tarea difícil para los pilotos que largarían a mano derecha de la pista, porque estaba muy sucia, con ese polvo viejo bien adherido. En costras.

Todos partirían con neumáticos blandos "C", excepto Piquet y Teo Fabi que iban a optar por los "B" duros.



Al momento de la largada a Mansell le tocaba el lado sucio del asfalto; no agarró bien el vuelo y Berger se le fue por delante. Boutsen, Piquet y Prost que estaban muy alertas, también dejan al inglés, quien es quinto al entrar en la primera curva.

En la primera vuelta: a la entrada del complejo de las Eses, Prost es sorprendido por Piquet que venía muy activo y con su frenado por debajo de pobre. Alain gira a la derecha sobre la grava. El brasileño, sin querer, lo ha puesto fuera.

Berger y Boutsen aprovechan el accidente para tomar el comando de las acciones. Luego vienen: Mansell, Alboreto, Fabi, Senna, Patrese, de Cesaris, Nannini y Eddie Cheever.

Piquet retoma las acciones con la ayuda de los comisarios de pista y, es último al comienzo del segundo giro. Prost ardidado, está desolado con la suspensión de su McLaren hecha un churro.

Pronto Boutsen supera a Berger y se pone por primera vez al frente de un Gran Premio.

Senna rebasa a Fabi y luego a Alboreto. Detrás, de Cesaris desborda a Patrese.

Más tarde, entre los del grupo: Nakajima pasa sobre Danner, pero escudriña sus espejos demasiado; olvida de frenar y golpea violentamente la parte trasera del Arrows de Warwick, rasgando su rueda delantera derecha.

Sorprendido por esta colisión, Johansson da un trompo, que aprovecha para devorarlo Danner. Nakajima, Johansson y Danner ya están fuera; mientras que Derek Warwick regresa a su box para que le reparen el eje trasero de su auto.

Boutsen va con un segundo por delante de Berger; Mansell relegado a ocho segundos. En tanto que Martin Brundle regresa a su garaje con el turbo roto.

A. de Cesaris ocupa el sexto lugar y Warwick ya está de vuelta en la pista. Al rato, Andrea, el romano despacha a Alboreto; luego aprovechan toda su caballería amenaza a Senna.

Piquet ya anda otra vez en la batalla.

Hacia el 11° giro, Berger se aproxima a Boutsen, cuyo motor tartamudea debido a una falla electrónica y Piquet es ahora decimotercero después de pasar a Alex Caffi. Capelli da un trompo, luego se detiene con su March para reparar un soporte del motor, roto.

El motor de Alboreto se descompone y se detiene en el césped a un costado. Sandro Nannini se da por vencido después de la enésima falla de su turbo. El motor del belga, TB, también comienza a decaer.

Y Berger ya lidera por encima de Mansell con brecha de 15 segundos. Boutsen sale, mudo.

Se escapa una nube de humo azul. Es del Ferrari de Berger con un pistón roto. Eso, que Gerhard se veía invencible. Y Mansell pesca la punta.

Piquet marca el récord de la vuelta vez tras vez. Pero Nigel corre con veintinueve segundos por delante de Senna.

Un elemento mecánico se rompe en el Arrows de Warwick cuando sale de la aperaltada. Trepas por el borde y luego golpea en la barrera de protección a 200 Kph. Extremadamente violento: las ruedas vuelan lejos a varios metros. Warwick sale de su auto por sí mismo.

La dirección de la carrera saca la bandera negra.

La prueba se interrumpe.

Y tendrá que haber un recomienzo. Al XI Gran Premio de México le amputan cinco giros y queda dividido en dos mitades. La clasificación final se hará agregando el tiempo de la segunda parte, a la primera.





Se conforma una nueva parrilla para la nueva largada, con solo catorce autos, según iban ordenados en la 31ª vuelta.

En orden: Mansell, Senna, Patrese, Piquet, Cheever, Fabi, Ghinzani, Alliot, Caffi (cuya suspensión ya fue reparada) luego: Palmer, Dalmas, Streiff, Capelli y Adrián Campos.

Todos cambian sus neumáticos, y con eso, se arruina la estrategia de Piquet que pensaba esperar a que sus oponentes pasaran por los boxes, para así, ganarles. El brasileño está furioso. Necesita recuperar 45 segundos para derrotar a Mansell, en treinta vueltas. Lo que suena imposible, por supuesto.

Asombrado pero ileso, Derek Warwick intenta explicar lo que le sucedió. "Algo me pegó muy fuerte en la parte de atrás", murmura. "El coche se perdió..." Hace una pausa y añade: "Todo ha sido por el estúpido de Nakajima". Lo quisiera ahorcar... Y luego acaba de explotar: "A ver, golpéame en la espalda como él lo hizo. No pudo ser peor..."

Después de veinticinco minutos de interrupción, se relanza la justa. Será a partir de la vuelta 31ª y hasta donde lleguen, por el tiempo límite.

En la segunda largada: una vez más, Mansell derrapa sobre el polvo, pero consigue dejar a Senna y a Patrese detrás de él.

Piquet viene con el cuchillo entre los dientes: pasa a Senna y luego sigue en su combate como fiera. Los Williams llegan uno al lado del otro a la primera curva. Muy decidido, Piquet se lanza por delante de Mansell y toma el mando a lo puro macho.

Piquet ya lidera en la pista, pero, de hecho, la clasificación es la misma que antes de la interrupción de la carrera.

Mansell podría estar contento y dejar ir a Piquet, pero no lo está: por el contrario, se mantiene pisándole los talones. Luego lo ataca por adentro en la primera curva. Trata de zambullirse, El León, con la cuerda a su favor: pero el Carioca le bloquea el camino sin voltear a verlo, siquiera.

El tercero es Patrese que juega esperando el error entre los de Williams, porque sabe que lo peor es que él terminará cuando menos, en segundo lugar.

Mansell en punta, según los registros. Luego: Senna (a 36.7 segundos); Piquet (a 43.7s.); Patrese (a 45.5s.). Después: Cheever, Fabi, Ghinzani, Caffi, Alliot y Palmer. Campos, se da por vencido con la caja de marchas del Minardi, rota.

Fabi sale de excursión sobre la hierba. Quiere retomar, pero los radiadores quedan obstruidos con terrones de tierra. Detiene su Benetton en el taller, para limpiar sus pontones y tomar unas Good Year nuevas: ello, lo hace perder el sexto lugar, a favor de Ghinzani.

Piquet llega a ponerse de segundo, en la general, por delante de Senna, relegado a quince segundos, en la pista. Son cinco segundos entre los dos de Williams: Senna, Cheever y Patrese son los siguientes, pero muy atrás.

Piquet establece la mejor vuelta con marca de: 1 minuto y 19.132 segundos. Mansell domina. Senna a treinta segundos. Más allá, Patrese y Cheever. Caffi sale de la carrera con su motor diezmado.

En la Ese del Lago, Senna bloquea los frenos y da un trompo. Le pide a los comisario que lo empujen. Acceden, pero sin gran entusiasmo, de modo que el Lotus ahí termina. Fuera de sí, Senna salta de su cabina y desquita su ira con el marshal que está más cerca. Si tenía esperanzas puestas en el título, ya han volado.

Fabi hace un tercer cambio de neumáticos que ya no modifica su posición.

A tres vueltas del final: Mansell primero en clasificación oficial. Luego, Piquet (a 26.7s.); enseguida Patrese, Cheever, Fabi; y después, Alliot.



LLEGADA A LA LÍNEA FINAL

Los relojes a punto de saturar el tiempo máximo permisible: en la pista, Piquet está por delante de Mansell con casi diecinueve segundos de ventaja. Pero en la contabilidad que llevan los comisarios, el esfuerzo del británico no habrá sido en vano: al sumar los cronos de las dos porciones jugadas, quien tiene la cifra más económica es Nigel.

Declarado ganador con todas las de la ley.

Último giro: Nelson Piquet es primero en ver la bandera a cuadros.

Ya en el podio, Mansell ocupa el lugar de honor. Ha ganado este GP de México haciendo en la carrera, veintiséis segundos menos que su compañero de equipo.

Riccardo Patrese (con el Brabham-BMW) termina en tercer lugar y sube a un podio; lo que no hacía desde el año de 1984. El de Norteamérica, Eddie Cheever (Arrows-Megatron) cierra las cuentas siendo el cuarto, para igualar su mejor resultado del año, había sido también tercero en Bélgica, en mayo.

Fabi es el del quinto lugar. Alliot sexto, para ganar la carrera de quienes traen motores atmosféricos. Palmer, Streiff y Yannick Dalmas también se unen al final a los que salvan puntos, en ese segundo torneo con motores inferiores en entrega.

FUERA DE CÁMARAS

La atmósfera del podio era poco más que rígida.

Piquet y Mansell se atenían a las cortesías más básicas. El bigote de la Isla de Man no perdonaba las maniobras de su compañero en la segunda parte y declara, para quien lo oyera: "No me ha gustado que Piquet dos veces me cerrara la puerta en la nariz. Realmente no es un conductor profesional. No tiene derecho a hacer eso".

"Palabras del típico perdedor" "son mariconadas ¡Claro que soy profesional! Y si quiero sacar a alguien de la pista, sé cómo hacerlo y hacerlo bien". Dijo por su parte Piquet.

Contrariamente a las apariencias, la situación para Mansell, en cuanto a ser campeón, no es muy cómoda.

Senna ya perdió sus últimas esperanzas de título. Para empeorar las cosas, una cámara de televisión lo sorprendió agarrandola contra un mariscal de la pista y la FISA lo ha multado con 1,500 dólares.

LOS RECORDS

Es la 12ª pole position de Mansell y, su 13ª victoria.

El podio número 50 de Piquet; también su 23ª y última vuelta más rápida.

Gerhard Berger ha llegado a sus 50 GP. En cambio para Eddie Cheever, ya son 100.

Williams cuenta ahora 29 pp y, 40 victorias; también su vuelta más rápida # 40.

Para el motorista japonés Honda, ha llegado su 27ª victoria.

NÚMEROS

En 1987

Unos ganan mientras otros pierden. Así es la vida y así son las benditas carreras.

Sobre el piloto belga que resulta frustrado vale la pena recordar que fue sobresaliente en una de las mejores épocas de Williams, en dúo con Patrese. Boutsen (nace en Bruselas el 13 de julio de 1957) largó en 163 GP y ganó tres (Canadá y Australia en 1989 así como en Hungría un año más tarde) subió al podio en 15 ocasiones y se retiró en 1993 con 132 puntos en su haber.

Casi había terminado la lucha por el Campeonato Mundial, que se definió en Japón ya dejando el último Gran Premio del año, en Adelaide-Australia como nota al pie de página sin valor en la persecución del título.



Aunque Mansell había ganado seis carreras y Piquet tres. Las reglas estaban puestas desde el inicio y para todos.



Nelson pues, ya era dueño de tres Campeonatos Mundiales y Nigel ni uno, parecido a su paisano Stirling Moss, "el eterno segundo lugar".

Y Williams había dominado hasta bandera la campaña, ya que ganó el título de constructores con campeón y subcampeón de su establo. Pero perdió los motores Honda que iban un año después a McLaren en donde harían época.



Felizmente, se veía a Ferrari en mood ganador; acariciando dos GP al hilo en lo más alto del podio, gracias a Berger: que fue el primero en Japón y otra vez en Australia.



1988 ya vendría a poner las cosas en su sitio.

Esta tarde mexicana, los otros torneos también se tomaban en cuenta:



TROFEO JIM CLARK

1° J. PALMER	77 PTS
2° P. STREIFF	68
3° P. ALLIOT	43
4° I. CAPELLI	38
5° P. FABRE	35
6° Y. DALMAS	3

TROFEO COLIN CHAPMAN

1° TYRRELL-FORD COSWORTH	145 PTS
2° LOLA-FORD COSWORTH	46
3° MARCH-FORD COSWORTH	35
4° AGS-FORD COSWORTH	34

1987 año de cuatro torneos en uno:

Trofeo Clark: para el primer piloto conduciendo un auto de alimentación natural (atmosférica).

Trofeo Chapman: la Federación también consideró honrar la memoria de fundador de Lotus, con el premio que recibiría el mejor equipo con sus carros, que no fueran turbo alimentados.

RELACIÓN CON EL PRESENTE

No son polémicas de hoy sino de toda la vida: ¿es más importante el auto o lo es el piloto? Entre los coches ¿son más valiosos los 100% mecánicos o los que cuentan con más prestaciones? ¿Deben de volver los autos con carburadores que se alimenten con aire de la atmósfera? ¿Es demasiado artificial que haya unidades de potencia híbridas, como las de ahora?

No hay mucho que opinar, porque cada respuesta tiene su parte de verdad. Lo que sí se puede ver como algo indiscutible, es que cada tiempo tiene sus peculiaridades. Hubo épocas maravillosas turbo y otras menos vivaces, aún con las palancas de cambio al piso, y de cinco marchas.

Es mentira que todo tiempo pasado fue mejor. Porque no sabemos lo que nos espera y muchas veces no fijamos bien la atención en lo que tenemos de momento.

Nunca ha habido bólidos con tantos adelantos. Las carreras tal como hoy se juegan, podrían perfeccionarse. Pero qué ¿de lo que es de los humanos, no tiene defectos?

Está más que claro que cada época vive la Fórmula 1 que se merece.

Ésta, que veremos en el autódromo en 2018, es pariente íntima de los teléfonos móviles.

Y los grandes pilotos de hoy, son casi iguales a los tenistas o a quienes juegan al basketbol. Atletas. Corporaciones humanas que responden a los estímulos materiales, como cualquier cristiano.





Es una cosa cierta que Pedro Rodríguez no conoció ingresos en todos sus años profesionales, semejantes a los que devenga Sergio Pérez en una temporada ¿Cuál es más piloto?

Cada quien en su momento. Como los aficionados de hoy, deben de ser tan respetados y tan respetables como los que hubo en la década de los años sesenta del siglo previo.

De los periodistas ni qué decir.

Imagino al amigo y paisano Hugo Desdier con una Mac al hombro y su I-phone ¡Saravá, Hugo..!

[CUANDO SÓLO FALTAN 33 DÍAS]

1987 LAS QUALYS EN MÉXICO

POS	PILOTO	EQUIPO	MOTOR	CRONO	DÉFICIT	MED	%
1	NIGEL MANSELL	Williams	Honda	1'18"383	- -	203.049	- -
2	GERHARD BERGER	Ferrari	Ferrari	1'18"426	0.043	202.938	100.055
3	NELSON PIQUET	Williams	Honda	1'18"463	0.080	202.842	100.102
4	THIERRY BOUTSEN	Benetton	Ford Cosworth	1'18"691	0.308	202.254	100.393
5	ALAIN PROST	McLaren	TAG Porsche	1'18"742	0.359	202.123	100.458
6	TEO FABI	Benetton	Ford Cosworth	1'18"992	0.609	201.484	100.777
7	AYRTON SENNA	Lotus	Honda	1'19"089	0.706	201.237	100.901
8	RICCARDO PATRESE	Brabham	BMW	1'19"889	1.506	199.221	101.921
9	MICHELE ALBORETO	Ferrari	Ferrari	1'19"967	1.584	199.027	102.021
10	ANDREA DE CESARIS	Brabham	BMW	1'20"141	1.758	198.595	102.243
11	DEREK WARWICK	Arrows	Megatron	1'21"664	3.281	194.891	104.186
12	EDDIE CHEEVER	Arrows	Megatron	1'21"705	3.322	194.793	104.238
13	MARTIN BRUNDLE	Zakspeed	Zakspeed	1'21"711	3.328	194.779	104.246
14	ALESSANDRO NANNINI	Minardi	Motori Moderni	1'22"035	3.652	194.010	104.659
15	STEFAN JOHANSSON	McLaren	TAG Porsche	1'22"185	3.802	193.656	104.851
16	SATORU NAKAJIMA	Lotus	Honda	1'22"214	3.831	193.587	104.888
17	CHRISTIAN DANNER	Zakspeed	Zakspeed	1'22"593	4.210	192.699	105.371
18	RENÉ ARNOUX	Ligier	Megatron	1'23"053	4.670	191.632	105.958
19	ADRIAN CAMPOS	Minardi	Motori Moderni	1'23"955	5.572	189.573	107.109
20	IVAN CAPELLI	March	Ford Cosworth	1'24"404	6.021	188.565	107.682
21	PIERCARLO GHINZANI	Ligier	Megatron	1'24"553	6.170	188.232	107.872
22	JONATHAN PALMER	Tyrrell	Ford Cosworth	1'24"723	6.340	187.855	108.088
23	YANNICK DALMAS	Lola	Ford Cosworth	1'24"745	6.362	187.806	108.117
24	PHILIPPE ALLIOT	Lola	Ford Cosworth	1'25"096	6.713	187.031	108.564
25	PHILIPPE STREIFF	Tyrrell	Ford Cosworth	1'26"305	7.922	184.411	110.107
26	ALEX CAFFI	Osella	Alfa Romeo	1'27"670	9.287	181.540	111.848
N C							
27	PASCAL FABRE	AGS	Ford Cosworth	1'28"655	10.272	179.523	113.105

Grid para 26 autos y nada más



1987 LA PARRILLA

2. G. BERGER - Ferrari - 1'18"426	1. N. MANSELL - Williams Honda - 1'18"383
4. T. BOUTSEN - Benetton Ford Cosworth - 1'18"691	3. N. PIQUET - Williams Honda - 1'18"463
6. T. FABI - Benetton Ford Cosworth - 1'18"992	5. A. PROST - McLaren TAG Porsche - 1'18"742
8. R. PATRESE - Brabham BMW - 1'19"889	7. A. SENNA - Lotus Honda - 1'19"089
10. A. De CESARIS - Brabham BMW - 1'20"141	9. M. ALBORETO - Ferrari - 1'19"967
12. E. CHEEVER - Arrows Megatron - 1'21"705	11. D. WARWICK - Arrows Megatron - 1'21"664
14. A. NANNINI - Minardi Motori Moderni - 1'22"035	13. M. BRUNDLE - Zakspeed - 1'21"711
16. S. NAKAJIMA - Lotus Honda - 1'22"214	15. S. JOHANSSON - McLaren TAG Porsche - 1'22"185
18. R. ARNOUX - Ligier Megatron - 1'23"053	17. C. DANNER - Zakspeed - 1'22"593
20. I. CAPELLI - March Ford Cosworth - 1'24"404	19. A. CAMPOS - Minardi Motori Moderni - 1'23"955
22. J. PALMER - Tyrrell Ford Cosworth - 1'24"723	21. P. GHINZANI - Ligier Megatron - 1'24"553
24. P. ALLIOT - Lola Ford Cosworth - 1'25"096	23. Y. DALMAS - Lola Ford Cosworth - 1'24"745
26. A. CAFFI - Osella Alfa Romeo - 1'27"670	25. P. STREIFF - Tyrrell Ford Cosworth - 1'26"305



1987 SULLEGADA A LA META

RANK	#	PILOTO	EQUIPO	MOTOR	LAPS	CRONO	PTS
1	5	NIGEL MANSELL	Williams	Honda	63	1h 26m 24.207s	9
2	6	NELSON PIQUET	Williams	Honda	63	1h 26m 50.383s +26.176s	6
3	7	RICCARDO PATRESE	Brabham	BMW	63	1h 27m 51.086s +1m 26.879s	4
4	18	EDDIE CHEEVER	Arrows	Megatron	63	1h 28m 05.559s +1m 41.352s	3
5	19	TEO FABI	Benetton	Ford Cosworth	61		2
6	30	PHILIPPE ALLIOT	Lola	Ford Cosworth	60		1
7	3	JONATHAN PALMER	Tyrrell	Ford Cosworth	60		
8	4	PHILIPPE STREIFF	Tyrrell	Ford Cosworth	60		
9	29	YANNICK DALMAS	Lola	Ford Cosworth	59		
AB	12	AYRTON SENNA	Lotus	Honda	54	Trompo	
AB	16	IVAN CAPELLI	March	Ford Cosworth	51	Motor	
AB	21	ALEX CAFFI	Osella	Alfa Romeo	50	Motor	
AB	26	PIERCARLO GHINZANI	Ligier	Megatron	43	Recalentamiento	
AB	23	ADRIAN CAMPOS	Minardi	Motori Moderni	32	Caja de velocidades	
AB	25	RENÉ ARNOUX	Ligier	Megatron	29	Encendido	
AB	17	DEREK WARWICK	Arrows	Megatron	26	Accidente	
AB	8	ANDREA DE CESARIS	Brabham	BMW	22	Trompo	
AB	28	GERHARD BERGER	Ferrari	Ferrari	20	Motor	
AB	20	THIERRY BOUTSEN	Benetton	Ford Cosworth	15	Electrónica	
AB	24	ALESSANDRO NANNINI	Minardi	Motori Moderni	13	Turbo	
AB	27	MICHELE ALBORETO	Ferrari	Ferrari	12	Motor	
AB	9	MARTIN BRUNDLE	Zakspeed	Zakspeed	3	Turbo	
AB	2	STEFAN JOHANSSON	McLaren	TAG Porsche	1	Enganche	
AB	11	SATORU NAKAJIMA	Lotus	Honda	1	Enganche	
AB	10	CHRISTIAN DANNER	Zakspeed	Zakspeed	1	Enganche	
AB	1	ALAIN PROST	McLaren	TAG Porsche	0	Enganche	
NQ	14	PASCAL FABRE	AGS	Ford Cosworth			
F	31	EMANUELE PIRRO	Trussardi	Megatron		No larga	

1987

LIDERANDO EN LA CARRERA

(1) Piloto: G. BERGER
Equipo: Ferrari
Motor: Ferrari

Vueltas liderando: 7

La 1ª y de la 15ª a la 20ª

(2) Piloto: T. BOUTSEN

Equipo: Benetton
Motor: Ford-Cosworth

Vueltas liderando: 13

De la 2ª a la 14ª

(2) Piloto: M. MANSELL

Equipo: Williams
Motor: Honda

Vueltas liderando: 43

De la 21ª a la 63ª

Total de laps: 63



1987 LA CARRERA LAP BY LAP

	MAN 1	BER 2	PIQ 3	BOU 4	PRO 5	FAB 6	SEN 7	PAT 8	ALB 9	DCE 10	WAR 11	CHE 12	BRU 13	NAN 14	JOH 15	NAK 16	DAN 17	ARN 18	CAM 19	CAP 20	GHI 21	PAL 22	DAL 23	ALL 24	STR 25	CAF 26
1er GIRO	BER	BOU	MAN	ALB	FAB	SEN	PAT	DCE	NAN	CHE	WAR	BRU	JOH	NAK	DAN	CAF	ARN	CAP	CAM	GHI	ALL	PAL	STR	DAL	PIQ	
2°	BOU	BER	MAN	SEN	ALB	FAB	DCE	PAT	NAN	CHE	BRU	CAF	ARN	CAM	CAP	GHI	ALL	PAL	STR	DAL	PIQ	WAR				
3°	BOU	BER	MAN	SEN	ALB	FAB	DCE	PAT	NAN	CHE	ARN	CAF	BRU	CAM	CAP	GHI	ALL	PAL	STR	DAL	PIQ	WAR				
4°	BOU	BER	MAN	SEN	ALB	DCE	FAB	PAT	NAN	CHE	ARN	CAF	CAM	GHI	CAP	ALL	PAL	STR	DAL	PIQ	WAR					
5°	BOU	BER	MAN	SEN	ALB	DCE	FAB	PAT	NAN	CHE	ARN	CAF	GHI	CAM	CAP	ALL	PAL	STR	DAL	PIQ	WAR					
6°	BOU	BER	MAN	SEN	DCE	ALB	FAB	PAT	NAN	CHE	ARN	CAF	GHI	CAM	CAP	ALL	PAL	STR	DAL	PIQ	WAR					
7°	BOU	BER	MAN	SEN	DCE	ALB	FAB	PAT	NAN	CHE	ARN	CAF	GHI	CAM	CAP	ALL	PAL	DAL	PIQ	STR	WAR					
8°	BOU	BER	MAN	SEN	DCE	ALB	FAB	PAT	NAN	CHE	ARN	CAF	GHI	CAM	CAP	ALL	PAL	PIQ	DAL	STR	WAR					
9°	BOU	BER	MAN	SEN	DCE	ALB	FAB	PAT	NAN	CHE	ARN	CAF	GHI	CAM	PIQ	CAP	ALL	PAL	DAL	STR	WAR					
10°	BOU	BER	MAN	SEN	DCE	ALB	FAB	PAT	NAN	CHE	ARN	GHI	CAF	PIQ	ALL	CAP	PAL	DAL	STR	CAM	WAR					
11°	BOU	BER	MAN	SEN	DCE	ALB	FAB	PAT	NAN	CHE	ARN	GHI	CAF	PIQ	ALL	CAP	PAL	DAL	STR	CAM	WAR					
12°	BOU	BER	MAN	SEN	DCE	ALB	FAB	PAT	NAN	CHE	ARN	GHI	PIQ	CAF	ALL	PAL	DAL	STR	CAP	CAM	WAR					
13°	BOU	BER	MAN	SEN	DCE	FAB	PAT	CHE	NAN	ARN	PIQ	GHI	CAF	ALL	PAL	DAL	STR	CAP	CAM	WAR						
14°	BOU	BER	MAN	SEN	DCE	FAB	PAT	CHE	PIQ	ARN	GHI	CAF	ALL	PAL	DAL	STR	CAP	CAM	WAR							
15°	BER	BOU	MAN	SEN	DCE	PAT	CHE	PIQ	FAB	ARN	GHI	CAF	ALL	PAL	DAL	STR	CAP	CAM	WAR							
16°	BER	MAN	SEN	DCE	PAT	CHE	PIQ	FAB	ARN	GHI	CAF	ALL	PAL	DAL	STR	CAP	CAM	WAR								
17°	BER	MAN	SEN	DCE	PAT	CHE	PIQ	FAB	ARN	GHI	CAF	ALL	PAL	DAL	STR	CAP	CAM	WAR								
18°	BER	MAN	SEN	DCE	PAT	CHE	PIQ	FAB	ARN	GHI	CAF	ALL	PAL	DAL	STR	CAP	CAM	WAR								
19°	BER	MAN	SEN	DCE	PAT	CHE	PIQ	FAB	ARN	GHI	CAF	ALL	PAL	DAL	STR	CAP	CAM	WAR								
20°	BER	MAN	SEN	DCE	PAT	CHE	PIQ	FAB	ARN	GHI	CAF	ALL	PAL	DAL	STR	CAP	WAR	CAM								
21°	MAN	SEN	DCE	PAT	CHE	PIQ	FAB	ARN	GHI	CAF	ALL	PAL	DAL	STR	CAP	WAR	CAM									
22°	MAN	SEN	DCE	PAT	CHE	PIQ	FAB	ARN	GHI	CAF	ALL	PAL	DAL	STR	CAP	WAR	CAM									
23°	MAN	SEN	PAT	PIQ	CHE	FAB	ARN	GHI	CAF	ALL	PAL	DAL	STR	CAP	WAR	CAM										
24°	MAN	SEN	PAT	PIQ	CHE	FAB	ARN	GHI	CAF	ALL	PAL	DAL	STR	CAP	WAR	CAM										
25°	MAN	SEN	PAT	PIQ	CHE	FAB	ARN	GHI	CAF	ALL	PAL	DAL	STR	CAP	WAR	CAM										
26°	MAN	SEN	PAT	PIQ	CHE	FAB	ARN	GHI	CAF	ALL	PAL	DAL	STR	CAP	WAR	CAM										
27°	MAN	SEN	PAT	PIQ	CHE	FAB	ARN	GHI	CAF	ALL	PAL	DAL	STR	CAP	CAM											
28°	MAN	SEN	PAT	PIQ	CHE	FAB	ARN	GHI	ALL	PAL	CAF	DAL	STR	CAP	CAM											
29°	MAN	SEN	PAT	PIQ	CHE	FAB	ARN	GHI	ALL	PAL	CAF	STR	CAP	CAM												
30°	MAN	SEN	PAT	PIQ	CHE	FAB	GHI	ALL	CAF	PAL	DAL	STR	CAP	CAM												

SE INTERRUMPE LA CARRERA

31°	MAN	SEN	PAT	PIQ	CHE	FAB	GHI	ALL	CAF	PAL	DAL	STR	CAP	CAM													
32°	MAN	SEN	PAT	PIQ	CHE	FAB	GHI	ALL	CAF	PAL	DAL	STR	CAP	CAM													
33°	MAN	SEN	PIQ	PAT	CHE	FAB	GHI	CAF	ALL	PAL	DAL	STR	CAP														
34°	MAN	SEN	PIQ	PAT	CHE	FAB	GHI	CAF	ALL	PAL	DAL	STR	CAP														
35°	MAN	SEN	PIQ	PAT	CHE	FAB	GHI	CAF	ALL	PAL	DAL	STR	CAP														
36°	MAN	SEN	PIQ	PAT	CHE	GHI	FAB	CAF	ALL	PAL	DAL	STR	CAP														
37°	MAN	SEN	PIQ	PAT	CHE	GHI	FAB	CAF	ALL	PAL	DAL	STR	CAP														
38°	MAN	PIQ	SEN	PAT	CHE	GHI	FAB	CAF	ALL	PAL	DAL	STR	CAP														
39°	MAN	PIQ	SEN	PAT	CHE	GHI	FAB	CAF	ALL	PAL	DAL	STR	CAP														
40°	MAN	PIQ	SEN	PAT	CHE	GHI	FAB	CAF	ALL	PAL	DAL	STR	CAP														
41°	MAN	PIQ	SEN	PAT	CHE	GHI	FAB	CAF	ALL	PAL	DAL	STR	CAP														
42°	MAN	PIQ	SEN	PAT	CHE	GHI	FAB	CAF	ALL	PAL	DAL	STR	CAP														
43°	MAN	PIQ	SEN	PAT	CHE	GHI	FAB	CAF	ALL	PAL	DAL	STR	CAP														
44°	MAN	PIQ	SEN	PAT	CHE	FAB	CAF	ALL	PAL	DAL	STR	CAP															
45°	MAN	PIQ	SEN	PAT	CHE	FAB	CAF	ALL	PAL	DAL	STR	CAP															
46°	MAN	PIQ	SEN	PAT	CHE	FAB	CAF	ALL	PAL	DAL	STR	CAP															
47°	MAN	PIQ	SEN	PAT	CHE	FAB	CAF	ALL	PAL	DAL	STR	CAP															
48°	MAN	PIQ	SEN	PAT	CHE	FAB	CAF	ALL	PAL	DAL	STR	CAP															
49°	MAN	PIQ	SEN	PAT	CHE	FAB	CAF	ALL	PAL	DAL	STR	CAP															
50°	MAN	PIQ	SEN	PAT	CHE	FAB	CAF	ALL	PAL	DAL	STR	CAP															
51°	MAN	PIQ	SEN	PAT	CHE	FAB	ALL	PAL	DAL	STR	CAP																
52°	MAN	PIQ	SEN	PAT	CHE	FAB	ALL	PAL	DAL	STR																	
53°	MAN	PIQ	SEN	PAT	CHE	FAB	ALL	PAL	STR	DAL																	
54°	MAN	PIQ	SEN	PAT	CHE	FAB	ALL	PAL	STR	DAL																	
55°	MAN	PIQ	PAT	CHE	FAB	ALL	PAL	STR	DAL																		
56°	MAN	PIQ	PAT	CHE	FAB	ALL	PAL	STR	DAL																		
57°	MAN	PIQ	PAT	CHE	FAB	ALL	PAL	STR	DAL																		
58°	MAN	PIQ	PAT	CHE	FAB	ALL	PAL	STR	DAL																		
59°	MAN	PIQ	PAT	CHE	FAB	ALL	PAL	STR	DAL																		
60°	MAN	PIQ	PAT	CHE	FAB	ALL	PAL	STR																			
61°	MAN	PIQ	PAT	CHE	FAB																						
62°	MAN	PIQ	PAT	CHE																							
63°	MAN	PIQ	PAT	CHE																							

META 1° 2° 3° 4° 5° 6° 7° 8° 9° 10°



1987 EL TORNEO MUNDIAL PILOTOS

		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	PTS
		BRA	SMR	BÉL	MÓN	EUA	FRA	ING	ALE	HUN	AUT	ITA	POR	ESP	MÉX	JAP	AUS	
1°	N. PIQUET*	6	-	-	6	6	6	6	9	9	6	9	4	3	6	-	-	73
2°	N. MANSELL	1	9	-	-	2	9	9	-	-	9	4	-	9	9	-	-	61
3°	A. SENNA	-	6	-	9	9	3	4	4	6	2	6	2	2	-	6	-	57
4°	A. PROST	9	-	9	-	4	4	-	-	4	1	-	9	6	-	-	-	46
5°	G. BERGER	3	-	-	3	3	-	-	-	-	-	3	6	-	-	9	9	36
6°	S. JOHANSSON	4	3	6	-	-	-	-	6	-	-	1	2	4	-	4	-	30
7°	M. ALBORETO	-	4	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	6	17
8°	T. BOUTSEN	2	-	-	-	-	-	-	-	3	3	2	-	-	-	2	4	16
9°	T. FABI	-	-	-	-	-	2	1	-	-	4	-	3	-	2	-	-	12
10°	E. CHEEVER	-	-	3	-	1	-	-	-	-	-	-	1	-	3	-	-	8
11°	J. PALMER	-	-	-	2	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	3	7
=	S. NAKAJIMA	-	1	2	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	1	-	7
13°	R. PATRESE	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	4	-	-	6
14°	A. De CESARIS	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4
=	P. STREIFF	-	-	-	-	-	1	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	4
16°	D. WARWICK	-	-	-	-	-	-	2	-	1	-	-	-	-	-	-	-	3
=	P. ALLIOT	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	1	1	-	-	3
18°	M. BRUNDLE	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
19°	I. CAPELLI	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
=	R. ARNOUX	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
=	R. MORENO	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1

*CAMPEÓN MUNDIAL 1987

Nada más los 11 mejores resultados de toda la temporada, valen

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

Trofeos especiales para quienes conducen carros con motores atmosféricos:

Trofeo JIM CLARK: 1° Jonathan Palmer; 2° Philippe Streiff; Philippe Alliot; 4° Iván Capelli;
5° Pascal Fabre y, 6° Roberto Moreno



EQUIPOS

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	PTS
	BRA	SMR	BÉL	MÓN	EUA	FRA	ING	ALE	HUN	AUT	ITA	POR	ESP	MÉX	JAP	AUS	
1º Williams	7	9	-	6	8	15	15	9	9	15	13	4	12	15	-	-	137
2º McLaren	13	3	15	-	4	4	-	6	4	1	1	11	10	-	4	-	76
3º Lotus	-	7	2	9	9	3	7	4	6	2	6	-	2	-	7	-	64
4º Ferrari	3	4	-	7	3	-	-	-	-	-	3	6	-	-	12	15	53
5º Benetton	2	-	-	-	-	2	1	-	3	7	2	3	-	2	2	4	28
6º Tyrrell	-	-	-	2	-	1	-	5	-	-	-	-	-	-	-	3	11
7º Arrows	-	-	3	-	1	-	2	-	1	-	-	1	-	3	-	-	11
8º Brabham	-	-	4	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	4	-	-	10
9º Lola	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	1	1	-	-	3
10º Zakspeed	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
11º Ligier	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
12º AGS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1
13º March	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1

*CAMPEONES MUNDIALES 1987

Todos los resultados, cuentan

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

Trofeos especiales para los que conducen carros con motores atmosféricos:
Trofeo COLIN CHAPMAN: 1º Tyrrel; 2º Lola; 3º AGS y, 4º March

*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); Portugal (POR); (SMR) es San Marino [que se juega en Ímola]