As primeiras vitórias de Senna no campeonato de 1991 deram a impressão que a McLaren iria dominar a temporada. Pura ilusão... Depois de Mônaco o Williams FW14 "atropelou" a McLaren, Mansell e Patrese vieram reduzindo a diferença de pontos para Senna corrida a corrida. As duas panes secas (Inglaterra e Alemanha) do brasileiro ajudaram o Leão a diminuir a diferença para 8 pontos e a Williams assumiu a liderança do Mundial de Construtores. Coube a Senna administrar o campeonato e as vitórias na Hungria e na Bélgica foram importantíssimas para cortar a recuperação do Mansell. Já na Williams os erros humanos tiraram todas as chances do Leão no campeonato. No Canadá, Mansell estava liderando folgado, mas deixou o giro do motor cair na última volta, seu carro morreu e Piquet ganhou sua última vitória na F1, Mansell chegou em 6o. Em Portugal, Mansell foi desclassificado por erro da equipe no pit stop, numa corrida que venceria tranquilamente. Esses pontos perdidos dariam o título de construtores à Williams e mostraria de forma mais clara para os céticos que o FW14 fora o melhor carro do ano. Somente na segunda metade da temporada, a McLaren/Honda implantou melhorias importantes no motor, na aerodinâmica e a Shell ainda ajudou com a nova gasolina, com isso equilibrou a disputa com a Williams. O tricampeonato consagrou definitivamente Senna como um dos melhores pilotos de todos os tempos e até Juan Manuel Fangio reverenciou Senna: "Para superar meu recorde de títulos, só o talento de Ayrton Senna". Para a Williams, mesmo tendo perdido o campeonato, ficava o consolo: o carro projetado por Patrick Head e Adrian Newey já estava dando sinais que iria dominar as temporadas seguintes da F1, como realmente aconteceu em 1992 e 1993. A temporada 1991, marcou ainda, a despedida do tricampeão Nelson Piquet da F1 e a estreia de dois futuros campeões mundiais: Mika Hakkinen e Michael Schumacher.

***REGULAMENTO:** Motores aspirados de 3,5 litros e proibição de gasolina refrigerada. Não há limite de combustível. Peso mínimo abaixou para 505 kg. Começo da punição de stop and go de 10s. Diminuição da asa dianteira em 20 cm. As derivas das asas dianteiras passaram a ficar 2,5 cm acima do chão e a asa traseira passou a ficar a 50 cm do eixo traseiro do carro. Reforço dos tanques de gasolina e novas regras para fixação dos cintos de segurança. Pontuação passou a ser 10-6-4-3-2-1. Fim dos descartes dos pontos.*

PERFORMANCES:
McLaren melhor: EUA, Bra, San, Mon, Bel, Jap
Williams melhor: Can, Fra, Mex, Ing, Ale, Hun, Ita, Por, Esp
Empate: Aus

Williams 9 x 6 McLaren, Ferrari estava no nível da McLaren em 3 corridas (Mex, Fra e Ale).

Quebras:
McLaren 7 (Senna 1 e Berger 6)
Williams 8 (Patrese 4 e Mansell 4)

>> Senna quebrou o câmbio duas vezes (Bra e Bel), mas completou essas duas corridas. Patrese quebrou o câmbio no Brasil, mas completou a corrida. Não contabilizei.

Panes Secas:
McLaren 3: Senna 2 (Ing e Ale) e Berger 1 (Ing, mas conseguiu completar em 3o)

Vitórias:
McLaren 8 (Senna 7 e Berger 1)
Williams 7 (Mansell 5 e Patrese 2)
Benetton 1 (Piquet 1)
>> Esse ano foi o melhor ano de Patrese na F1, com duas vitórias e 4 poles.

Poles:
McLaren 10 (Senna 8 e Berger 2)
Williams 6 (Patrese 4 e Mansell 2)

VMR:
Williams 8 (Mansell 6 e Patrese 2)
McLaren 4 (Senna 2 e Berger 2)
Ferrari 2 (Prost 1 e Alesi 1)
Jordan 1 (Gachot 1)
Benetton 1 (Moreno 1)

Pódios:
McLaren 18 (Senna 12 e Berger 6)
Williams 17 (Mansell 9 e Patrese 8)
Ferrari 8 (Prost 5 e Alesi 3)
Benetton 3 (Piquet 3)
Tyrrell 1 (Modena 1)
Scuderia Italia 1 (Lehto 1)

Hat Trick
Williams 1 (Mansell 1)

Grand Chelem (Pole, Vitória, VMR e liderança em todas as voltas)
Williams 1 (Mansell 1 Inglaterra)

Dobradinhas de largada:
Williams 2
McLaren 2

Dobradinhas de chegada:
Williams 3
McLaren 2

OBS 1: COMPARATIVO PILOTOS E WILLIAMS x McLAREN

Mansell x Berger
Largadas: 12 x 4 (Mansell 0,4s mais rápido)
Chegadas: 10 x 4

Patrese x Berger
Largadas: 10 x 6 (Patrese 0,2s mais rápido)
Chegadas: 8 x 6

>> Berger foi batido nos treinos por Mansell e/ou Patrese 13 vezes em 16 etapas. Só nas 3 últimas corridas do ano, ele largou na frente dos pilotos da Williams.

McLaren x Williams:
Poles: 10 x 6
Vitórias: 8 x 7
VMR's: 4 x 8
Pódios: 18 x 17
Hat Trick por piloto: 0 x 1
Hat Trick por equipe: 3 x 6
Quebras: 7 x 8 (sem contar as duas quebras de câmbio de Senna (Bra e Bel))
Panes-Secas: 3 x 0 (mas Berger conseguiu completar na Inglaterra)

Problemas com Senna (1 quebra e 2 panes-secas):
GP San Marino e Mônaco (Anuário Francisco Santos 1991 pg 89): problema de pressão de óleo, mas conseguiu completar.

GP Brasil e Bélgica: câmbio quebrou, mas conseguiu completar.
GP Canadá: problemas elétricos.
GP Inglaterra e Alemanha: pane-seca, mas conseguiu chegar em 4o lugar na Inglaterra e em 7º na Alemanha.

>> Senna teve 5 problemas, mas conseguiu completar 4 dessas 5 provas.

Problema com Mansell (4 quebras, 1 desclassificação e 1 erro do piloto)
GP EUA, San Marino e Brasil: câmbio.
GP Canadá: Erro do Mansell que tirou demais o pé do acelerador, e fez o sistema do carro parar.
GP Bélgica: problemas elétricos.
GP Portugal: desclassificado por erro da equipe na troca dos pneus.

>> Mansell teve 5 problemas, mas completou apenas uma dessas 5 provas.

Problemas do Patrese (4 quebras e 2 acidentes)
GP EUA, Brasil e Itália: câmbio, mas no Brasil completou a corrida.
GP San Marino: problemas elétricos.
GP Mônaco: rodada no óleo do Modena.
GP Inglaterra: batida.
GP Bélgica: perdeu o 2º tempo, pois seu carro estava sem a marcha ré, e na corrida quebrou o motor no finalzinho, mas completou a corrida.

>> Patrese teve 7 problemas, mas conseguiu completar duas dessas 7 provas.

Problemas do Berger foram (6 quebras, 2 erros do piloto e 1 pit stop demorado)
GP EUA: bomba de gasolina.
GP Mônaco: rodada.
GP Canadá: Injeção.
GP México: motor.
GP França: motor.
GP Alemanha: pit stop demorado por causa da pistola do parafuso da roda.
GP Bélgica: rodada na saída dos boxes por erro seu.
GP Portugal: motor.
GP Espanha: elétrico.

Posição de largada Senna: 1,8º lugar (média)
8 vezes 1o lugar
3 vezes em 2º lugar
5 vezes em 3o lugar

Posição de largada Mansell: 2,7º lugar (média)
5 vezes em 3o lugar
4 vezes em 2º e 4º lugares
2 vezes em 1º lugar
1 vez em 2º lugar

Posição de largada Patrese: 2,7º lugar (desconsiderando punição treino de Spa)
4 vezes 1o e 4o lugares
3 vezes 2º e 3º lugares
1 vez em 5º e 17º (ele foi desclassificado do treino em Spa)

Posição de largada Berger: 3,9º lugar (média)
3 vezes 4o e 5o lugares
2 vezes 1º, 2º, 3º e 6º lugares

1 vez 5º e 7º lugares

OBS 2: MELHORIAS DA HONDA E GASOLINA SHELL NA SEGUNDA METADE DA TEMPORADA:

O motor Honda V12 era mais pesado 21 kg que o Renault (Uma estrela chamada Senna pg 347) e exigia mais combustível e um radiador maior, fora isso a aerodinâmica do carro não era boa, pois a McLaren ao longo de 1990, não tinha um especialista em aerodinâmica, que só veio a ter no começo de 1991, quando contrataram o Henry Durand da Ferrari. O que ele fez foi revisar o projeto do carro, que já estava pronto feito por outro. Mas a frente ele descobriu que havia um defeito estrutural no túnel de vento da McLaren, que distorcia os resultados, alterando a especificação do projeto. (F1 Sinal Verde de Eduardo Correa- pg 257) Na Alemanha, a Honda ganhou 7 HP e depois mais 14 HP antes da Hungria com a gasolina SHELL. Resumindo ganhou cerca de 20/25HP na Hungria em relação ao motor da 1ª metade da temporada (Coluna PIT STOP Jornal O Globo de11/08/1991 pg 7 e 25/08/1991 pg 57).

Na Hungria, Senna ainda usou um chassi e o motor Spec 3 com peças mais leves (virabrequim, bielas, comandos e cabeçotes) chegava a 15.500 RPM. Mas ainda assim era mais pesado que as Williams. (Anuário FS 1991 pg 40 e 121).

Na Bélgica, aumentaram a potência em 15 HP e reduziram o peso do motor Spec 3 (O Globo 23/08/1991 pg 34 e Quatro Rodas Outubro de 1991). Na Bélgica conseguiram mais 1.000 RPM no motor, graças a Honda e às gasolinas especiais da Shell (Anuário F1 1991 FS pg 127).

No Japão o motor Honda com o novo combustível da Shell, ganhou cerca de 40 HP (Jornal o Globo 20/10/1991 pg 53) a 15.500 RPM (Anuário FS 1991 pg 40 e 121 e O Globo 17/10/1991 pg 36)

A Honda e a Shell fizeram um esforço tremendo para alcançar a Williams, e conseguiram ganhar 60 HP no motor do início para o final do ano, mas para o início de 1992 "ficaram sem munição".

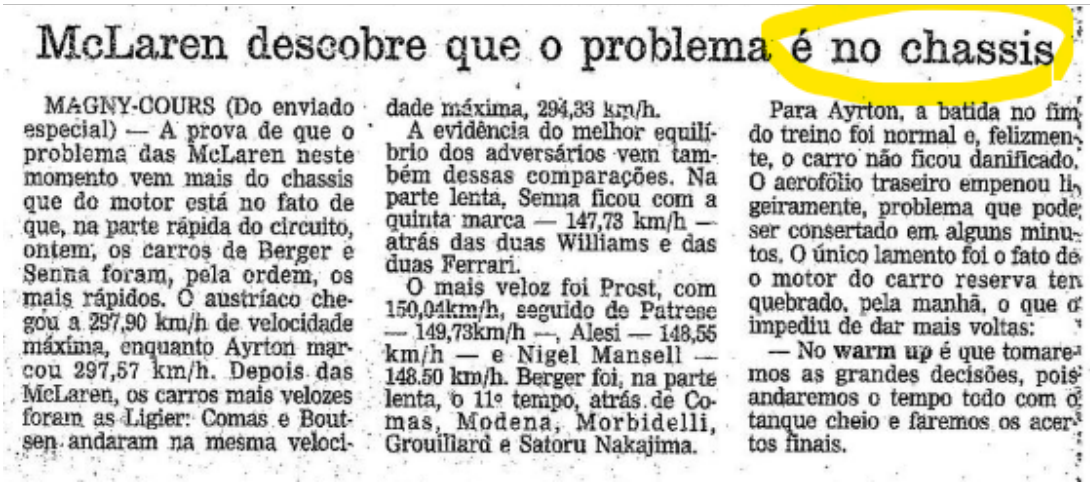
Ron Dennis, devido a amizade com Ken Tyrrell, concedeu os motores Honda V10 para equiparem os carros da Tyrrell. A Honda desejava ter seus motores num 2º carro na F1.

OBS 3: McLAREN:

Neil Oatlley era o Engenheiro Chefe da McLaren. Henry Durand era o aerodinamicista contratado, descobriu defeito estrutural que distorcia os dados no túnel de vento da McLaren. (Fórmula 1 Sinal Verde pg 257)

"A McLaren/Honda cometeu um erro básico em manter-se um pouco conservadora no campo do chassi e de sobrevalorizar o potencial do seu novo motor V12. Mas conseguiram salvar-se a tempo deste adormecimento invernal, graças às novas versões do motor Honda." (Anuário Francisco Santos 1991 pg 38)

O carro da McLaren era bom, mas tinha problema de peso excessivo no chassi e perda de potência durante as corridas. Se não fosse a evolução do motor Honda e mudanças na aerodinâmica, Senna não teria ganho o título, pois a Williams atropelou a concorrência a partir do Canadá.



McLaren descobre que o problema é no chassis

MAGNY-COURS (Do enviado especial) — A prova de que o problema das McLaren neste momento vem mais do chassis que do motor está no fato de que, na parte rápida do circuito, ontem, os carros de Berger e Senna foram, pela ordem, os mais rápidos. O austríaco chegou a 297,90 km/h de velocidade máxima, enquanto Ayrton marcou 297,57 km/h. Depois das McLaren, os carros mais velozes foram as Ligier: Comas e Boutsen andaram na mesma velocidade máxima, 294,33 km/h.

A evidência do melhor equilíbrio dos adversários vem também dessas comparações. Na parte lenta, Senna ficou com a quinta marca — 147,73 km/h — atrás das duas Williams e das duas Ferrari.

O mais veloz foi Prost, com 150,04km/h, seguido de Patrese — 149,73km/h —, Alesi — 148,55 km/h — e Nigel Mansell — 148.50 km/h. Berger foi, na parte lenta, o 11º tempo, atrás de Comas, Modena, Morbidelli, Grouillard e Satoru Nakajima.

Para Ayrton, a batida no fim do treino foi normal e, felizmente, o carro não ficou danificado. O aerofólio traseiro empenou ligeiramente, problema que pode ser consertado em alguns minutos. O único lamento foi o fato de o motor do carro reserva ter quebrado, pela manhã, o que o impediu de dar mais voltas:

— No warm up é que tomaremos as grandes decisões, pois andaremos o tempo todo com o tanque cheio e faremos os acertos finais.

Reproduzido Jornal O Globo 07/07/1991 pg 63.

Em parte do campeonato a Williams estava bem na frente da McLaren (Canadá, México, França, Inglaterra, Alemanha), nessas corridas a Williams fez 57 x 11 na McLaren.

Em outras corridas a Williams estava ligeiramente melhor (Hungria, Itália, Portugal e Espanha), mas Senna conseguiu vencer uma dessas corridas, que lhe ajudaram no campeonato.

OBS 4: WILLIAMS:

Nesse ano a Williams contava 4 Engenheiros de primeira linha na equipe: Paddy Lowe, Adrian Newey, Frank Dernie e Patrick Head.

Declaração do Patrese sobre a Williams 91: "A Williams FW14 de 1991 é o F1 que me deixou as melhores lembranças e as maiores emoções. Era um carro fantástico e muito competitivo: aerodinâmica perfeita, bom chassi e acima de tudo um motor excelente. O Renault V10 não era apenas potente e suave, era também muito resistente. No ano seguinte, a versão FW14B ainda mais competitiva, tinha suspensão ativa e vários dispositivos eletrônicos. Por isso apesar da ótima temporada, ela não me traz lembranças tão agradáveis. O volante era pesado demais e apesar do equilíbrio perfeito, era muito cansativa para se dirigir, principalmente por causa das velocidades elevadas nas curvas"
(Ricardo Patrese, Revista Carro- Guia da F1 2000 pag 23)

A temporada de 1991 foi a MELHOR TEMPORADA de Ricardo Patrese na F1 com 4 poles, 2 vitórias, largou 9 vezes na frente de Nigel Mansell e teve boas brigas com Senna.

"Isto tudo é fruto da evolução. Há algum tempo a Ferrari deu o primeiro passo, ainda convencional. Depois em 1988, a March foi um pouco mais longe e, agora, a Tyrrell andou ainda mais. Mas eu acho que a Jordan é o carro mais interessante deste ano.... Há uma grande corrente de ar sujo correndo permanentemente para baixo das aletas do aerofólio dianteiro e é importante que se consiga desviá-lo, a fim de controlar o ar que incide sobre as rodas dianteiras. E as canaletas que levam o ar para trás servem para isso."
(Adrian Newey sobre os bicos altos e aerodinâmica, Jornal o Globo 28/07/1991 pg 59)

"Em 1991, a Williams tinha um carro muito mais rápido que o nosso. No começo eles tiveram problemas, em especial no câmbio (semiautomático, uma novidade para a equipe), e Ayrton ganhou tudo porque sabia que depois seria difícil." (Jo Ramirez).



ANÁLISE TÉCNICA
Alan Henry

38

WILLIAMS/RENAULT INJUSTIÇADA: FOI O MELHOR CARRO DO ANO

Novo McLaren/Honda não correspondeu às expectativas. Honda e Shell salvaram a honra da equipe técnica, mesmo à justa. Superioridade Williams/Renault. Descalabro Ferrari. Desilusões Benetton e Tyrrell. Aerodinâmica e câmbios semi-automáticos com papel importante.

Reproduzido do Anuário Francisco Santos 1991 pg 38.

"Williams/Renault tiveram o melhor conjunto chassi/motor, mas o preço do desenvolvimento e dos erros cometidos foi a perda do título de ambos." (Anuário Francisco Santos 1991 pg 59)

Bernard Dudot

Williams é o melhor carro da F-1

CIDADE DO MÉXICO (Do enviado especial) — Diretor-técnico da Renault Sport, Bernard Dudot sentiu imensamente o abandono de Mansell no GP do Canadá. De lá para cá, está trabalhando num dispositivo que impedirá o motor de morrer em circunstâncias semelhantes. Para ele, o melhor carro da F-1, hoje, é a Williams-Renault.

O GLOBO — Como a Renault viu a parada de Nigel Mansell no GP do Canadá?

DUDOT — Analisamos, volta a volta, a corrida de Mansell. Temos dois elementos para isso: o cronômetro e o consumo de combustível. Ficou claro que, da 45ª volta à quinta antes do fim, Mansell poupou o carro. Depois, a situação mudou: ele bateu o recorde da corrida e passou Patrese. Ele queria ver o que poderia fazer com o carro bem leve.

O GLOBO — E essa decisão contribuiu para o abandono?

DUDOT — Não. Ele ficou em ponto morto e, enquanto se preocupava com o problema na caixa de mudanças, esqueceu o regime do motor, que morreu. Sem marcha engrenada, não havia como fazê-lo funcionar de novo. Quando o carro chegou aos boxes, o fizemos funcionar sem problemas. Foi uma falha passageira, com conseqüências dramáticas. Isso não vai acontecer de novo.

O GLOBO — Se o motor não morresse, Mansell ganharia?

DUDOT — Mesmo que ele engatasse só a primeira. Mesmo que o carro se arrastasse até a bandeirada, ainda seria o vencedor. Uma coisa é certa: nos circuitos travados, mas com velocidade, a Williams, hoje, é melhor que todos os outros carros.

O GLOBO — Então o Mundial ainda está em aberto?

DUDOT — O de Pilotos dificilmente escapa de Senna, sua vantagem é muito grande. Mas é cedo para dizer que o Mundial dos Construtores já acabou. Nosso carro não chegou a ser ameaçado em Montreal e, nas próximas corridas, depois do México, os circuitos são muito parecidos com o do Canadá.

Reproduzido Jornal O Globo 14/06/1991 pg 28

OBS 5: PATRESE SOBRE O FW 14:

"O Williams FW 14 é o carro que me deixou as melhores lembranças e as maiores emoções. Era um carro fantástico e muito competitivo. Aerodinâmica perfeita, bom chassi e acima de tudo um motor excelente motor. O Renault V10 não era apenas potente e suave, era também muito resistente. No ano seguinte a versão FW 14B era ainda mais competitiva, tinha suspensão ativa e vários dispositivos eletrônicos... Era cansativo de dirigir por causa das velocidades muito elevadas nas curvas." (Patrese, Revista Carro F1 2000 pg 23)



Foto Fraga

RICCARDO PATRESE
Vice-campeão mundial de 1992 com uma Williams

"A Williams FW14, um F1 fantástico"

Com a Brabham BT49C – aquela que me permitiu ganhar em Mônaco em 1982 – a Williams FW14 de 1991 é o F1 que me deixou as melhores lembranças e as maiores emoções. Era um carro fantástico e muito competitivo: aerodinâmica perfeita, bom chassi e acima de tudo um motor excelente. O Renault V10 não era apenas potente e suave, era também muito resistente. No ano seguinte, a versão FW14B, ainda mais competitiva, tinha suspensão ativa e vários dispositivos eletrônicos. Por isso, apesar da ótima temporada, ela não me traz lembranças tão agradáveis. O volante era pesado demais e, apesar do equilíbrio perfeito, era muito cansativa para se dirigir, principalmente por causa das velocidades muito elevadas nas curvas.

OBS 6: PATRESE SOBRE SENNA E SCHUMACHER:

Em entrevista anos depois de 1991, Ricardo Patrese, reconheceu Senna e Schumacher como os pilotos mais rápidos da sua época. "Michael é o único piloto que coloco junto a Senna, com um carro inferior eles conseguiram vencer corridas e tentaram vencer o campeonato".

Fonte: https://www.youtube.com/watch?v=7aBWI0SkIto ***(CANAL ENERTO)***

OBS 7: SCHUMACHER:

O Alemão aprendeu muito testando o Mercedes classe C com cerca de 900 HP, e segundo ele foi útil na F3 Alemã. Ele aprendeu muito com o Frentzen a guiar com suavidade, evitando grandes frenagens e condução aos esticões. Uma condução fluída. (Schumacher a Vida do Novo Campeão da F1 de Timothy Collings pg 70). Em 1991 ele e Wendlinger ainda fizeram mais de 5000 Km de testes com a Mercedes antes de estrear na F1. Nos testes na França a Polícia o pegou por excesso de velocidade, depois ele teve que ir de trem para o teste.

Schumacher tinha feito um teste na Jordan em Silverstone pago por Willi Weber, e logo em seguida estreou na Jordan em Spa com a Mercedes pagando US$ 237 mil por corrida, mas Willi Weber e Schumacher foram espertos em assinar uma carta de intenção e não o contrato. Depois Willi Weber ofereceu Schumacher para Flavio Briatore, e passaram a perna na Jordan e na Mercedes, com a Benetton demitindo Moreno por problemas técnicos. Jordan ficou até com o prejuízo das reservas no hotel no Japão, e isso jamais pago por Willi Weber. Foi um GOLPE BAIXO e um compromisso não cumprido. Entraram na Justiça Inglesa e Moreno recebeu uma indenização de US$ 500 mil. Benetton assinou com Schumacher até 1995, com uma exceção se a Mercedes voltasse à F1.
(Fonte Schumacher a Vida do Novo Campeão da F1 de Timothy Collings pg 98 a 105)

Moreno foi demitido da Benetton depois assinou um contrato de US$ 500 mil de sigilo sobre o assunto. Isso foi dito pelo próprio Roberto Moreno. (Jornal O Globo 30/04/2000 pg 49)

Schumacher, o novo ídolo da Alemanha

GRAÇA MAGALHÃES-RÜETHER
Correspondente

BONN — "Ele é o Senna alemão", capaz de despertar "uma sombria expressão de inveja" no tricampeão Nélson Piquet. Com estardalhaço, a imprensa alemã festeja seu novo ídolo, Michael Schumacher, de 22 anos, finalmente "um alemão com chances de se tornar campeão na Fórmula-1". Para o jornal "Die Welt", Piquet quase não suporta ver o "jovem atrevido" que chegou à sua frente no GP da Itália.

A humildade do jovem talento alemão é resultado do treinamento que recebeu dos relações públicas da Mercedes-Benz, equipe que integra desde 1989. Jochen Neerpusch, diretor esportivo da Mercedes, tem muitos planos para o jovem. Depois de ganhar experiência numa grande equipe, como a Benneton, Schumacher deverá ser o principal piloto da Mercedes, em sua provável volta à F-1 em 1993.

O último ídolo alemão na F-1, o Conde Wolfgang Von Trips, era da mesma cidade de Schumacher, Kerpen. Como Senna, Schumacher pegou um volante, pela primeira vez, aos quatro anos. Seu pai, Rolf, prevê um futuro brilhante:

— Ele não teme grandes nomes, nem Piquet, nem Prost nem mesmo Senna.

Reproduzido Jornal O Globo 11/09/1991 pg 26.

CURIOSIDADE: O kartódromo de Kerpen era de propriedade de Von Trips que morreu no GP Itália 1961, 30 anos antes da estreia do Schumacher na F1. Depois da sua morte de Von Trips, Rolf Schumacher passou a ser o administrador desse kartódromo e daí a família Schumacher (Michael e Ralf) passaram a correr de kart para chegarem na F1.

A prova de que os acertos de Nélson Piquet funcionaram perfeitamente foram os elogios do alemão Michael Schumacher ao carro. Com estilo diferente, pois gosta de guiar com movimentos bruscos, enquanto Piquet é extremamente suave, Schumacher está muito otimista e disposto a correr riscos:

— Vou largar com tudo e espero ganhar pelo menos uma posição antes da primeira curva, porque o acerto do carro para corrida está fantástico.

Estilo Schumacher e estilo Piquet, reproduzido Jornal O Globo 29/09/1991 pg 73.

OBS 8: BENETTON:

Roy Byrne saiu da Benetton no final de 1990, mas o carro de 1991 foi projeto dele. Pat Symonds se uniu à Benetton em 1991. Os pneus Pirelli de 1991 nitidamente não tinham a mesma durabilidade de 1990. Em 1991 Flavio Briatore indicou Tom Walkinshaw (Diretor de Engenharia), Ross Brawn (Diretor Técnico).

John Barnard sobre Piquet: "Nelson é um colaborador precioso. Ano passado ele trabalhou muito no carro e os resultados apareceram. Ele vai no ponto certo, tem opiniões sensatas e sabe o que quer." (Jornal O Globo 10/03/1991 pg 60)

Festa de cinema para a nova Benetton

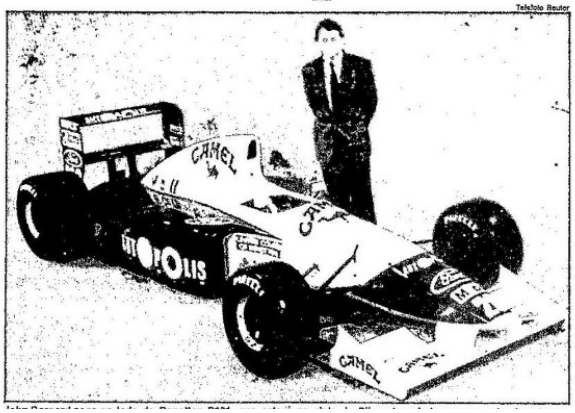
TEODOMIRO BRAGA
Correspondente

LONDRES — Numa festa ao estilo do cineasta americano Steven Spielberg, a Benetton apresentou ontem o novo modelo do carro com que tentará lutar pelos primeiros lugares na atual temporada da Fórmula-1. O impacto do lançamento do carro, porém, foi diminuído pela ausência de Nélson Piquet, piloto número um da escuderia, nos luxuosos salões do Sheraton Skyline, em Londres. O novo carro ainda não tem o câmbio semi-automático nem a suspensão eletrônica, a serem adotados ao longo da temporada. Numa plataforma suspensa, a Benetton B191 deslizou para perto da platéia envolto numa nuvem de fumaça, com fundo musical de filmes de aventura.

— Este carro é o início de um novo ciclo — anunciou o seu criador, John Barnard, Diretor Técnico da equipe.

Além da utilização de novos métodos e técnicas para a construção do carro com menos componentes do que seu concorren-

Telefoto Reuter



Pit stop Celso Itiberê

A 'marca' Barnard

O nariz é tudo. No novo Benetton 191 é evidente que o "mago" John Barnard apostou na aerodinâmica, para compensar a falta de potência do motor Ford HB V-8 que impulsiona o carro. A inspiração da Tyrrell é evidente no desenho, principalmente na parte superior da carenagem, mas há algumas sutilezas de construção que podem fazer grande diferença.

No aerofólio, por exemplo, a parte frontal corre de ponta a ponta (em vez da "asa de gaivota") e, presa ao nariz em dois pontos, funciona como o elemento de equilíbrio, que deve dar mais estabilidade e rigidez ao conjunto. As aletas laterais, altas, prosseguem em direção ao solo para cumprir duas finalidades: a parte

tido, que recebe o ar enviado com velocidade pelo aerofólio e o transforma em peso, aumentando a aderência do carro ao solo.

As laterais, mais altas na frente que atrás, também buscam reduzir a turbulência no ar que vai para o aerofólio traseiro, agora mais sujeito a essas inconstâncias, por causa do novo regulamento, que o trouxe dez centímetros mais perto da carenagem traseira. A tomada de ar praticamente não mudou e o aerofólio traseiro é rigorosamente igual ao que usava o Benetton 190, que fez suas despedidas em Interlagos.

Pequeno, com grandes inovações do ponto de vista da técnica construtiva, o novo

Benetton tubarão, Reproduzido Jornal O Globo 28/03/1991 pg 26.

John Barnard com a nova Benetton tubarão com o bico alto. Esse bico seria referência para a F1 nos próximos anos. A vantagem do bico alto era direcionar o ar para debaixo do assolho de forma mais rápida, aumentando o downforce do carro uando pouco aerofólio.

Piquet: "Esse carro vai andar bem em qualquer pista e vai incomodar muita gente. Fiz 35

voltas com o tanque cheio e pneus de corrida e tudo funcionou perfeitamente. Com os pneus Pirelli não temos qualquer preocupação de durabilidade e quanto à qualidade basta dizer que ano passado eles não eram tão desenvolvidos, o Alesi chegou em 2º com a Tyrrell que usava motor Ford e pneus Pirelli." (Jornal O Globo 12/05/1991 pg 58)

Depois no começo de junho de 1991 John Barnard foi demitido e Gordan Kimaball assumiu seu posto. Os projetistas Ross Brawn e Rory Byrne ainda estavam na equipe.

Antes do GP Itália, Flavio Briatore rescinde o contrato de Moreno e "rouba" Schumacher da Jordan para lhe oferece rum contrato mais vantajoso. Na verdade, o Chefe de Equipe italiano convenceu Schumacher desconsiderar o pré-contrato com a Jordan, e assinar com a Benetton.

OBS 9: FERRARI:

A Ferrari nesse ano contava com os engenheiros Steve Nichols e Jean Claude Migeot, mas teve um desempenho abaixo do esperado e se firmou como 3ª força da F1. A Ferrari começou com o modelo 642, depois no Brasil modelo 642B e na França o modelo 643.

Em entrevista à imprensa brasileira Steve Nichols, que era engenheiro da Ferrari, disse que o carro da Ferrari é bom, mas "Ayrton Senna faz a diferença." (Coluna Pit Stop Jornal O Globo 11/03/1991 pg 2)

No começo do ano a Ferrari apresentava comportamento "dianteiro". Cesare Fiorio foi mandado embora, depois que confrontos com Prost. (Anuário 1991 FS pg 49)

Segue o vídeo explicativo da situação de Alain Prost x Cesare Fiorio dentro da Ferarri:

https://www.youtube.com/watch?v=pz2GjgHeJwY (9 things that led to Alain Prost being fired by Ferrari)

No final do ano Prost disse que se sentia um caminhoneiro dirigindo a Ferrari e foi demitido. Depois disse que jamais disse isso. Prost já tinha saído brigado da Renault e da McLaren, agora foi na Ferrari.

Em novembro, Montezemolo é nomeado o novo presidente da Ferrari.

OBS 10: AZARES DO ALESI:

Jean Alesi nos qualifyings teve problemas ou foi atrapalhado pelos retardatários (EUA, San, Fra e Bel). Fora isso ele teve problemas em várias corridas:

EUA 91: quebrou quando era o 3º colocado.
México 91: chegou a andar na frente de Mansell e Senna, mas abandonou.
Inglaterra 91: estava andando na frente do Prost, mas bateu numa Larrouse e abandonou.
Bélgica 91: estava liderando muito à frente de Senna, quando quebrou o motor.
Espanha 91: fez belíssima corrida na chuva e tomou stop and go senão teria sido o 2º colocado.

ALESI SOBRE O ACERTO DO PROST:

Em entrevista Alesi disse que quando chegou na Ferrari ele testou o acerto do Prost e depois o acerto do Mansell. Quando usou com o acetto de Prost, o carro tinha Subesterço, mas muita tração, e com o acerto do Mansell o carro ficava muito difícil de se guiar.

Fonte: https://www.youtube.com/watch?v=qLzM4Errals (CANAL ENERTO)

OBS 11: PIQUET AJUDOU ALESI ASSINAR COM A FERRARI:

A grande revelação da F1 em 1990, foi Jean Alesi que fez corridas espetaculares em circuitos de rua (EUA e Mônaco), chegando em 2º lugar nessas duas corridas com a equipe Tyrrell. No final de 1990 houve uma briga jurídica entre 3 equipes (Tyrrell, Williams e Ferrari) disputando Jean Alesi, sendo que o francês ainda estava sob o contrato com a Tyrrell e tinha um pré-contrato assinado com a Williams para a temporada de 1991.

Nelson Piquet entrou no circuito e foi o intermediário para Alesi assinar o contrato com a Ferrari para 1991. (Fonte: https://www.youtube.com/watch?v=0QVGSp3H9TM Entrevista Alesi no Canal Enerto)

OBS 12: JORDAN, LAMBORGHINI E TYRRELL:

Nesse ano a Jordan estreou na F1 vindo da F3000, seu carro foi desenhado pelo irlandês Gary Anderson. A Jordan tinha o mesmo conceito do Tyrrell 90, ou seja, nariz ligeiramente alto, para direcionar o ar para baixo do assoalho e gerar downforce no carro. A Jordan foi o 5º melhor carro da F1 em 1991.



Foto do bico alto da Jordan 1991, com o mesmo conceito do Bico da Tyrrell 1990. O objetivo desse bico era impulsionar o ar para baixo do carro e fazê-lo percorrer o assoalho o mais rápido possível para gerar downforce com o mpinimo de arrasto aerodinâmico. Esse conceito foi usado pela Benetton Tubarão.

Mauro Forghieri, ex-projetista da Ferrari nos anos 70 e 80, era o Diretor da equipe técnica da Lamborghini em 1991. Nas outras temporadas, a Lamborghini ficou apenas como fornecedora de motores na F1.

No final do ano Jackie Stewart tentou comprar a equipe Tyrrell, que estava à venda por US$ 18 milhões.

OBS 13: MAX MOSLEY NOVO PRESIDENTE DA FISA:

No final do ano Max Mosley foi eleito Presidente da FISA no lugar de Jean Marrie Balestre, que perdeu a eleição do cargo junto dos presidentes das federações de automobilismo nacionais, muito provavelmente pela politicagem explícita a favor do Prost feita em 1989. O inglês só assumiria a FISA em 1993, que passou a se chamar FIA.

OBS 14: ROSS BRAWN FALA SOBRE A ENTRADA DE SCHUMACHER NA BENETTON:

Ross Brawn disse que Nelson Piquet andou na frente do Schumacher por causa da sua experiência, mas em termos de desempenho ele estaria em apuros.

Sobre a entrada de Hamilton na Mercedes em 2013, Brawn disse que Schumacher estava informado da chegada de Hamilton à equipe.

Fonte: https://www.youtube.com/watch?v=z2Yo96xv6wY (CANAL ENERTO)

OBS 15: ENTREVISTA DE SENNA APÓS O GP BRASIL 1991:

"Como o segundo jogo de pneus, Mansell estava muito mais rápido que eu, mas eu tentei jogar com o Mansell e consegui me livrar dele um pouco. Mas o problema foi o câmbio, começou a pular a 4ª marcha fora, da metade da corrida em diante. De repente eu perdi totalmente a 4ª a 20 voltas do final, aí foi quase o fim pra mim.... E para passar as marchas sem passar pela 4ª, eu passei a passei a fazer um esforço tremendo no braço e além de perder tempo, comecei a ter um desgaste muito a mais que poderia ter. Comecei a ter dor no pescoço, no ombro e nos braços. De repente fiquei sem a 5ª, sem a 3ª e nada funcionou faltando 8 voltas do final, e a única marcha que entrou foi a 6ª marcha. Tentei mudar as marchas e entrava em ponto morto. Aí eu coloquei a 6ª e foi em 6ª marcha nas últimas 7 voltas. O esforço para segurar o carro era maior ainda, por que o motor empurrava o carro para fora nas curvas lentas, o problema que ficava com o RPM tão baixo que não tinha potência fora das curvas e eu vi Patrese chegando, chegando... Aí eu procurei mudar o estilo de guiar, para manter o RPM mais encima, mas com isso eu tinha que ir forte nas curvas, segurar mais nos braços, literalmente no volante e no finalzinho começou a garoar, quase passei reto na reta dos boxes, sem poder trocar marcha, sem poder fazer nada, com a pista molhada quase foi tudo ali e achei que não iria ganhar nas últimas 3, 7 voltas.... Aí eu pensei comigo: eu lutei tanto anos para chegar a isso, vai ter que dar... vai ter que chegar em primeiro." (Entrevista de Ayrton Senna após a corrida)

Fonte: https://www.youtube.com/watch?v=Yc7Wu8DKGX0 (CANAL HISTÓRIA DA GENTE)

OBS 16: SENNA CONFESSA QUE JOGOU O CARRO NO PROST NO JAPÃO 1989:



4 • O GLOBO Segunda-feira, 21 de outubro de 1991

TRICAMPEÃO

O desabafo: 'Fui roubado em 89'

CELSO ITIBERÊ
Enviado especial

SUZUKA — O título de 1991 serviu para Ayrton Senna fazer um desabafo e mostrar toda sua felicidade pela saída de Jean-Marie Balestre da Presidência da Federação Internacional de Automobilismo Esportivo (Fisa). Segundo ele, este deveria ser seu quarto título, mas Balestre simplesmente o roubara em 1989.

— Até hoje não engoli o que aconteceu naquele ano. Fui roubado. (Em 1989, Senna bateu em

FÓRMULA 1
GP JAPÃO

Telefoto AP

"Ano passado, Prost saiu na frente e eu fui em cima dele. Foi um mau exemplo para todo mundo"
Ayrton Senna

Sem Balestre, tudo fica mais simples

SUZUKA — Ao mesmo tempo em que acusa Jean-Marie Balestre pelas confusões dos anos anteriores, Ayrton Senna afirma que este ano a Fórmula-1 teve uma disputa muito mais interessante, sem incidentes. E ele atribui isso exatamente ao fato de o dirigente não ter interferido:

— O campeonato foi incrível, do ponto de vista técnico e esportivo e acho que pode servir

em jogo e nós ficamos sem dizer o que pensamos porque somos ameaçados. Isso é justo? É esta, por acaso, uma maneira correta de trabalhar? Não é, mas ninguém podia dizer isso. Foi assim em 1989. Eu disse o que pensava e tudo o que aconteceu depois foi teatro.

Senna lembra que durante as férias entre as temporadas de 89

Senna confessou que jogou o carro do Prost e que foi um mau exemplo para o esporte. Reproduzido Jornal O Globo 21/10/1991 pg 4.

OBS 17: MORRE PAUL WARWICK, CAMPEÃO PÓSTUMO DO MUNDIAL DE PROTÓTIPOS:

Em 21 de Julho de 1991, numa corrida do Mundial de Protótipos o carro de Paul Warwick, irmão mais novo do piloto de F1 Derek Warwick, estava liderando a corrida, mas teve a suspensão traseira quebrada e bateu no carro de Michael Schumacher.

O piloto inglês veio a falecer aos 22 anos, mas a se sagrou campeão póstumo da categoria. (Fonte: Jornal O Globo de 18/08/1991 pg 55)

OBS 18: CORRIDAS NA CHUVA:

Nesse ano choveu em 4 corridas: Bra, San, Esp e Aus. Senna venceu em 3 delas.

OBS 19: MORRE SOICHIRO HONDA:

Soichiro Honda dono e fundador da equipe Honda, fã de Ayrton Senna morre na semana antes do GP Hungria em 5 de agosto de 1991.

OBS 20: PRIMEIRA PUNIÇÃO DE 10 SEGUNDOS NA F1:

No GP do Japão 1991, Pierluigi Di Martini bloqueou Emanuelle Pirro e toma a primeira punição de 10 segundo da história da F1.

OBS 21: CAMPEÕES DE OUTRAS CATEGORIAS:

Rubinho campeão F3 Inglesa/1991, Coulthard vice, De Ferran 3º.

Christian Campeão F 3000, Zanardi vice, Damon Hill 7o lugar. F3 Sulamericana Afonso Giaffone campeão.

F Cart 1991: Michael Andretti campeão (8 vitórias e 234 pontos-recorde até então, liderou 16 das 17 corridas), Bobby Rahal vice, AL Unser Jr 3o, Rick Mears 4o e Fittipaldi 5o.

501)GP DOS ESTADOS UNIDOS
Local: Phoenix

Pole-Position:

1)Ayrton Senna(BRA)McLaren/Honda-1m21s434
2)Alain Prost(FRA)Ferrari-1m22s555
3)Riccardo Patrese(ITA)Williams/Renault-1m22s833
4)Nigel Mansell(ING)Williams/Renault-1m23s218
5)Nélson Piquet(BRA)Benetton/Ford-1m23s384
6)Jean Alesi(FRA)Ferrari-1m23s519 Foi mais rápido no Q1 de sexta, mas bateu no Q2 no sábado e não conseguiu marcar tempo bom depois disso.
7)Gerhard Berger(AUT)McLaren/Honda-1m23s742
8)Roberto Moreno(BRA)Benetton/Ford-1m23s881 Sofreu colisão na volta 49.
9)Emanuelle Pirro(ITA)Scuderia Itália/Judd-1m24s792
10)Jirki Jarvi Lehto(FIN)Scuderia Itália/Judd-1m24s891
11)Stefano Modena(ITA)Tyrrell/Honda-1m25s065 Usando motor Honda V10 de 1990.
12)Martin Brundle(ING)Brabham/Yamaha-1m25s385
13)Mika Hakkinen(FIN)Lotus/Judd-1m25s448 Estreia do Hakkinen.
14)Bertrand Gachot(BEL)Jordan/Ford-1m25s701
15)Pierluigi Martini(ITA)Minardi/Ferrari-1m25s715
16)Satoru Nakajima(JAP)Tyrrell/Honda-1m25s752
17)Nicola Larini(ITA)Lamborghini-1m25s791
18)Ivan Capelli(ITA)Leyton House/Ilmor-1m26s121
19)Eric Bernard(FRA)Larrouse/Ford-1m26s425
20)Thierry Boutsen(BEL)Ligier/Lamborghini-1m26s500
21)Aguri Suzuki(JAP)Larrouse/Ford-1m26s548
22)Gabriele Tarquini(ITA)AGS/Ford-1m26s851
23)Mauricio Gugelmin(BRA)Leyton House/Ilmor-1m26s865
24)Mark Blundell(ING)Brabham/Yamaha-1m26s915 Estreia do Blundell, que era piloto de testes da Williams em 1990 e seria piloto de testes da McLaren em 1992.
25)Michele Alboreto(ITA)Footwork/Porsche-1m27s015 RETORNO DA PORSCHE NA F1.
26)Gianni Morbidelli(ITA)Minardi/Ferrari-1m27s042

Corrida: 10/03/1991 - 81 voltas
Classificação Final:

1) Ayrton Senna(BRA)McLaren/Honda-2h00m47s828 (10 pontos) 3 campeões no Pódio.
2) Alain Prost(FRA)Ferrari-a 16s322 (6 pontos) Fez pit stop demorado, mas faz linda ultrapassagem e passou Piquet e Alesi ao mesmo tempo.
3) Nélson Piquet(BRA)Benetton/Ford-a 17s376 (4 pontos) GÊNIOS, sem trocar pneus.
4) Stefano Modena(ITA)Tyrrell/Honda-a 25s409 (3 pontos) Honda V10 forte nessa pista.
5) Satoru Nakajima(JAP)Tyrrell/Honda-a 1 volta (2 pontos)
6) Aguri Suzuki(JAP)Larrouse/Ford-a 2 voltas (1 ponto)
7) Nicola Larini(ITA)Lamborghini-a 3 voltas
8) Gabriele Tarquini(ITA)AGS/Ford-a 4 voltas
9) Pierluigi Martini(ITA)Minardi/Ferrari-a 6 voltas
10) Bertrand Gachot(BEL)Jordan/Ford-a 6 voltas
11) Martin Brundle(ING)Brabham/Yamaha-a 8 voltas
12) Jean Alesi(FRA)Ferrari-a 9 voltas

Melhor Volta: Jean Alesi(FRA)Ferrari-1m26s758

OBS: Senna faz uma pole fantástica, Senna assume a ponta desde a largada e vai embora com Prost 2º, Mansell 3º, Patrese 4º, Alesi 5º, Berger 6º, Piquet 7º, Moreno 8º e Modena 9o. Na 1ª volta Alesi passa Patrese na freada do retão e assume o 4º lugar. **Segundo Galvão Bueno existem pneus Goodyear tipo A, B, C e D e todos os carros de ponta escolheram os pneus D (mais macios) e não era previsto parada de Boxe para troca de pneus, mas na verdade era um BLEFE.** Patrese chega em Mansell, que por sua vez pressiona Prost. Na volta 22 Patrese tenta passar Mansell, mas passa reto na freada, ambos derraparam e perderam tempo e Prost escapa em 2º, Patrese cai para 6º lugar. **Na volta 30 Patrese recupera a 5º posição passando o Berger, mostrando que a Williams estava forte nessa pista Galvão fala "A Williams está andando uma barbaridade!!!"** Mansell abandona a corrida com problema de câmbio na volta 36. Na volta 37 Berger abandona a corrida com problema no carro. Patrese passa Alesi e o francês para e troca pneus na volta 44. Na volta 47 Prost troca pneus em 15,87s. Senna troca pneus na volta 48. Na volta 50 Patrese bate no muro e Moreno vem atrás danifica seu carro. Alesi é o 2º colocado, seguido de Piquet 3º, Modena 4º e Prost 5º. **Reginaldo Leme disse que o motor Porsche voltou à F1 com um motor 30 kg mais pesado que a concorrência**. Prost passa Modena. **Na volta 71 Prost faz linda ultrapassagem e passa Alesi e Piquet ao mesmo tempo e assume o 2º lugar**. Alesi quebra o motor e abandona a 9 voltas do final. **Pela 1ª vez Galvão chama Senna, Prost e Piquet de gênios. Os 3 souberam poupar pneus.**

Os testes da equipe haviam sido feitos por Gerhard Berger e o piloto de testes. Nenhum dos dois estavam satisfeitos com o novo motor Honda V12. Mas o talento administrativo de Ron Dennis contornou o problema. A Ferrari tinha sido a campeã dos testes de inverno. O tricampeão Alain Prost, tinha como parceiro o francês Jean Alesi, trazido da Tyrrell, após batalhas contratuais com metade das equipes da Fórmula 1. Alesi inclusive, tinha assinado um pré-contrato com a Williams.

Fonte: www.gemani.hpg.ig.com.br (site foi descontinuado)

502)GP DO BRASIL
Local: Interlagos

Pole-Position:

1)Ayrton Senna(BRA)McLaren/Honda-1m16s392
2)Riccardo Patrese(ITA)Williams/Renault-1m16s775
3)Nigel Mansell(ING)Williams/Renault-1m16s843 Estava chegando no AS quando furou o pneu na volta 50/51. Voltou tirando a diferença para AS, mas rodou a 11 voltas do final e ao voltar danificou o câmbio. (Jornal O Globo 25/03/1991 pg 4)
4)Gerhard Berger(AUT)McLaren/Honda-1m17s471
5)Jean Alesi(FRA)Ferrari-1m17s601
6)Alain Prost(FRA)Ferrari-1m17s739
7)Nélson Piquet(BRA)Benetton/Ford-1m18s577
8)Mauricio Gugelmin(BRA)Leyton House/Ilmor-1m18s664 Abandonou por problemas físicos.
9)Stefano Modena(ITA)Tyrrell/Honda-1m18s847
10)Bertrand Gachot(BEL)Jordan/Ford-1m18s882
11)Eric Bernard(FRA)Larrouse/Ford-1m19s291
12)Emanuelle Pirro(ITA)Scuderia Itália/Judd-1m19s305
13)Andrea de Cesaris(ITA)Jordan/Ford-1m19s339
14)Roberto Moreno(BRA)Benetton/Ford-1m19s360
15)Ivan Capelli(ITA)Leyton House/Ilmor-1m19s517
16)Satoru Nakajima(JAP)Tyrrell/Honda-1m19s546 Saiu da pista na volta 12.
17)Aguri Suzuki(JAP)Larrouse/Ford-1m19s832

18)Thierry Boutsen(BEL)Ligier/Lamborghini-1m19s868
19)Jirki Jarvi Lehto(FIN)Scuderia Itália/Judd-1m19s954
20)Pierluigi Martini(ITA)Minardi/Ferrari-1m20s175 Saiu da pista na volta 47.
21)Gianni Morbidelli(ITA)Minardi/Ferrari-1m20s502
22)Mika Hakkinen(FIN)Lotus/Judd-1m20s611
23)Erik Comas(FRA)Ligier/Lamborghini-1m21s168
24)Gabriele Tarquini(ITA)AGS/Ford-1m21s219
25)Mark Blundell(ING)Brabham/Yamaha-1m21s230
26)Martin Brundle(ING)Brabham/Yamaha-1m21s280

Corrida: 24/03/1991 - 71 voltas
Classificação Final:

1) Ayrton Senna(BRA)McLaren/Honda-1h38m28s128 (10 pontos) Dirigiu 35 voltas com a 4ª marcha saltando, 20 voltas sem a 4ª marcha e a 7 voltas do final ficou só com a 6ª marcha. (Entrevista que ele deu após a corrida)
2) Riccardo Patrese(ITA)Williams/Renault-a 2s991 (6 pontos)
3) Gerhard Berger(AUT)McLaren/Honda-a 5s416 (4 pontos)
4) Alain Prost(FRA)Ferrari-a 19s369 (3 pontos)
5) Nélson Piquet(BRA)Benetton/Ford-a 21s960 (2 pontos)
6) Jean Alesi(FRA)Ferrari-a 23s641 (1 ponto)
7) Roberto Moreno(BRA)Benetton/Ford-a 1 volta
8) Gianni Morbidelli(ITA)Minardi/Ferrari-a 2 voltas
9) Mika Hakkinen(FIN)Lotus/Judd-a 3 voltas
10) Thierry Boutsen(BEL)Ligier/Lamborghini-a 3 voltas
11) Emanuelle Pirro(ITA)Scuderia Itália/Judd-a 3 voltas
12) Martin Brundle(ING)Brabham/Yamaha-a 4 voltas
13) Bertrand Gachot(BEL)Jordan/Ford-a 8 voltas

Melhor Volta: Nigel Mansell(ING)Williams/Renault-1m20s436

OBS: Mansell persegue Senna desde o início da prova. Prost andando mal sem se aproximar do Piquet de Benetton. Volta 15 Senna, Mansell, Patrese, Alesi, Berger, Piquet e Prost em 7º. Prost para nos boxes cedo na volta 18 em 7,98s. Mansell para na volta 26 em 14,59s e Senna para na volta 27 em 4,9s e volta ainda na frente. Berger sem pneus perde terreno em relação ao Piquet. Patrese para na volta 29 em 7,58s e Berger para na mesma volta. Mansell faz várias VMRs e tira a diferença e chega em Senna. Prost para de novo na volta 40 em 5,93s. Alesi para na volta 44 em 6,46s. Berger passa Piquet, que para na volta 46 em 6,8s. **Na volta 50 Martini roda e abandona, Mansell perde pressão (ou fura) nos pneus e vai para de novo em 9,53s e quase atropela o mecânico.** Na volta 52 Moreno troca pneus em 7,43s. Começa a chover fraco, Senna começa a fazer sinal de chuva em frente aos boxes. Na volta 54 em diante Senna andando irregular, talvez com problema na 4ª marcha. Equipe McLaren espera Senna com os pneus prontos nos boxes. Mansell vem tirando a diferença para Senna, mas roda na volta 60 e abandona. Senna vem rodando lento, até a Lotus consegue acompanhar ele quando ele dá volta. Patrese estava a 40s do Senna e tirou 31s em 12 voltas, chegou a 3s de Senna. Vitória de ponta a ponta. **Em entrevista no final da corrida, ele disse que ficou sem a 4ª marcha a 20 voltas do final e a 8 voltas para o final perdeu todas as marchas só ficando com a 6ª marcha.**

Senna perdeu a 4a marcha na metade de corrida, mas conseguiu segurar o Mansell. Depois a 7 voltas no fim perdeu todas as marchas. Patrese baixou a diferença de 40s para 14s a 5 voltas do final. Os computadores da McLaren, a telemetria e a câmera on board confirmaram que ele estava sem marchas.

Faltando poucas voltas para o fim, o carro da McLaren parece não ter a mesma saúde do

início, o ronco do motor Honda parece o de uma fera ferida ... Patrese que desde o início da prova fazia uma corrida administrada tinha nessa altura o equipamento quase intacto. Senna passa na reta dos boxes a mais de 290 Km/h. Quando Senna chega ao trecho da pista denominado Pinheirinho, parece que o pior está para acontecer ... o carro parece movimentar-se apenas pela inércia. **Parece que o motor não reage em curvas de baixa. O giro é está muito baixo. O "grito" da McLaren quando entra no "Bico do Pato", parece estar sufocado. O carro de Senna está com a sexta marcha presa! Ao terminar a volta a certeza, pois Senna termina a reta novamente acima dos 290 Km/h. Na volta seguinte ficou mais óbvio o problema, pois quando Senna apontou seu McLaren na "Subida" novamente, ele "queimou" a embreagem várias vezes tentando desse modo, fazer com que o giro do motor subisse mais rapidamente.**

Fonte: www.gemani.hpg.ig.com.br (site foi descontinuado)

503)GP DE SAN MARINO
Local: Imola

Pole-Position:

1)Ayrton Senna(BRA)McLaren/Honda-1m21s877
2)Riccardo Patrese(ITA)Williams/Renault-1m21s957
3)Alain Prost(FRA)Ferrari-1m22s195 Rodou na volta de apresentação e disse que era problema de câmbio, mas Cesare Fiorio o desmentiu e Prost criou intriga dentro da equipe, Cesare Fiorio foi , injustamente, por causa do Prost.
4)Nigel Mansell(ING)Williams/Renault-1m22s366 Sofreu colisão na 1ª volta.
5)Gerhard Berger(AUT)McLaren/Honda-1m22s567
6)Stefano Modena(ITA)Tyrrell/Honda-1m23s511
7)Jean Alesi(FRA)Ferrari-1m23s945 Teve problema no treino de sexta e choveu no sábado. Errou tentando pasar o Modena, saiu da pista na volta 2 e abandonou a corrida.
8)Gianni Morbidelli(ITA)Minardi/Ferrari-1m24s762
9)Pierluigi Martini(ITA)Minardi/Ferrari-1m24s807
10)Satoru Nakajima(JAP)Tyrrell/Honda-1m25s345 Saiu da pista na volta
11)Andrea de Cesaris(ITA)Jordan/Ford-1m25s491
12)Bertrand Gachot(BEL)Jordan/Ford-1m25s531
13)Roberto Moreno(BRA)Benetton/Ford-1m25s655 Estreia do BICO TUBARÃO.
14)Nélson Piquet(BRA)Benetton/Ford-1m25s809
15)Mauricio Gugelmin(BRA)Leyton House/Ilmor-1m25s841
16)Jirki Jarvi Lehto(FIN)Scuderia Itália/Judd-1m25s974
17)Eric Bernard(FRA)Larrouse/Ford-1m25s983
18)Martin Brundle(ING)Brabham/Yamaha-1m26s055
19)Erik Comas(FRA)Ligier/Lamborghini-1m26s207
20)Aguri Suzuki(JAP)Larrouse/Ford-1m26s356
21)Eric Van de Poele(BEL)Lamborghini-1m26s550
22)Ivan Capelli(ITA)Leyton House/Ilmor-1m26s602 Saiu da pista na volta 24.
23)Mark Blundell(ING)Brabham/Yamaha-1m26s778
24)Thierry Boutsen(BEL)Ligier/Lamborghini-1m26s998
25)Mika Hakkinen(FIN)Lotus/Judd-1m27s324
26)Julian Bailey(ING)Lotus/Judd-1m27s976

OBS: Michelle Alboreto sofreu um grave acidente no treino devido a quebra da asa dianteira da Footwork. Ele quebrou duas costelas e não correu na corrida.

Corrida: 28/04/1991 - 61 voltas

Classificação Final:

1) Ayrton Senna(BRA)McLaren/Honda-1h35m14s750 (10 pontos) Choveu no começo da corrida, e muitos pilotos abandonaram. Ganhou a corrida com a luz do óleo piscando.
2) Gerhard Berger(AUT)McLaren/Honda-a 1s675 (6 pontos) Recebeu ordens para não passar Senna no final.
3) Jirki Jarvi Lehto(FIN)Scuderia Itália/Judd-a 1 volta (4 pontos) Teve sorte dos problemas dos ponteiros e abandonos de Modena e Moreno no final.
4) Pierluigi Martini(ITA)Minardi/Ferrari-a 2 voltas (3 pontos) Melhor resultado da Minardi na frente de um futuro campeão do mundo.
5) Mika Hakkinen(FIN)Lotus/Judd-a 3 voltas (2 pontos) Ganhou 20 posições na corrida.
6) Julian Bailey(ING)Lotus/Judd-a 3 voltas (1 ponto) Ganhou 20 posições na corrida.
7) Thierry Boutsen(BEL)Ligier/Lamborghini-a 3 voltas
8) Mark Blundell(ING)Brabham/Yamaha-a 3 voltas
9) Eric Van de Poele(BEL)Lamborghini-a 4 voltas Teve Pane Seca.
10) Erik Comas(FRA)Ligier/Lamborghini-a 4 voltas
11) Martin Brundle(ING)Brabham/Yamaha-a 4 voltas
12) Mauricio Gugelmin(BRA)Leyton House/Ilmor-a 6 voltas
13) Roberto Moreno(BRA)Benetton/Ford-a 7 voltas Estreando a nova Benetton tubarão B191, estava em 3º lugar quando abandonou com problema no câmbio. AZAR!

Melhor Volta: Gerhard Berger(AUT)McLaren/Honda-1m26s531

OBS: Nessa corrida estreou a Benetton TUBARÃO. Galvão disse que Senna entra a 300km/ na Tamburello e sai a 320 km/h. **Prost roda na volta de apresentação na chuva (depois Prost mentiu dizendo que teve problema no câmbio, mas Cesar Fiorio da Ferrari o desmentiu), Berger sai no mesmo ponto mas consegue voltar à corrida.** Mansell joga o carro para a esquerda para "trancar" o Berger e é ultrapassado por todo mundo. Patrese assume a ponta na largada e abre distância de Senna. Mansell é jogado para fora pelo Brundle na 1ª volta. Na volta 2 Piquet escorrega sai da pista e abandona. Na volta 3 Alesi erra tentando passar Modena por fora na Tossa e bate nos pneus. Galvão fala: "O que ele vai fazer besteira daqui para o final do ano é uma grandeza... deram carro demais para ele. Talvez tenha enchido demais a bola dele na temporada de 90." **Na volta 5 Patrese abre 6,3s de vantagem para Senna, a McLaren do Senna escorrega para todos os lados, e a Williams estava bem mais equilibrada. Galvão e Reginaldo disseram que Senna teve problemas com o motor e o Berger tivera sido o mais rápido no treino com chuva no warm-up**. Só na volta 7, Senna consegue fazer a VMR e diminui a diferença para o Patrese. **Senna passa Patrese na volta 10 com problema de motor**. Na volta 14 Berger troca pneus para slicks em 6,45s. Moreno troca pneus para slicks e na volta 15 Senna troca para slicks em 7,41s e volta em 1º lugar. Senna 1º, Berger 2º, Modena 3º e Nakajima 4o. Na volta 17 Nakajima abandona a corrida. **Patrese volta a pista depois de várias voltas parado, e faz a VMR na volta 16 e depois o italiano abandona de vez.** Capelli roda e abandona. Na volta 27 Senna, Berger, Modena, Moreno, Lehto e De Cesaris. De Cesaris abandona a corrida quando era o 6º colocado. Modena era o 3º colocado, mas abandona a corrida. Senna estava a 14s do Berger e o austríaco vem tirando a diferença. Moreno também estava com problemas no carro abandona e Lehto passa ele ganhando o 3º lugar.

A Honda fez uma nova versão do motor V12 e ficou decidido que quem fosse o mais rápido no treino de sábado ficaria com o motor. Ficou com Senna.

504)GP DE MÔNACO
Local: Monte Carlo

Pole-Position:

1)Ayrton Senna(BRA)McLaren/Honda-1m20s344
2)Stefano Modena(ITA)Tyrrell/Honda-1m20s809 Mostrando que a Tyrrell Honda estava bem nessa pista. Surpresa do treino com o velho motor Honda V10.
3)Riccardo Patrese(ITA)Williams/Renault-1m20s973 Acidente na volta 42, rodou no óleo do Blundell.
4)Nélson Piquet(BRA)Benetton/Ford-1m21s159 Benetton tubarão andou muito bem nos treinos, mas quebrou a suspensão na 1a volta e abandonou.
5)Nigel Mansell(ING)Williams/Renault-1m21s205
6)Gerhard Berger(AUT)McLaren/Honda-1m21s222 Acidente na volta 9.
7)Alain Prost(FRA)Ferrari-1m21s455
8)Roberto Moreno(BRA)Benetton/Ford-1m21s804 Benetton tubarão muito bem.
9)Jean Alesi(FRA)Ferrari-1m21s910
10)Andrea de Cesaris(ITA)Jordan/Ford-1m22s764
11)Satoru Nakajima(JAP)Tyrrell/Honda-1m22s972 Saiu da pista na volta 35.
12)Emanuelle Pirro(ITA)Scuderia Itália/Judd-1m23s022
13)Jirki Jarvi Lehto(FIN)Scuderia Itália/Judd-1m23s023
14)Pierluigi Martini(ITA)Minardi/Ferrari-1m23s064
15)Mauricio Gugelmin(BRA)Leyton House/Ilmor-1m23s394
16)Thierry Boutsen(BEL)Ligier/Lamborghini-1m23s431
17)Gianni Morbidelli(ITA)Minardi/Ferrari-1m23s584
18)Ivan Capelli(ITA)Leyton House/Ilmor-1m23s642
19)Aguri Suzuki(JAP)Larrouse/Ford-1m23s898
20)Gabriele Tarquini(ITA)AGS/Ford-1m23s909
21)Eric Bernard(FRA)Larrouse/Ford-1m24s079
22)Mark Blundell(ING)Brabham/Yamaha-1m24s109 Saiu da pista na volta 41.
23)Erik Comas(FRA)Ligier/Lamborghini-1m24s151
24)Bertrand Gachot(BEL)Jordan/Ford-1m24s208
25)Michele Alboreto(ITA)Footwork/Porsche-1m24s606
26)Mika Hakkinen(FIN)Lotus/Judd-1m24s829

Corrida: 12/05/1991 - 78 voltas
Classificação Final:

1) Ayrton Senna(BRA)McLaren/Honda-1h53sm02s334 (10 pontos) Teve problema no carro, mas na entrevista depois da prova não revelou, ele estava muito lento nas 4 últimas voltas.
2) Nigel Mansell(ING)Williams/Renault-a 18s348 (6 pontos) Fez bela ultrapassagem sobre o Prost, mostrando que a Williams estava fortíssima em Mônaco.
3) Jean Alesi(FRA)Ferrari-a 47s455 (4 pontos)
4) Roberto Moreno(BRA)Benetton/Ford-a 1 volta (3 pontos)
5) Alain Prost(FRA)Ferrari-a 1 volta (2 pontos) Teve problema no final da corrida, parou na volta 72 trocou pneus e voltou muito lento.
6) Emanuelle Pirro(ITA)Scuderia Itália/Judd-a 1 volta (1 ponto)
7) Thierry Boutsen(BEL)Ligier/Lamborghini-a 2 voltas
8) Bertrand Gachot(BEL)Jordan/Ford-a 2 voltas
9) Eric Bernard(FRA)Larrouse/Ford-a 2 voltas
10) Erik Comas(FRA)Ligier/Lamborghini-a 2 voltas
11) Jirki Jarvi Lehto(FIN)Scuderia Itália/Judd-a 3 voltas
12) Pierluigi Martini(ITA)Minardi/Ferrari-a 6 voltas Nessa prova tomou a primeira punição de stop and go de 10 segundos por comportamento antidesportivo por bloquear Pirro.

Melhor Volta: Alain Prost(FRA)Ferrari-1m24s368

OBS: No treino Galvão disse que conversou com Senna, e ele disse que não usa 6ª marcha nessa pista, ele sacrifica 2km/h de velocidade final, mas compensa trocando uma marcha a menos na redução da saída do túnel e Berger erra muito nos treinos e quase não consegue fazer uma boa

volta no treino. Na corrida, Senna 1º, Modena 2º, Patrese 3º, Mansell 4º, Piquet 5º, Prost 6º, Alesi 7º e Moreno 8o. Berger passa reto na Saint Devot, e volta em último lugar. **Piquet abandona a corrida na Mirabeau com a suspensão quebrada na 1ª volta.** **Reginaldo Leme disse que o motor Honda V 10 da Tyrrell é muito elástico e tem ótima saída de curva.** Da volta 8 em diante Senna começa a pisar mais no acelerador. Berger bate sozinho na volta 13. **Na volta 31 Prost passa Mansell ou o Mansell errou numa freada (a TV não mostrou).** Na volta 43 Modena estoura o motor, e Patrese roda no óleo do italiano e bate. Senna 1º, Prost 2º, Mansell 3º, Alesi 4º, Moreno 5º e Lehto 6o. Na volta 48 Mansell faz VMR e vem babando para cima do Prost. Na volta 63 Mansell passa Prost na freada do túnel fritando pneus. Na volta 68 Hakkinen abandona a corrida. **Prost troca pneus na volta 72 e perde muito tempo quando alguma coisa ficou presa embaixo do carro do Prost e os mecânicos tiveram que erguer de novo o carro, na volta à pista Moreno passa o Prost. Senna vinha lento nas entradas de reta (provavelmente com câmbio quebrado) e Moreno passa Senna na volta 75, Senna andou em 1m32s. Na volta 76 ele se recuperou e andou em 1m27s. Na volta 77 Senna passa Moreno de novo, talvez por que Moreno tenha pensado nos pontos dessa corrida. Nessa prova foi a primeira vez que um piloto é punido com stop and go de 10 segundos (Pierluigi Di Martini por obstruir Pirro e Modena).**

Celso Itiberê na sua Coluna Pit Stop de 14/06/1991 pg 27 disse que Senna pediu para retirar a 6ª marcha do seu McLaren em Mônaco. E chegou a comparar a habilidade de Emerson Fittipaldi para acertar o carro nos anos 70 (bum bum de veludo) com Ayrton Senna.

Senna após a corrida: **"Não nos podíamos iludir: eles - Nigel e Riccardo - estavam dirigindo muito bem e o carro deles era bem superior. Era uma combinação muito difícil de bater. Logo que chegássemos em circuitos mais sérios, em condições normais, iríamos ser batidos. Eles estavam a um nível diferente. Eles ainda estavam progredindo e nós estávamos parados. Deu-nos muito trabalho - a mim e ao Gerhard - para pressionar a Honda, a Shell e a equipe para os fazer acreditar. Os engenheiros de pista concordavam conosco, mas, para o pessoal lá nas fábricas, custava a acreditar o que realmente se passava, conosco ganhando tudo... ", desabafou o brasileiro.**

Fonte: www.gemani.hpg.ig.com.br (site foi descontinuado)

505)GP DO CANADÁ
Local: Montreal

Pole-Position:

1)Riccardo Patrese(ITA)Williams/Renault-1m19s837
2)Nigel Mansell(ING)Williams/Renault-1m20s225
3)Ayrton Senna(BRA)McLaren/Honda-1m20s318
4)Alain Prost(FRA)Ferrari-1m20s656
5)Roberto Moreno(BRA)Benetton/Ford-1m20s686 Na frente de Piquet.
6)Gerhard Berger(AUT)McLaren/Honda-1m20s916
7)Jean Alesi(FRA)Ferrari-1m21s227
8)Nélson Piquet(BRA)Benetton/Ford-1m21s241
9)Stefano Modena(ITA)Tyrrell/Honda-1m21s298
10)Emanuelle Pirro(ITA)Scuderia Itália/Judd-1m21s864
11)Andrea de Cesaris(ITA)Jordan/Ford-1m22s154
12)Satoru Nakajima(JAP)Tyrrell/Honda-1m22s262
13)Ivan Capelli(ITA)Leyton House/Ilmor-1m22s443
14)Bertrand Gachot(BEL)Jordan/Ford-1m22s596
15)Gianni Morbidelli(ITA)Minardi/Ferrari-1m22s993
16)Thierry Boutsen(BEL)Ligier/Lamborghini-1m23s040
17)Jirki Jarvi Lehto(FIN)Scuderia Itália/Judd-1m23s040

18)Pierluigi Martini(ITA)Minardi/Ferrari-1m23s125
19)Eric Bernard(FRA)Larrouse/Ford-1m23s260
20)Mark Blundell(ING)Brabham/Yamaha-1m23s516
21)Michele Alboreto(ITA)Footwork/Porsche-1m23s529
22)Aguri Suzuki(JAP)Larrouse/Ford-1m23s585
23)Mauricio Gugelmin(BRA)Leyton House/Ilmor-1m23s650
24)Mika Hakkinen(FIN)Lotus/Judd-1m23s923 Saiu da pista na volta 21.
25)Stefan Johansson(SUE)AGS/Ford-1m24s433
26)Erik Comas(FRA)Ligier/Lamborghini-1m24s460

Corrida: 02/06/1991 - 69 voltas
Classificação Final:

1) Nélson Piquet(BRA)Benetton/Ford-1h38m51s490 (10 pontos) Ganhou a corrida na última volta. Última vitória do Piquet na F1.
2) Stefano Modena(ITA)Tyrrell/Honda-a 31s832 (6 pontos)
3) Riccardo Patrese(ITA)Williams/Renault-a 42s217 (4 pontos) Teve problema no carro e perdeu 1 volta para ir aos Boxes, mas se recuperou bem na corrida.
4) Andrea de Cesaris(ITA)Jordan/Ford-a 1m20s210 (3 pontos) Jordans andaram bem.
5) Bertrand Gachot(BEL)Jordan/Ford-a 1m22s351 (2 pontos)
6) Nigel Mansell(ING)Williams/Renault-a 1 volta (1 ponto) Ia ganhar sem trocar pneus, mas deixou o giro do motor cair de 4.000 RPM, e todo o sistema eletrônico do carro apagou.
7) Pierluigi Martini(ITA)Minardi/Ferrari-a 1 volta
8) Erik Comas(FRA)Ligier/Lamborghini-a 1 volta
9) Emanuelle Pirro(ITA)Scuderia Itália/Judd-a 1 volta
10) Satoru Nakajima(JAP)Tyrrell/Honda-a 2 voltas

Melhor Volta: Nigel Mansell(ING)Williams/Renault-1m22s385

OBS: Dobradinha da Williams na largada, Galvão estava rouco nessa corrida. Mansell 1º, Patrese 2º, Senna 3º, Prost 4º, Berger 5º, Alesi 6º, Moreno 7º e Piquet 8º. Prost errou na 1ª curva e pôs a roda para fora da pista. Alesi passa Berger na 1ª volta e assume o 5º lugar. Moreno e Piquet passam Berger na 2ª volta. Piquet passa Moreno na volta 3. Mansell 1º, Patrese 2º, Senna 3º, Prost 4º, Alesi 5º, Piquet 6º e Moreno 7o. Williams dispararam na frente, e Prost e Alesi chegaram no Senna. Berger para nos boxes com problemas no carro e fica parado dentro do carro por várias voltas. Moreno rodou na curva dos campeões e perde muitas posições. **Prost estava na caça de Senna, mas perde posições cai para 7º lugar, mas a TV não capta a imagem (erradamente Reginaldo disse que Prost passou Senna, mas a classificação da corrida desmentiu o que ele falou, depois Galvão disse que o Prost errou e perdeu as posições). Logo em seguida, Luís Alfredo assume a transmissão.** Benetton do Piquet chega no Alesi, Benetton muito bem nessa pista. **Reginaldo Leme disse que Piquet financiou o início de carreira do Alesi na F3 e F3000.** Na volta 26 Senna tem problema no carro, e ao mesmo tempo Piquet passa Alesi e assume o 3º lugar. **Galvão disse que Senna confidenciou antes da corrida: "Temos problemas no carro e no motor".** Na volta 27 Prost abandona a corrida e nessa mesma volta Piquet entra nos boxes para troca de pneus. Alesi troca pneus em 6,31s, mas Alesi abandona na volta 36. Patrese chega devagar nos boxes e troca pneus e retorna uma volta atrás e veio fazendo VMR's. Modena trocou pneus. **Mansell estava 50 s a frente do Piquet, mas deixou o giro do motor cair e o carro morreu, Patrese passa por ele tira uma volta e Piquet ganha a corrida. Patrese é ultrapassada pelo Modena na última volta. ERRO DO MANSELL.**

Nigel Mansell estava confortavelmente na frente, com 50 segundos de vantagem sobre o brasileiro, mas desperdiçou a vitória deixando a rotação do motor cair abaixo dos 4 000 giros enquanto distribuía acenos para o público. Como o gerenciamento de suspensão e câmbio exige carga elétrica elevada, o alternador não gerou o suficiente e o motor morreu. Sem corrente elétrica e com o câmbio em ponto-morto, Mansell não pode fazê-lo pegar no

tranco. "Quase tive um orgasmo quando vi o Williams no acostamento", confessou Piquet.
- Não teve pena de Mansell?, perguntou um repórter.
- Não tenho pena de ninguém. O automobilismo é assim. Vence quem chega em primeiro, desabafou o tricampeão.

Fonte:www.gemani.hpg.ig.com.br (site foi descontinuado)

"Foi uma delícia ganhar, essa vitória foi resultado da evolução do modelo 191, mas sou realista. Tive sorte, esperava chegar só em 2º lugar. As Williams tinham ido embora e estavam sobrando da turma." (Piquet, Jornal O Globo 03/06/1991 pg 8)

506)GP DO MÉXICO
Local: Cidade do México

Pole-Position:

1)Riccardo Patrese(ITA)Williams/Renault-1m16s696
2)Nigel Mansell(ING)Williams/Renault-1m16s978
3)Ayrton Senna(BRA)McLaren/Honda-1m17s264 Nesse fim de semana que Senna correu com pontos na cabeça com pontos na cabeça por causa de um acidente de jet ski.
4)Jean Alesi(FRA)Ferrari-1m18s129 Fez boa corrida, ultrapassou Senna e Mansell e rodou quando estava em 2º lugar. Voltou a corrida e foi chegando no Senna, mas abandonou.
5)Gerhard Berger(AUT)McLaren/Honda-1m18s156
6)Nélson Piquet(BRA)Benetton/Ford-1m18s168
7)Alain Prost(FRA)Ferrari-1m18s183
8)Stefano Modena(ITA)Tyrrell/Honda-1m18s216 Seis pilotos dentro de 2 décimos!!
9)Roberto Moreno(BRA)Benetton/Ford-1m18s375
10)Olivier Grouillard(FRA)Fondmetal/Ford-1m18s453
11)Andrea de Cesaris(ITA)Jordan/Ford-1m18s935
12)Mark Blundell(ING)Brabham/Yamaha-1m19s064
13)Satoru Nakajima(JAP)Tyrrell/Honda-1m19s092
14)Thierry Boutsen(BEL)Ligier/Lamborghini-1m19s201
15)Pierluigi Martini(ITA)Minardi/Ferrari-1m19s215 Saiu da pista na volta 4.
16)Jirki Jarvi Lehto(FIN)Scuderia Itália/Judd-1m19s291
17)Martin Brundle(ING)Brabham/Yamaha-1m19s647 Perdeu a roda, rodou e saiu da pista.
18)Eric Bernard(FRA)Larrouse/Ford-1m19s785
19)Aguri Suzuki(JAP)Larrouse/Ford-1m20s049
20)Bertrand Gachot(BEL)Jordan/Ford-1m20s050
21)Mauricio Gugelmin(BRA)Leyton House/Ilmor-1m20s200
22)Ivan Capelli(ITA)Leyton House/Ilmor-1m20s252
23)Gianni Morbidelli(ITA)Minardi/Ferrari-1m20s322
24)Mika Hakkinen(FIN)Lotus/Judd-1m20s823
25)Johnny Herbert(ING)Lotus/Judd-1m20s830
26)Michele Alboreto(ITA)Footwork/Porsche-1m21s178

Corrida: 16/06/1991 - 67 voltas
Classificação Final:

1) Riccardo Patrese(ITA)Williams/Renault-1h29m52s205 (10 pontos) Deu uma volta em todo mundo menos Senna, e sem trocar pneus.
2) Nigel Mansell(ING)Williams/Renault-a 1s336 (6 pontos)
3) Ayrton Senna(BRA)McLaren/Honda-a 57s356 (4 pontos) Não forçou o ritmo de corrida para não trocar pneus. Fez uma corrida cabeça.
4) Andrea de Cesaris(ITA)Jordan/Ford-a 1 volta (3 pontos)

5) Roberto Moreno(BRA)Benetton/Ford-a 1 volta (2 pontos)
6) Eric Bernard(FRA)Larrouse/Ford-a 1 volta (1 ponto)
7) Gianni Morbidelli(ITA)Minardi/Ferrari-a 1 volta
8) Thierry Boutsen(BEL)Ligier/Lamborghini-a 2 voltas
9) Mika Hakkinen(FIN)Lotus/Judd-a 2 voltas
10) Johnny Herbert(ING)Lotus/Judd-a 2 voltas
11) Stefano Modena(ITA)Tyrrell/Honda-a 2 voltas
12) Satoru Nakajima(JAP)Tyrrell/Honda-a 3 voltas

Melhor Volta: Nigel Mansell(ING)Williams/Renault-1m16s788 **Andou mais rápido que seu tempo de treino, fato RARO na F1.**

OBS: Dobradinha da Willians na largada e de chegada. **Pista muito ondulada e cruel com os pneus**. Na largada: Mansell 1º, Alesi 2º, Senna 3º, Patrese 4º, Berger 5º e Piquet 6o. Na volta 2 Senna passa Alesi, e depois fecha a porta do francês violentamente. Patrese passa Alesi na volta 4. Modena 6º e Piquet 7º pressionam do Berger 5º, mas o austríaco estoura o motor na Peraltada e abandona. Martini vinha trás e rodou. Patrese passa Senna e vai para cima do Mansell. Alesi passa Senna e assume o 3º lugar. Na volta 15 Patrese e Mansell brigam muito e ambos fritam pneus, mas Patrese passa o Mansell. Alesi passa Mansell roda sozinho e perde posições. Na volta 16: Patrese 1o, Mansell 2o, Senna 3o, Piquet 4o, Modena 5o, De Cesaris 6o, Moreno 7o, Prost 8º e Alesi 9o. **Galvão e Reginaldo disseram que Senna, Alesi, Mansell e Patrese usam pneus Goodyear C (meio macio) e Piquet está usando um pneu duro (A) na roda dianteira esquerda e 3 pneus médios (B) nas outras rodas. Reginaldo disse que os motores perdem de 15% a 20% de potência na altitude.** Na volta 18 Prost abandona a corrida quando era o 8º colocado. Na volta 23 Brundle perdeu a roda e vai para fora da pista. Piquet pressiona Senna por várias voltas, mas fica sem pneus. E De Cesaris ultrapassa Piquet. Jordan muito bem nessa corrida. Piquet troca pneus em 6,29s e volta em 9º lugar. Senna chega em Mansell e quase passa o Leão duas vezes, mas não consegue passar o Mansell. Alesi vem chegando no Senna e no Mansell. Piquet abandona na volta 44. Moreno tinha saída com 4 pneus duros e troca pneus em 7,59s. Mansell começa a andar forte no final da corrida, vem tirando 1s do Patrese e andando 1,4s mais rápido que Senna. **Na volta 61 Mansell virou mais rápido que o tempo da pole, já que sábado eles não puderam abaixar o tempo. Mansell chegou empurrando o Patrese!!** Senna chegou cansado e deu para ver o curativo dos pontos que ele levou na cabeça por causa do acidente de Jet-ski no Brasil.



Senna: 'Fiz o que podia'

Dennis: 'As Willians estão bem melhores'

Dennis admitiu que a Williams estava bem melhor. (Reproduzido Jornal O Globo 19/06/1991 pg 10)

507)GP DA FRANÇA
Local: Magny-Cours

Pole-Position:

1)Riccardo Patrese(ITA)Williams/Renault-1m14s559 Teve problema de câmbio na largada.
2)Alain Prost(FRA)Ferrari-1m14s789 Estreou nova Ferrari 643 e novo combustível da ENI (Anuário 1991 FS pg 49 e Jornal o Globo 06/07/1991 pg 29).
3)Ayrton Senna(BRA)McLaren/Honda-1m14s857
4)Nigel Mansell(ING)Williams/Renault-1m14s895
5)Gerhard Berger(AUT)McLaren/Honda-1m15s376
6)Jean Alesi(FRA)Ferrari-1m15s877 Foi atrapalhado no treino por 3 retardatários.
7)Nélson Piquet(BRA)Benetton/Ford-1m16s816
8)Roberto Moreno(BRA)Benetton/Ford-1m16s961
9)Mauricio Gugelmin(BRA)Leyton House/Ilmor-1m17s015 Abandonou por problema físico, volta 63.
10)Gianni Morbidelli(ITA)Minardi/Ferrari-1m17s020
11)Stefano Modena(ITA)Tyrrell/Honda-1m17s114
12)Pierluigi Martini(ITA)Minardi/Ferrari-1m17s149
13)Andrea de Cesaris(ITA)Jordan/Ford-1m17s163
14)Erik Comas(FRA)Ligier/Lamborghini-1m17s504
15)Ivan Capelli(ITA)Leyton House/Ilmor-1m17s533 Saiu da pista na volta 7.
16)Thierry Boutsen(BEL)Ligier/Lamborghini-1m17s775
17)Mark Blundell(ING)Brabham/Yamaha-1m17s836 Saiu da pista na volta 36.
18)Satoru Nakajima(JAP)Tyrrell/Honda-1m18s144
19)Bertrand Gachot(BEL)Jordan/Ford-1m18s150
20)Johnny Herbert(ING)Lotus/Judd-1m18s185
21)Olivier Grouillard(FRA)Fondmetal/Ford-1m18s210

22)Aguri Suzuki(JAP)Larrouse/Ford-1m18s224
23)Eric Bernard(FRA)Larrouse/Ford-1m18s540
24)Martin Brundle(ING)Brabham/Yamaha-1m18s826
25)Michele Alboreto(ITA)Footwork/Ford-1m18s846
26)Jirki Jarvi Lehto(FIN)Scuderia Itália/Judd-1m19s267

Corrida: 07/07/1991 - 72 voltas
Classificação Final:

1) Nigel Mansell(ING)Williams/Renault-1h38m00s056 (10 pontos) 1ª vitória do Mansell na temporada. Passou o Prost na volta 55.
2) Alain Prost(FRA)Ferrari-a 5s003 (6 pontos) Ferrari estava muito forte nessa corrida.
3) Ayrton Senna(BRA)McLaren/Honda-a 34s934 (4 pontos) Tirou o pé no final, por que o computador acusava falta de gasolina. AS fez troca de pneus em 5,52s recorde até então.
4) Jean Alesi(FRA)Ferrari-a 35s920 (3 pontos) Pressionou Senna a corrida quase toda.
5) Riccardo Patrese(ITA)Williams/Renault-a 1 volta (2 pontos) Teve problema com a seleção de marchas na largada.
6) Andrea de Cesaris(ITA)Jordan/Ford-a 1 volta (1 ponto)
7) Mauricio Gugelmin(BRA)Leyton House/Ilmor-a 2 voltas
8) Nelson Piquet(BRA)Benetton/Ford-a 2 voltas Teve que trocar pneus a 11 voltas do final.
9) Pierluigi Martini(ITA)Minardi/Ferrari-a 2 voltas
10) Johnny Herbert(ING)Lotus/Judd-a 2 voltas
11) Erik Comas(FRA)Ligier/Lamborghini-a 2 voltas
12) Thierry Boutsen(BEL)Ligier/Lamborghini-a 3 voltas

Melhor Volta: Nigel Mansell(ING)Williams/Renault-1m19s168

OBS: Luís Alfredo começou narrando a corrida, depois entrou o Galvão Bueno na volta 7. Patrese largou mal (teve problema eletrônico na seleção de marchas), caiu para 9o lugar. Prost saiu na frente com Mansell, Berger, Alesi, Piquet e Moreno. Na volta 5 Prost e Mansell abriram 11s de Senna, nitidamente Ferrari e Williams estavam melhor que a McLaren. Segundo Reginaldo Leme Prost estreou novo carro 643, que é a remodelação do carro 642, principalmente no bico dianteiro. Prost testou em Imola e foi o suficiente para ver que o carro era melhor que o anterior. Berger abandona no final da volta 7 e Galvão fala que ele completou 23 corridas de McLaren sem nenhum resultado positivo. Piquet tenta passar Morbidelli, se enrosca com o italiano, e Patrese passa Piquet. Prost 1º, Mansell 2º, Senna 3º, Alesi 4º, Patrese 5º, Piquet 6º, Moreno 7º e Gugelmin 8º. **Na volta 22 Mansell ultrapassa Prost e assume a ponta. Galvão Bueno disse Gugelmin descobriu que existia um erro de projeto na suspensão da March, eles tiraram as molas do carro e o bico não encostou no chão. A partir dessa descoberta a March melhorou**. Patrese troca pneus em 12s. **Senna troca pneus em 5,52s (novo recorde na F1 até então).** Prost troca pneus em 7,00s. Alesi troca pneus em 7,24s. Mansell troca pneus em 10,51s. Prost 1º, Mansell 2º, Senna 3º, Alesi 4º, Patrese 5º e Piquet 6º. Na volta 40 em diante Mansell vem fazendo VMR's e vai chegando no Prost. Na volta 55 Mansell passa Prost por fora, e ultrapassa o francês na mesma curva que tinha passado na 1ª parte da corrida. Na volta 56 Mansell dá uma volta no Mansell. Piquet tinha objetivo de não trocar pneus, mas teve que trocar pneus a 11 voltas do final em 7,56s e volta em 8º lugar. Moreno abandona a corrida. Alesi chega "empurrando" Senna.

508)GP DA INGLATERRA
Local: Silverstone

Pole-Position:

1)Nigel Mansell(ING)Williams/Renault-1m20s939
2)Ayrton Senna(BRA)McLaren/Honda-1m21s618 Teve quebra de motor nos treinos.

3)Riccardo Patrese(ITA)Williams/Renault-1m22s109 Abandonou a corrida na 1ª volta depois de um toque com o Berger.
4)Gerhard Berger(AUT)McLaren/Honda-1m22s476
5)Alain Prost(FRA)Ferrari-1m22s478 Queimou a largada e não foi punido, depois rodou sozinho quando estava atrás do Alesi.
6)Jean Alesi(FRA)Ferrari-1m22s881 Estava andando na frente do Prost, quando bateu com a Larrouse na volta 31 e abandonou a corrida.
7)Roberto Moreno(BRA)Benetton/Ford-1m23s265 Chegou a estar em 3º lugar no começo.
8)Nélson Piquet(BRA)Benetton/Ford-1m23s626
9)Mauricio Gugelmin(BRA)Leyton House/Ilmor-1m24s044
10)Stefano Modena(ITA)Tyrrell/Honda-1m24s069
11)Jirki Jarvi Lehto(FIN)Scuderia Itália/Judd-1m24s141
12)Mark Blundell(ING)Brabham/Yamaha-1m24s165
13)Andrea de Cesaris(ITA)Jordan/Ford-1m24s169
14)Martin Brundle(ING)Brabham/Yamaha-1m24s345
15)Satoru Nakajima(JAP)Tyrrell/Honda-1m24s560
16)Ivan Capelli(ITA)Leyton House/Ilmor-1m24s587 Saiu da pista na volta 16.
17)Bertrand Gachot(BEL)Jordan/Ford-1m24s592
18)Emanuelle Pirro(ITA)Scuderia Itália/Judd-1m24s654
19)Thierry Boutsen(BEL)Ligier/Lamborghini-1m25s174
20)Gianni Morbidelli(ITA)Minardi/Ferrari-1m25s222
21)Eric Bernard(FRA)Larrouse/Ford-1m25s537
22)Aguri Suzuki(JAP)Larrouse/Ford-1m25s583
23)Pierluigi Martini(ITA)Minardi/Ferrari-1m25s583
24)Johnny Herbert(ING)Lotus/Judd-1m25s689
25)Mika Hakkinen(FIN)Lotus/Judd-1m25s872
26)Michele Alboreto(ITA)Footwork/Ford-1m26s192

Corrida: 14/07/1991 - 59 voltas
Classificação Final:

1) Nigel Mansell(ING)Williams/Renault-1h27m35s479 (10 pontos) SUNDAY DRIVING do Mansell na temporada. Passou AS na 1ª volta, trocou pneus e voltou ainda na liderança.
2) Gerhard Berger(AUT)McLaren/Honda-a 42s293 (6 pontos) Ficou sem gasolina, quase na linha de chegada mas conseguiu completar a corrida ganhando posição do Senna.
3) Alain Prost(FRA)Ferrari-a 1m00s150 (4 pontos) Andou atrás do Alesi em parte da corrida e ainda rodou sozinho, mas voltou à corrida e chegou num ótimo 3º lugar.
4) Ayrton Senna(BRA)McLaren/Honda-a 1 volta (3 pontos) Senna teve pane-seca, quando estava a 25s do Mansell. O computador acusou que teria gasolina para mais uma volta.
5) Nélson Piquet(BRA)Benetton/Ford-a 1 volta (2 pontos)
6) Bertrand Gachot(BEL)Jordan/Ford-a 1 volta (1 ponto) 4ª corrida seguida que a Jordan pontua.
7) Stefano Modena(ITA)Tyrrell/Honda-a 1 volta
8) Satoru Nakajima(JAP)Tyrrell/Honda-a 1 volta
9) Pierluigi Martini(ITA)Minardi/Ferrari-a 1 volta
10) Emanuelle Pirro(ITA)Scuderia Itália/Judd-a 2 voltas
11) Gianni Morbidelli(ITA)Minardi/Ferrari-a 2 voltas
12) Mika Hakkinen(FIN)Lotus/Judd-a 2 voltas
13) Jirki Jarvi Lehto(FIN)Scuderia Itália/Judd-a 3 voltas
14) Johnny Herbert(ING)Lotus/Judd-a 4 voltas

Melhor Volta: Nigel Mansell(ING)Williams/Renault-1m26s379

OBS: Prost queima a largada e não é punido, Senna assume a ponta na largada, e Berger se enrosca com Patrese tira o italiano da corrida e Alesi também perde posições, mas Mansell passa Senna na 1ª volta. Mansell 1º, Senna 2º, Moreno 3º, Berger 4º, Prost 5º e Gugelmin 6º. Mansell

deu carona a Senna. Berger, Prost e Alesi passam Moreno que cai para 6º lugar. **Galvão Bueno disse que a McLaren é forte no treino, mas perdem rendimento nas corridas. Prost e Alesi chegam e pressionam o Berger. Alesi vem e passa o Prost**. Mansell abre 1s por volta de Senna. Capelli roda e abandona. Moreno abandona a corrida. Berger é ultrapassado por Alesi e Prost e logo em seguida troca pneus em 6,89s na volta 24. **Prost andando atrás do Alesi, roda e perde contato. Na mesma volta Alesi bate com a Larrouse (Suzuki), quebra o bico do carro e abandona a corrida**. Mansell troca pneus em 8,37s e volta ainda na liderança. De Cesaris bate forte e quase leva outros juntos. Prost troca pneus em 8,3s. Senna tentou não trocar pneu, mas teve pane seca na última volta. **Senna teve pane seca perde o 2º lugar. Berger também teve pane seca, mas cruza a linha de chegada. Galvão Bueno disse que Senna vinha numa discussão com a equipe sobre o consumo de combustível, pois em duas corridas o computador acusava menos do que realmente tinha no tanque. No treino do GP Alemanha 91 Galvão disse que Senna enriqueceu a mistura no GP Inglaterra 91, pois o computador mostrava que havia sobra de gasolina.**

509)GP DA ALEMANHA
Local: Hockenheim

Pole-Position:

1)Nigel Mansell(ING)Williams/Renault-1m37s087
2)Ayrton Senna(BRA)McLaren/Honda-1m37s274
3)Gerhard Berger(AUT)McLaren/Honda-1m37s393
4)Riccardo Patrese(ITA)Williams/Renault-1m37s435
5)Alain Prost(FRA)Ferrari-1m39s034 Saiu da pista na volta 37, numa disputa com Senna, que defendeu a posição enquanto Prost errou ao frear tarde e passou reto na chicane.
6)Jean Alesi(FRA)Ferrari-1m39s042
7)Andrea de Cesaris(ITA)Jordan/Ford-1m40s239 Jordan forte nessa pista.
8)Nélson Piquet(BRA)Benetton/Ford-1m40s560
9)Roberto Moreno(BRA)Benetton/Ford-1m40s957
10)Pierluigi Martini(ITA)Minardi/Ferrari-1m40s998
11)Bertrand Gachot(BEL)Jordan/Ford-1m41s308
12)Ivan Capelli(ITA)Leyton House/Ilmor-1m41s330
13)Satoru Nakajima(JAP)Tyrrell/Honda-1m41s390
14)Stefano Modena(ITA)Tyrrell/Honda-1m41s566
15)Martin Brundle(ING)Brabham/Yamaha-1m41s615
16)Mauricio Gugelmin(BRA)Leyton House/Ilmor-1m41s735
17)Thierry Boutsen(BEL)Ligier/Lamborghini-1m41s823
18)Emanuelle Pirro(ITA)Scuderia Itália/Judd-1m42s021
19)Gianni Morbidelli(ITA)Minardi/Ferrari-1m42s058
20)Jirki Jarvi Lehto(FIN)Scuderia Itália/Judd-1m42s171
21)Mark Blundell(ING)Brabham/Yamaha-1m42s216
22)Aguri Suzuki(JAP)Larrouse/Ford-1m42s474
23)Mika Hakkinen(FIN)Lotus/Judd-1m42s726
24)Nicola Larini(ITA)Lamborghini-1m43s035
25)Eric Bernard(FRA)Larrouse/Ford-1m43s321
26)Erik Comas(FRA)Ligier/Lamborghini-1m43s364

Corrida: 28/07/1991 - 45 voltas
Classificação Final:

1) Nigel Mansell(ING)Williams/Renault-1h19m29s661 (10 pontos) Mansel jogou o carro para cima do Senna na largada. A diferença para o brasileiro caiu para 8 pontos.
2) Riccardo Patrese(ITA)Williams/Renault-a 13s779 (6 pontos) Largou mal pela 2ª vez

seguida, veio o passando todo mundo, inclusive por fora no Prost na freada da chicane.
3) Jean Alesi(FRA)Ferrari-a 17s618 (4 pontos) Largou com pneus duros e deu o "golpe" de não trocá-los. Fez boa corrida.
4) Gerhard Berger(AUT)McLaren/Honda-a 32s651 (3 pontos) Andou na frente de Senna no começo da corrida, mas fez um pit stop muito demorado, e Senna passou por ele.
5) Andrea de Cesaris(ITA)Jordan/Ford-a 1m17s537 (2 pontos)
6) Bertrand Gachot(BEL)Jordan/Ford-a 1m40s605 (1 ponto)
7) Ayrton Senna(BRA)McLaren/Honda-a 1 volta Teve pane seca na última volta, quando era o 4º colocado. McLaren estava NO FUNDO DO POÇO!
8) Roberto Moreno(BRA)Benetton/Ford-a 1 volta
9) Thierry Boutsen(BEL)Ligier/Lamborghini-a 1 volta
10) Emanuelle Pirro(ITA)Scuderia Itália/Judd-a 1 volta
11) Martin Brundle(ING)Brabham/Yamaha-a 2 voltas
12) Mark Blundell(ING)Brabham/Yamaha-a 2 voltas
13) Stefano Modena(ITA)Tyrrell/Honda-a 4 voltas

Melhor Volta: Riccardo Patrese(ITA)Williams/Renault-1m43s569

OBS: **No treino Galvão disse que desde 1988, não se via um carro tão superior como a Williams 91.** Mansell jogou o carro pra cima de Senna na largada, o brasileiro teve que tirar o pé e caiu para o 3º lugar. Mansell 1o, Berger 2º, Senna 3º, Prost 4º, Alesi 5º, Patrese 6º, De Cesaris 7º e Piquet 8º. Patrese largou mal de novo. Todos os pilotos estão usando pneus moles, com exceção do Alesi que está usando pneus duros, mas todos vão ter que parar nos boxes. Patrese passa Alesi e ganha a 5º posição. Mansell, Berger, Senna, Prost, Patrese e Alesi. Piquet passa De Cesaris. Prost pressiona o Senna. De Cesaris de Jordan passa Piquet e retoma a posição. Piquet roca pneus na volta 14. Berger troca pneus em 16,14s (pistola falhou). Moreno troca pneus em 7,46s. Senna troca pneus em 6,83s e Prost entra na mesma volta, ambos saem juntos. Mansell troca pneus em 8,32s. Patrese troca pneus em 6,59s e volta agarrado a Prost e Senna. Prost pressiona muito Senna com Patrese atrás do francês. A Ferrari parecia melhor que a McLaren nessa parte da corrida. Senna fecha a porta do Prost. Na volta 20: Alesi (não trocou pneus), Mansell, Senna, Patrese e Berger (perdeu tempo no pit stop). **Na volta 22 Patrese fez linda ultrapassagem por fora no Prost e depois passa Senna e vai embora. Patrese está voando na pista.** Na volta 23: Mansell, Alesi, Patrese, Senna, Prost e Berger. **Galvão disse que o Prost é muito criticado pela imprensa italiana, por ser muito conservador e o Prost xingou os jornalistas italianos**. Moreno pressiona violentamente Piquet. **Reginaldo Leme disse que 30% do controle da Benetton é de Tom Walkshaw, que quer piloto inglês para 1992. Reginaldo Leme disse que Senna verificou que a vantagem da Williams e da Ferrari é o câmbio semiautomático, e que a McLaren iria fazer um teste com esse equipamento em Silverstone**, **e talvez colocar no carro do Berger como teste. Piquet abandona a corrida. Patrese passa Alesi e assume o 2º lugar. Senna fecha a porta de Prost na volta 38, o francês passa reto, deixa o carro morrer e abandona a corrida, depois da corrida ele pôs a culpa no Senna, mas a culpa foi do francês. Nessa** pista Ferrari melhor que McLaren. Fittipaldi derrotou Zanardi na F3000. **Senna teve outra pane seca (2ª consecutiva), quando era o 4º colocado. A diferença de Mansell para Senna caiu para 8 pontos. McLaren chega ao fundo do poço nessa corrida.**

WILLIAMS (71 x 70 PONTOS) LIDERA O MUNDIAL DE CONSTRUTORES E A VANTAGEM DE SENNA PARA MANSELL CAI PARA 8 PONTOS.

510)GP DA HUNGRIA
Local: Hungaroring

Pole-Position:

1)Ayrton Senna(BRA)McLaren/Honda-1m16s147 Tinha o 4º tempo, mas conseguiu duas

“voltas voadoras” no treino de sábado. Ele baixou seu tempo de sexta-feira em 2,4s. McLaren veio com e chassi e motor Honda novos.
2)Riccardo Patrese(ITA)Williams/Renault-1m17s379
3)Nigel Mansell(ING)Williams/Renault-1m17s389
4)Alain Prost(FRA)Ferrari-1m17s690 Ferrari veio com motor versão 4 para essa corrida.
5)Gerhard Berger(AUT)McLaren/Honda-1m17s705
6)Jean Alesi(FRA)Ferrari-1m18s410
7)Emanuelle Pirro(ITA)Scuderia Itália/Judd-1m19s334
8)Stefano Modena(ITA)Tyrrell/Honda-1m19s748
9)Ivan Capelli(ITA)Leyton House/Ilmor-1m19s794
10)Martin Brundle(ING)Brabham/Yamaha-1m19s976 Abandonou por problemas físicos volta 59.
11)Nélson Piquet(BRA)Benetton/Ford-1m19s984
12)Jirki Jarvi Lehto(FIN)Scuderia Itália/Judd-1m20s014
13)Mauricio Gugelmin(BRA)Leyton House/Ilmor-1m20s024
14)Satoru Nakajima(JAP)Tyrrell/Honda-1m20s565
15)Roberto Moreno(BRA)Benetton/Ford-1m20s584
16)Bertrand Gachot(BEL)Jordan/Ford-1m20s655
17)Andrea de Cesaris(ITA)Jordan/Ford-1m20s805
18)Pierluigi Martini(ITA)Minardi/Ferrari-1m20s823
19)Thierry Boutsen(BEL)Ligier/Lamborghini-1m20s870
20)Mark Blundell(ING)Brabham/Yamaha-1m20s954
21)Eric Bernard(FRA)Larrouse/Ford-1m21s267
22)Aguri Suzuki(JAP)Larrouse/Ford-1m21s601
23)Gianni Morbidelli(ITA)Minardi/Ferrari-1m21s654
24)Nicola Larini(ITA)Lamborghini-1m21s896
25)Erik Comas(FRA)Ligier/Lamborghini-1m22s258
26)Mika Hakkinen(FIN)Lotus/Judd-1m22s335

Corrida: 11/08/1991 - 77 voltas
Classificação Final:

1) Ayrton Senna(BRA)McLaren/Honda-1h49m12s796 (10 pontos) Usou pneus C (meio macio) do lado esquerdo e D (macio) no lado direito (*). Foi uma das maiores vitórias de Senna, segurou Patrese no vácuo dele por 41 voltas. A gasolina da Shell ajudou o motor Honda.
2) Nigel Mansell(ING)Williams/Renault-a 4s599 (6 pontos) Ele e Patrese pressionaram Senna por várias voltas. Foi de pneus meio macios nos dois lados.
3) Riccardo Patrese(ITA)Williams/Renault-a 15s594 (4 pontos) Pressionou AS por 41 voltas.
4) Gerhard Berger(AUT)McLaren/Honda-a 21s856 (3 pontos)
5) Jean Alesi(FRA)Ferrari-a 31s389 (2 pontos)
6) Ivan Capelli(ITA)Leyton House/Ilmor-a 1 volta (1 ponto)
7) Andrea de Cesaris(ITA)Jordan/Ford-a 1 volta
8) Roberto Moreno(BEL)Benetton/Ford-a 1 volta
9) Bertrand Gachot(BEL)Jordan/Ford-a 1 volta
10) Erik Comas(FRA)Ligier/Lamborghini-a 2 voltas
11) Mauricio Gugelmin(BRA)Leyton House/Ilmor-a 2 voltas
12) Stefano Modena(ITA)Tyrrell/Honda-a 2 voltas
13) Gianni Morbidelli(ITA)Minardi/Ferrari-a 2 voltas
14) Mika Hakkinen(FIN)Lotus/Judd-a 3 voltas
15) Satoru Nakajima(JAP)Tyrrell/Honda-a 3 voltas
16) Nicola Larini(ITA)Lamborghini-a 3 voltas
17) Thierry Boutsen(BEL)Ligier/Lamborghini-a 6 voltas

(*) Fonte: Declaração de Senna revista Quatro Rodas 374 de Setemebro de 1991.

Melhor Volta: Bertrand Gachot(BEL)Jordan/Ford-1m21s547 Depois que trocou pneus e fez

VMR com tanque vazio na volta 71.

OBS: Piquet e Moreno largam com pneus Pirelli médios. Segundo Galvão Bueno, todos da Goodyear largam com pneus D (macios), mas depois na volta 10 e 11 Reginaldo falou que Patrese e Mansell largaram com pneus tipo C (meio macio), Senna e Prost largaram com D (macios) do lado direito e C (meio macio) do lado esquerdo, e os engenheiros da Goodyear recomendaram pneus D com troca obrigatória de pneus. Na largada Senna fechou a porta do Patrese, e assume a ponta. Senna 1º, Patrese 2º, Mansell 3º, Prost 4º, Berger 5º, Alesi 6º, Capelli 7º e Piquet 14o. **Da volta 2 a volta 42 Patrese pressionou o Senna, Reginaldo Leme disse que "Senna passa maus bocados com o Patrese". Galvão Bueno disse que montaram um motor no carro de Senna e Berger com 5 CV a mais, mas esse motor jamais foi testado antes. Galvão disse que desde a última vitória de Senna até o GP Hungria eles conseguiram 20 CV com a gasolina Shell e agora mais 5 CV no novo motor.** Reginaldo Leme disse que a McLaren tem uma deficiência de chassi em relação a Williams. Mansell fez a VMR na volta 7. Na volta 12 **Reginaldo disse que a Ferrari veio com motor novo versão 4 para essa corrida**. Na volta 14 Patrese e Mansell estão "na cola" de Senna. Galvão disse que esse motor Honda novo é cerca de 1 kg mais leve e com o combustível ganhou alguns cavalos. Na volta 21 a 22 Senna pega retardatários e Patrese e Mansell chegam de novo nele. Na volta 25 Alesi trocou pneus. Na volta 28 Galvão disse que aparentemente Senna está poupando pneus. Na volta 28 Prost abandona com fumaça no motor quando era o 4º colocado. Na volta 29 Patrese quase encosta na caixa de câmbio de Senna e Brundle para em 9,11s. Na volta 32 Galvão disse que a McLaren está testando o câmbio semiautomático. **Na volta 34 Senna abre 1,5s de Patrese pela primeira vez em toda a corrida.** Na volta 36: Senna, Patrese, Mansell, Berger, Capelli e Alesi. Na volta 38 Patrese chega de novo na traseira de Senna. Por causa dos retardatários, Piquet abandona (câmbio) quando era o 9º colocado. **Na volta 44 Patrese deixa Mansell passar para pressionar Senna. Mansell pressiona muito o Senna, que segura o Leão, que chega a pegar o vácuo de Senna na volta 50. Mansell faz a VMR nas voltas 55 e 56, Senna faz a VMR na volta 58 e abre 3 segundos do Mansell.** Boutsen na frente de Senna jogando fumaça e óleo na pista e Senna tocando com cuidado. Gachot para troca pneus e faz a VMR na volta 71. **Senna ganhou no braço, fazendo a pole no treino de sábado, sabendo poupar pneus no começo da corrida. Williams estava bem melhor em ritmo de corrida.**

Nos dois meses anteriores, os japoneses tinham praticamente refeito o motor Honda, trazendo de volta velhos engenheiros, enquanto a McLaren reduzia o peso do chassi tanto quanto era possível. A equipe estava usando três pilotos de testes que rodavam continuamente, experimentando novas soluções em aerodinâmica, eletrônica, câmbio, suspensão e motores.

Fonte: www.gemani.hpg.ig.com.br (site foi descontinuado)

Na semana seguinte Gachot seria preso por jogar spray de pimenta num taxista em Londres.

511)GP DA BÉLGICA
Local: Spa

Pole-Position:

1)Ayrton Senna(BRA)McLaren/Honda-1m47s811 Usou motor Spec 3 já usado na Hungria.
2)Alain Prost(FRA)Ferrari-1m48s821 Abandonou a corrida na 2ª volta.
3)Nigel Mansell(ING)Williams/Renault-1m48s828 7 milésimos mais lento que Prost
4)Gerhard Berger(AUT)McLaren/Honda-1m49s485

5)Jean Alesi(FRA)Ferrari-1m49s974 No treino foi atrapalhado por 2 retardatários. Estava liderando a corrida à frente de Senna, ganharia sua primeira corrida, mas quebrou. AZAR!
6)Nélson Piquet(BRA)Benetton/Ford-1m50s540
7)Michael Schumacher(ALE)Jordan/Ford-1m51s212 Meteu 0,7s no De Cesaris. Abandonou com embreagem derretida, oficialmente consta câmbio. Mercedes pagou para MS correr.
8)Roberto Moreno(BRA)Benetton/Ford-1m51s283
9)Pierluigi Martini(ITA)Minardi/Ferrari-1m51s299
10)Stefano Modena(ITA)Tyrrell/Honda-1m51s307
11)Andrea de Cesaris(ITA)Jordan/Ford-1m51s986 De Cesaris na corrida esteve perto de vencê-la, chegando a pressionar Senna e fez sua melhor corrida na carreira.
12)Ivan Capelli(ITA)Leyton House/Ilmor-1m52s113
13)Mark Blundell(ING)Brabham/Yamaha-1m52s377
14)Jirki Jarvi Lehto(FIN)Scuderia Itália/Judd-1m52s417
15)Mauricio Gugelmin(BRA)Leyton House/Ilmor-1m52s623
16)Martin Brundle(ING)Brabham/Yamaha-1m52s626
17)Riccardo Patrese(ITA)Williams/Renault-1m52s646 Fez 1m48s661 no Q2, mas perdeu os tempos de sábado, pois estava sem a marcha ré, senão teria sido o 2º no grid.
18)Thierry Boutsen(BEL)Ligier/Lamborghini-1m52s709
19)Gianni Morbidelli(ITA)Minardi/Ferrari-1m52s896
20)Eric Bernard(FRA)Larrouse/Ford-1m53s309
21)Johnny Herbert(ING)Lotus/Judd-1m53s361
22)Satoru Nakajima(JAP)Tyrrell/Honda-1m53s494 Saiu da pista na volta 7.
23)Olivier Grouillard(FRA)Fondmetal/Ford-1m53s628
24)Mika Hakkinen(FIN)Lotus/Judd-1m53s799
25)Emanuelle Pirro(ITA)Scuderia Itália/Judd-1m53s839
26)Erik Comas(FRA)Ligier/Lamborghini-1m53s847

Corrida: 25/08/1991 - 44 voltas
Classificação Final:

1) Ayrton Senna(BRA)McLaren/Honda-1h27m17s669 (10 pontos) MUITA SORTE pelos problemas de Prost, Mansell, Alesi, De Cesaris e Patrese. Desde a volta 23 estava com problema no câmbio!!
2) Gerhard Berger(AUT)McLaren/Honda-a 1s90 (6 pontos) Se não tivesse rodado na saída do boxe na volta 17, teria ganhado essa corrida!!
3) Nélson Piquet(BRA)Benetton/Ford-a 32s176 (4 pontos)
4) Roberto Moreno(BRA)Benetton/Ford-a 37s310 (3 pontos) Três brasileiros na zona de pontuação
5) Riccardo Patrese(ITA)Williams/Renault-a 57s187 (2 pontos) Se recuperou na corrida, mas erra, sai da pista e perde tempo. Seu motor começa a fumaçar e ele completa a corrida lento.
6) Mark Blundell(ING)Brabham/Yamaha-a 1m40s035 (1 ponto)
7) Johnny Herbert(ING)Lotus/Judd-a 1m44s599
8) Emanuelle Pirro(ITA)Scuderia Itália/Judd-a 1 volta
9) Martin Brundle(ING)Brabham/Yamaha-a 1 volta
10) Olivier Grouillard(FRA)Fondmetal/Ford-a 1 volta
11) Thierry Boutsen(BEL)Ligier/Lamborghini-a 1 volta
12) Pierluigi Martini(ITA)Minardi/Ferrari-a 2 voltas
13) Andrea de Cesaris(ITA)Jordan/Ford-a 3 voltas

Melhor Volta: Roberto Moreno (BRA)Benetton/Ford-1m55s161 única VMR da carreira!

OBS: No treino dessa corrida, **Reginaldo Leme confirmou que a Mercedes pagou dinheiro (US$ 300 mil) a Jordan para Schumacher correr na equipe.** Patrese perdeu o tempo do Q2, pois seu carro estava sem a marcha ré, por isso largou em 17º. Senna 1º, Prost 2º, Mansell 3º e Piquet 4º, Berger 5º e Alesi 6o. Mansell passa Prost, e assume o 2º lugar, logo em seguida Prost

abandona a corrida. Mansell pressiona o Senna por várias voltas, Galvão Bueno deu uma explicação para o desempenho de Mansell nas curvas, dizendo que a McLaren estava com menos asa na frente, fazendo o carro ficar mais lento nas curvas, mas mais veloz nas retas quando ele abria do Mansell. Patrese vem passando todo o mundo. Patrese e Mansell fazem VMR's. Na volta 9: Senna, Mansell, Piquet, Berger, Alesi e De Cesaris. **Senna troca pneus em 9,87s volta em 5º lugar e consegue se sustentar na frente do De Cesaris. Mansell assume a ponta, mas troca de pneus em 7,40s e vem esquentando os pneus dentro dos boxes e volta em 3º lugar na frente de Senna em 4º lugar**. Mansell passa Berger e assume o 2º lugar e vai para cima do Piquet. Volta 16: Piquet 1º, Mansell 2º, Berger 3º, Alesi 4º e Senna 5º. Na volta 17 Piquet troca pneus junto com o Berger, que troca em 16,98s e sai do box rodando, perdendo mais tempo ainda (!!). Patrese para em 7,29s. Moreno para em 12s. Patrese passa De Cesaris e vai para cima do Piquet. Na volta 21: Mansell, Alesi, Senna, Piquet, Patrese e De Cesaris. **Mansell vai perdendo posições, e é ultrapassado por Alesi e Senna**. **Alesi é o líder. Na volta 23 Senna com problemas de câmbio, anda mais lento que o Alesi e vai perdendo terreno para o francês.** Galvão e Christian Fittipaldi percebem que ele tem problema no carro, mais a frente Galvão supõe que era problema de câmbio. Hakkinen abandona. Na volta 26 Piquet e Patrese chegam em Senna, o brasileiro está rodando em 2m02s (com nítido problema no câmbio) e os demais pilotos em 1m57s. Patrese passa Piquet, mas na volta 30 erra e sai da pista. Alesi lidera a corrida e vai deixando Senna para trás. **Alesi quebra o motor quando liderava a corrida (!!) e Senna recupera a ponta**. Patrese volta a pressionar e na volta 33 passa Piquet. Moreno troca pneus e logo depois faz a VMR na volta 40. **De Cesaris vinha chegando no Senna, estava a 3 segundos, mas quebra na volta 41, quando estava em 2º lugar. Patrese é o 2º colocado, mas o motor começa a fumaçar na volta 42 e ele continua correndo chegando 1 volta atrás. Berger tira 7s na última volta, mas tira o pé para não passar Senna, por ordem da McLaren. Senna abre 22 pontos do Mansell. SORTE DE SENNA.**

Alemanha 1973, Inglaterra 1988, Bélgica 1990 e 1991 e Mônaco 2004, tiveram 3 brasileiros na zona de pontuação.

Senna fez provas até mais brilhantes em 1991, claro. Mas nenhuma de suas vitórias no ano teve uma sorte tão grande como a de Spa. Além de contar com as quebras de seus concorrentes diretos, o então bicampeão conseguiu levar seu carro com problemas até a bandeirada e os dez pontos. Ganhar de Senna naquele tempo já era difícil. Em um dia desses, então, nem por sonho. "Na Bélgica tive sorte. Meu objetivo era lutar pelo segundo lugar, mas herdei a vitória, o que me deu espaço para respirar, numa fase crítica do campeonato, enquanto os engenheiros desenvolviam o motor e as gasolinas", falou Senna.

Fonte: www.gemani.hpg.ig.com.br (site foi descontinuado)

512)GP DA ITÁLIA
Local: Monza

Pole-Position:

1)Ayrton Senna(BRA)McLaren/Honda-1m21s114 Tempo do Q1 de sexta.
2)Nigel Mansell(ING)Williams/Renault-1m21s247 No sábado as Williams melhoraram e fizeram tempo próximo ao de Senna na sexta.
3)Gerhard Berger(AUT)McLaren/Honda-1m21s346
4)Riccardo Patrese(ITA)Williams/Renault-1m21s372
5)Alain Prost(FRA)Ferrari-1m21s825
6)Jean Alesi(FRA)Ferrari-1m21s890 Na 2ª volta tenta passar Patrese, erra vai para a caixa de brita e tem que ir para os boxe. E depois abandona de vez na volta 31.

7)Michael Schumacher(ALE)Benetton/Ford-1m22s471
8)Nélson Piquet(BRA)Benetton/Ford-1m22s726
9)Roberto Moreno(BRA)Jordan/Ford-1m23s102 Enfiou no De Cesaris 8 décimos, mas na corrida saiu da pista na 3ª volta.
10)Pierluigi Martini(ITA)Minardi/Ferrari-1m23s294 Saiu da pista na volta 8.
11)Mark Blundell(ING)Brabham/Yamaha-1m23s400
12)Ivan Capelli(ITA)Leyton House/Ilmor-1m23s674
13)Stefano Modena(ITA)Tyrrell/Honda-1m23s701
14)Andrea de Cesaris(ITA)Jordan/Ford-1m23s921
15)Satoru Nakajima(JAP)Tyrrell/Honda-1m24s265
16)Emanuelle Pirro(ITA)Scuderia Itália/Judd-1m24s265
17)Gianni Morbidelli(ITA)Minardi/Ferrari-1m24s287
18)Mauricio Gugelmin(BRA)Leyton House/Ilmor-1m24s391
19)Martin Brundle(ING)Brabham/Yamaha-1m24s643
20)Jirki Jarvi Lehto(FIN)Scuderia Itália/Judd-1m24s725
21)Thierry Boutsen(BEL)Ligier/Lamborghini-1m25s117 Saiu da pista na volta 1.
22)Erik Comas(FRA)Ligier/Lamborghini-1m25s420
23)Nicola Larini(ITA)Lamborghini-1m25s717
24)Eric Bernard(FRA)Larrouse/Ford-1m25s871
25)Mika Hakkinen(FIN)Lotus/Judd-1m25s941
26)Olivier Grouillard(FRA)Fondmetal/Ford-1m26s416

Corrida: 08/09/1991 - 53 voltas
Classificação Final:

1) Nigel Mansell(ING)Williams/Renault-1h17m54s319 (10 pontos) Passou Senna na volta 34 e ganhou sem trocar pneus. 20ª vitória na carreira do Mansell.
2) Ayrton Senna(BRA)McLaren/Honda-a 16s262 (6 pontos) Fez bela corrida de recuperação. Talvez tenha tido problema de combustível no final.
3) Alain Prost(FRA)Ferrari-a 16s829 (4 pontos) Passou o Berger na volta 37. E chegou empurrando Senna. Ferrari FORTE nas pistas de ALTA.
4) Gerhard Berger(AUT)McLaren/Honda-a 27s719 (3 pontos)
5) Michael Schumacher(ALE)Benetton/Ford-a 34s463 (2 pontos) Não trocou pneus.
6) Nélson Piquet(BRA)Benetton/Ford-a 45s600 (1 ponto) Trocou pneus.
7) Andrea de Cesaris(ITA)Jordan/Ford-a 51s136
8) Ivan Capelli(ITA)Leyton House/Ilmor-a 1m15s019
9) Gianni Morbidelli(ITA)Minardi/Ferrari-a 1 volta
10) Emanuelle Pirro(ITA)Scuderia Itália/Judd-a 1 volta
11) Erik Comas(FRA)Ligier/Lamborghini-a 1 volta
12) Mark Blundell(ING)Brabham/Yamaha-a 1 volta
13) Martin Brundle(ING)Brabham/Yamaha-a 1 volta
14) Mika Hakkinen(FIN)Lotus/Judd-a 4 voltas
15) Nicola Larini(ITA)Lamborghini-a 5 voltas

Melhor Volta: Ayrton Senna(BRA)McLaren/Honda-1m26s061

OBS: No treino na linha de chegada Alesi passa a 313 km/h, Piquet passa em 316,9 km/h, Prost passa no mesmo ponto a 315 km/h, Schumacher passa a 315,4km/h, Patrese passa a 326,6 km/h. Schumacher se classifica na frente do Piquet. Na corrida Senna 1º, Mansell 2º, Berger 3º, Patrese 4º, Alesi 5º, Prost 6º, Schumacher 7º, Martini 8º e Piquet 9o. **Na 2ª volta Alesi tenta passar Patrese, mas passa reto na freada do retão, vai para caixa de brita e cai para 6º lugar. Na volta seguinte ele vai para os boxes para consertar o carro e volta à corrida. Reginaldo Leme disse que o motor Honda tem mais torque em baixa rotação que o Renault**. Na volta 7 Patrese passa Berger e na volta 8 Schumacher pressiona o Prost. Mansell e Patrese pressionam muito o Senna. Gugelmin sai da pista. Piquet erra e sai da pista. Na volta 20 Mansell sinaliza para

Patrese passa o Mansell e pressionar o Senna. Piquet recupera a 7ª posição passando Capelli. **Na volta 27 Patrese passa Senna, mas na volta 28 roda com problema no câmbio e volta. Senna 1º, Mansell 2º, Patrese 3º, Berger 4º, Prost 5º, Schumacher 6º e Piquet 7º. Patrese abandona na volta 29.** Alesi abandona de vez na volta 31. Mansell ataca violentamente Senna e passa Senna na volta 34. Senna troca pneus na volta 35 em 5,93s. Piquet troca pneus em 6,94s e Mansell faz a VMR. Prost passa Berger (mas a TV não mostra). Senna passa Schumacher na volta 37, Berger na volta 41 e Piquet com pneus novos faz VMR. **Senna passa Prost na volta 46. Prost passou grudado no carro de Senna, talvez Senna tenha tido problema de combustível.**

513)GP DE PORTUGAL
Local: Estoril

Pole-Position:

1)Riccardo Patrese(ITA)Williams/Renault-1m13s001 Estreia do novo motor Renault um pouco mais potente.
2)Gerhard Berger(AUT)McLaren/Honda-1m13s221
3)Ayrton Senna(BRA)McLaren/Honda-1m13s444
4)Nigel Mansell(ING)Williams/Renault-1m13s667 Equipe errou com ele duas vezes e ele foi desclassificado por trocar pneus fora da posição nos boxes. Perdeu o título nessa corrida.
5)Alain Prost(FRA)Ferrari-1m14s352
6)Jean Alesi(FRA)Ferrari-1m14s852
7)Mauricio Gugelmin(BRA)Leyton House/Ilmor-1m15s266
8)Pierluigi Martini(ITA)Minardi/Ferrari-1m15s394 Ótima classificação na frente das duas Benettons! Pneus de classificação da Pirelli eram muito bons.
9)Ivan Capelli(ITA)Leyton House/Ilmor-1m15s481 Saiu da pista na volta 64.
10)Michael Schumacher(ALE)Benetton/Ford-1m15s578
11)Nélson Piquet(BRA)Benetton/Ford-1m15s666
12)Stefano Modena(ITA)Tyrrell/Honda-1m15s707
13)Gianni Morbidelli(ITA)Minardi/Ferrari-1m15s749
14)Andrea de Cesaris(ITA)Jordan/Ford-1m15s936
15)Mark Blundell(ING)Brabham/Yamaha-1m16s038
16)Roberto Moreno(BRA)Jordan/Ford-1m16s080
17)Emanuelle Pirro(ITA)Scuderia Itália/Judd-1m16s136
18)Jirki Jarvi Lehto(FIN)Scuderia Itália/Judd-1m16s532
19)Martin Brundle(ING)Brabham/Yamaha-1m16s536
20)Thierry Boutsen(BEL)Ligier/Lamborghini-1m16s757
21)Satoru Nakajima(JAP)Tyrrell/Honda-1m16s926
22)Johnny Herbert(ING)Lotus/Judd-1m17s015
23)Erik Comas(FRA)Ligier/Lamborghini-1m17s226
24)Michele Alboreto(ITA)Footwork/Ford-1m17s330
25)Aguri Suzuki(JAP)Larrouse/Ford-1m17s434
26)Mika Hakkinen(FIN)Lotus/Judd-1m17s714

Corrida: 22/09/1991 - 71 voltas
Classificação Final:

1) Riccardo Patrese(ITA)Williams/Renault-1h35m42s304 (10 pontos)
2) Ayrton Senna(BRA)McLaren/Honda-a 20s941 (6 pontos) Senna troca pneus em 5,04s recorde da F1 até então.
3) Jean Alesi(FRA)Ferrari-a 53s554 (4 pontos) Andou na frente do Prost no começo da corrida, mas parou torto no pit stop e perdeu tempo.
4) Pierluigi Martini(ITA)Minardi/Ferrari-a 1m03s498 (3 pontos) Excelente corrida do Martini. Melhor resultado da Minardi na F1, na frente de 2 futuros campeões do mundo.
5) Nélson Piquet(BRA)Benetton/Ford-a 1m10s033 (2 pontos)

6) Michael Schumacher(ALE)Benetton/Ford-a 1m16s582 (1 ponto)
10) Roberto Moreno(BRA)Jordan/Ford-a 1 volta
11) Erik Comas(FRA)Ligier/Lamborghini-a 1 volta
12) Martin Brundle(ING)Brabham/Yamaha-a 2 voltas
13) Satoru Nakajima(JAP)Tyrrell/Honda-a 3 voltas
14) Mika Hakkinen(FIN)Lotus/Judd-a 3 voltas
15) Michele Alboreto(ITA)Footwork/Ford-a 3 voltas
16) Thierry Boutsen(BEL)Ligier/Lamborghini-a 3 voltas
17) Ivan Capelli(ITA)Leyton House/Ilmor-a 7 voltas Perdeu o bico na reta, o bico caiu no chão quando era o 5º colocado.

Melhor Volta: Nigel Mansell(ING)Williams/Renault-1m18s179

OBS: Na largada Patrese 1º, Mansell 2º, Berger 3º, Senna 4º, Alesi 5º, Prost 6o. Reginaldo Leme disse que a Renault está usando o novo motor Renault um pouco mais potente. Blundell quebra a suspensão traseira e vai para a brita. Na volta 19 nitidamente Patrese deixa Mansell passar. Piquet troca pneus em 7,31s e Schumacher fica sem pneus é ultrapassado pelo Gugelmin. Na volta 28 Berger troca pneus em 7,34s. Schumacher troca pneus em 6,89s. **Na volta 29 Senna troca pneus em 5,04s (tempo que só é inferior ao de Johansson em Portugal 85 que foi de 4,91s). Galvão Bueno fala que é um absurdo a vantagem da Williams e só um erro pode tirar a vitória da Williams.** Na volta 30 Prost troca pneus em 6,24s. **Na volta 31 Mansell troca pneus em 7,75s, mas deixam a roda solta e apertam o parafuso da roda fora do Boxe da equipe perdendo uma volta, voltando em 17º lugar, tudo isso por erro dos mecânicos.** Na volta 32 Alesi para torto no Pit Lane e perde 16,64 para trocar os pneus. Patrese o deixa passar e descontar uma volta de desvantagem, Mansell faz VMR's. Na volta 35: Patrese, Berger, Senna, Prost, Alesi e Martini. Berger abandona na volta 38 e Prost abandona na volta 39. Mansell já é o 12º colocado. Piquet troca pneus em 6,91s e Schumacher troca em 6,00s. Na volta 47 Mansell já era o 6º colocado 1m11s atrás de Patrese e 1 minuto atrás de Senna. **Mansell tomou a bandeira preta na volta 52 e Senna tira o pé passa a andar bem mais lento. Capelli perdeu o bico em plena reta, o bico caiu no chão quando era o 5º colocado. Senna abre 24 pontos de Mansell.**

A roda escapou quase que imediatamente e o carro parou, com três rodas, em plena reta dos boxes. A cena não foi tão engraçada quanto a de 1989: a equipe correu atrás de Mansell, levantou o carro com os próprios braços e concluiu a troca. Mansell voltou apenas no 17º lugar, iniciando uma recuperação selvagem, mas recebeu a bandeira preta: era proibido ser atendido fora da área expressa dos boxes, demarcada por uma faixa. Fora dela era como se fosse a própria pista. Desta vez, ele viu a bandeira preta e encostou sem causar danos a ninguém.

Fonte: www.gemani.hpg.ig.com.br (site foi descontinuado)

514)GP DA ESPANHA
Local: Barcelona

Pole-Position:

1)Gerhard Berger(AUT)McLaren/Honda-1m18s751 Fez a pole, por que o treino de sábado foi interrompido aos 32 min e por causa do 200m de óleo deixado pelo carro de Senna na pista.
2)Nigel Mansell(ING)Williams/Renault-1m18s970
3)Ayrton Senna(BRA)McLaren/Honda-1m19s064
4)Riccardo Patrese(ITA)Williams/Renault-1m19s643
5)Michael Schumacher(ALE)Benetton/Ford-1m19s733 Bateu forte no treino na Espanha, mas

sem se machucar. Foi 0,9s mais rápido que Piquet.
6)Alain Prost(FRA)Ferrari-1m19s936
7)Jean Alesi(FRA)Ferrari-1m20s197
8)Ivan Capelli(ITA)Leyton House/Ilmor-1m20s584 Colisão na volta 1.
9)Emanuelle Pirro(ITA)Scuderia Itália/Judd-1m20s651
10)Nélson Piquet(BRA)Benetton/Ford-1m20s676
11)Martin Brundle(ING)Brabham/Yamaha-1m20s677
12)Mark Blundell(ING)Brabham/Yamaha-1m20s724
13)Mauricio Gugelmin(BRA)Leyton House/Ilmor-1m20s743
14)Stefano Modena(ITA)Tyrrell/Honda-1m20s788
15)Jirki Jarvi Lehto(FIN)Scuderia Itália/Judd-1m20s967
16)Gianni Morbidelli(ITA)Minardi/Ferrari-1m21s801
17)Andrea de Cesaris(ITA)Jordan/Ford-1m21s865
18)Satoru Nakajima(JAP)Tyrrell/Honda-1m22s114
19)Pierluigi Martini(ITA)Minardi/Ferrari-1m22s510
20)Alessandro Zanardi(ITA)Jordan/Ford-1m22s580
21)Mika Hakkinen(FIN)Lotus/Judd-1m22s646 Saiu da pista na volta 5.
22)Gabriele Tarquini(ITA)Fondmetal/Ford-1m22s837
23)Eric Bernard(FRA)Larrouse/Ford-1m22s944
24)Michele Alboreto(ITA)Footwork/Ford-1m23s145
25)Erik Comas(FRA)Ligier/Lamborghini-1m23s359
26)Thierry Boutsen(BEL)Ligier/Lamborghini-1m23s553 Colisão na 1ª volta.

Corrida: 29/09/1991 - 65 voltas
Classificação Final:

1) Nigel Mansell(ING)Williams/Renault-1h38m41s541 (10 pontos) Pista úmida no começo e no meio da corrida. Caiu uma garoa fina e os carros perderam aderência.
2) Alain Prost(FRA)Ferrari-a 11s331 (6 pontos) Corrida discreta, mas muito eficiente.
3) Riccardo Patrese(ITA)Williams/Renault-a 15s909 (4 pontos)
4) Jean Alesi(FRA)Ferrari-a 22s772 (3 pontos)
5) Ayrton Senna(BRA)McLaren/Honda-a 1m02s402 (2 pontos) Fez corrida conservadora para deixar Berger fugir e AS admitiu que errou na escolha dos pneus duros do lado esquerdo.
6) Michael Schumacher(ALE)Benetton/Ford-a 1m19s468 (1 ponto)
7) Mauricio Gugelmin(BRA)Leyton House/Ilmor-a 1 volta
8) Jirki Jarvi Lehto(FIN)Scuderia Itália/Judd-a 1 volta
9) Alessandro Zanardi(ITA)Jordan/Ford-a 1 volta
10) Martin Brundle(ING)Brabham/Yamaha-a 2 voltas
11) Nelson Piquet(BRA)Benetton/Ford-a 2 voltas
12) Gabriele Tarquini(ITA)Fondmetal/Ford-a 2 voltas
13) Pierluigi Martini(ITA)Minardi/Ferrari-a 2 voltas
14) Gianni Morbidelli(ITA)Minardi/Ferrari-a 3 voltas
15) Emanuelle Pirro(ITA)Scuderia Itália/Judd-a 3 voltas
16) Stefano Modena(ITA)Tyrrell/Honda-a 3 voltas
17) Satoru Nakajima(JAP)Tyrrell/Honda-a 3 voltas

Melhor Volta: Riccardo Patrese(ITA)Williams/Renault-1m22s837

OBS: Senna quebra motor no treino classificatório de sábado, suja a pista com 200 m de óleo. A Direção de prova joga pó de cimento e ninguém baixa mais o tempo, então ficaram com os tempos de sexta-feira. Com certeza esse fato evitou a pole de Mansell. Galvão chama Schumacher de a nova sensação da F1, junto com os pneus Pirelli que andaram muito bem na Espanha. Zanardi estreia na F1. Largada com garoa fraca na pista, Berger e Senna partem na frente. Berger 1º, Senna 2º, Mansell 3º, Schumacher 4º, Alesi 5º, Prost 6º. Schumacher passa Mansell na 1a volta e assume o 3o lugar. Schumacher pressiona o Senna e chega a colocar lado a

lado. **Galvão fala: "Esse Alemão é fera mesmo**!" Capelli tentando passar o Prost por fora roda. Senna segura de propósito o pelotão para que Berger fuja na frente. **Na volta 3 Mansell passa Schumacher e parte para cima de Senna.** Prost troca para pneus slick na volta 4. Na volta 5 faz ultrapassagem antológica sobre Senna. Piquet troca pneus para slick na volta 5. Alesi pressiona Schumacher. Galvão disse que saiu bate boca no briefing dos pilotos por causa da manobra de Mansell em Portugal. Hakkinen bate e abandona. Berger troca pneus em 16,66s para tirar a tira de refrigeração dos freios. **Quem está com pneus slick está andando mais rápido que os pneus intermediários. Mansell e Senna param juntos, e Senna troca em 7,77s e sai na frente do Mansell que trocou pneus uns 4s a mais**. Senna sai na frente do Berger. Senna 1º, Berger 2º, Mansell 3º, Alesi 4º. Patrese troca pneus em 11,50s. Senna manda Berger passar para Senna segurar o Mansell. Os pilotos mais rápidos da pista são Piquet e Brundle (ambos com Pirelli). Na volta 12 Berger 1º, Senna 2º, Mansell 3º, Schumacher 4o, Prost 5º, Piquet 6º, Brundle 7º. Mansell e Schumacher pressionam Senna, e volta a chover e Senna rodou na volta 13 caindo para o 7º lugar. Na volta 14: Berger, Mansell, Schumacher, Prost, Piquet, Brundle, Senna e Alesi. Senna e Alesi ultrapassam Piquet. Na volta 17: Berger, Mansell, Schumacher, Prost, Senna, Alesi e Piquet. Alesi pressiona Senna. **Na volta 21 Mansell passa Berger forçando uma ultrapassagem, e Berger quase roda. Schumacher roda tentando passar o Berger e sai da pista, Senna passa Schumacher. Na volta 21: Mansell, Berger, Prost, Senna, Alesi, Schumacher e Piquet. Na volta 29 Alesi cumpre punição de stop and go de 10s (mas a TV não mostra) e cai para 8º lugar: Mansell, Berger, Prost, Senna, Schumacher, Patrese, Piquet e Alesi. Reginaldo Leme explica que quando um piloto toma punição tem que cumprir antes de 12 voltas para o final, se for depois de 12 voltas para o final é adicionado tempo ao piloto no final da corrida**. Na volta 31 Schumacher troca pneus em 6,66s, e Piquet que entrou junto teve que passar por dentro dos boxes. Na volta 32 Piquet troca pneus em 8,36s. Berger abandona a corrida**. Na volta 38 Patrese passa Senna e na volta 49 Alesi passa Senna. Alesi abre e vai embora e ainda faz a VMR da corrida. Diferença para o Mansell caiu para 16 pontos**.

515)GP DO JAPÃO
Local: Suzuka

Pole-Position:

1)Gerhard Berger(AUT)McLaren/Honda-1m34s700 O bico foi modificado, essa foi a 1ª mudança aerodinâmica desde San 91. (Senna, Quatro Rodas 376 novembro de 1991)
2)Ayrton Senna(BRA)McLaren/Honda-1m34s898 McLaren usa novo combustível para ganhar 40 HP no motor. (Fonte O Globo 17/10/1991 pg 36)
3)Nigel Mansell(ING)Williams/Renault-1m34s922 Saiu da pista na volta 9.
4)Alain Prost(FRA)Ferrari-1m36s670
5)Riccardo Patrese(ITA)Williams/Renault-1m36s882
6)Jean Alesi(FRA)Ferrari-1m37s140 Estourou o motor na 1ª volta.
7)Pierluigi Martini(ITA)Minardi/Ferrari-1m38s154 Tempo muito bom, mas abandonou a corrida quando era o 5º colocado, inclusive andou na frente do Schumacher e Piquet.
8)Gianni Morbidelli(ITA)Minardi/Ferrari-1m38s248
9)Michael Schumacher(ALE)Benetton/Ford-1m38s363 Deu uma pancada forte no treino e destruiu o carro. Sem sequelas para ele.
10)Nélson Piquet(BRA)Benetton/Ford-1m38s614
11)Andrea de Cesaris(ITA)Jordan/Ford-1m38s842 Colisão na volta 1.
12)Jirki Jarvi Lehto(FIN)Scuderia Itália/Judd-1m38s911
13)Alessandro Zanardi(ITA)Jordan/Ford-1m38s923
14)Stefano Modena(ITA)Tyrrell/Honda-1m38s926 Saiu da pista na volta 30.
15)Satoru Nakajima(JAP)Tyrrell/Honda-1m39s118
16)Emanuelle Pirro(ITA)Scuderia Itália/Judd-1m39s238
17)Thierry Boutsen(BEL)Ligier/Lamborghini-1m39s499
18)Mauricio Gugelmin(BRA)Leyton House/Ilmor-1m39s518

19)Martin Brundle(ING)Brabham/Yamaha-1m39s697
20)Erik Comas(FRA)Ligier/Lamborghini-1m39s820
21)Mika Hakkinen(FIN)Lotus/Judd-1m40s024
22)Karl Wendlinger(AUT)Leyton House/Ilmor-1m40s092 Estreou na F1, vindo da equipe da Mercedes.
23)Johnny Herbert(ING)Lotus/Judd-1m40s170
24)Gabriele Tarquini(ITA)Fondmetal/Ford-1m40s184
25)Aguri Suzuki(JAP)Larrouse/Ford-1m40s255
26)Alex Caffi(ITA)Footwork/Ford-1m40s402

Corrida: 20/10/1991 - 53 voltas
Classificação Final:

1) Gerhard Berger(AUT)McLaren/Honda-1h32m10s695 (10 pontos) 1ª vitória de Berger na McLaren, com escapamento quebrado. Senna lhe deu a vitória na última volta.
2) Ayrton Senna(BRA)McLaren/Honda-a 0s344 (6 pontos)
3) Riccardo Patrese(ITA)Williams/Renault-a 56s731 (4 pontos)
4) Alain Prost(FRA)Ferrari-a 1m20s761 (3 pontos)
5) Martin Brundle(ING)Brabham/Yamaha-a 1 volta (2 pontos)
6) Stefano Modena(ITA)Tyrrell/Honda-a 1 volta (1 ponto) Fez boa corrida.
7) Nélson Piquet(BRA)Benetton/Ford-a 1 volta
8) Mauricio Gugelmin(BRA)Leyton House/Ilmor-a 1 volta
9) Thierry Boutsen(BEL)Ligier/Lamborghini-a 1 volta
10) Alex Caffi(ITA)Footwork/Ford-a 2 voltas
11) Gabriele Tarquini(ITA)Fondmetal/Ford-a 3 voltas

Melhor Volta: Ayrton Senna(BRA)McLaren/Honda-1m41s532

OBS: Schumacher bateu forte no final do treino e destrói a Benetton e Reginaldo Leme disse que no treino da Espanha ele tinha batido forte também. Galvão disse no treino que Wendlinger não é da mesma qualidade do Schumacher (concordo). Na corrida, Piquet demorou a sair para a volta de apresentação e larga de último. Senna segura Mansell desde a 1ª volta, e deixa Berger fugir na frente 3,2s. Alesi estourou o motor na 1 volta quando era o 6º. Berger, Senna, Mansell, Patrese, Prost e Martini. Hakkinen estoura o motor e abandona. **Na volta 10 Mansell erra e abandona a corrida e depois disso. Galvão disse que o Leão tem que parar que cometer esses erros quando está sobre pressão. Senna faz a VMR e parte para cima do Berger, tirando 1s por volta**. Schumacher assume o 6º lugar e Piquet 13o. Senna chega em Berger e passa o austríaco na volta 18. Na volta 19 Berger troca pneus em 10,01s. Prost troca pneus na volta 20 em 7,15s. Piquet troca pneus na volta 21 em 7,40s. Senna troca na volta 21 em 6,80s. Patrese assume a liderança. **Reginaldo Leme disse que em Portugal 85, a Ferrari trocou pneus de Johansson em 4,91s que esse era o recorde mundial até então, MAS DEPOIS ISSO NÃO FOI CONFIRMADO MAIS POR ELE.** Patrese troca pneus em 10,65s e volta em 3o. Berger faz 4 vezes a VMR da corrida. Na volta 26: Senna, Berger, Patrese, Prost, Schumacher e Martini. Schumacher troca pneus na volta 28 em 6,56s e volta atrás do Martini em 6º lugar, Piquet é o 10º colocado. Schumacher abandona na volta 36 e Galvão disse que a Benetton vai gastar dinheiro em 92 com Schumacher. Na volta 41 Martini abandona a corrida quando era o 5º colocado. **Na volta 47 Câmera on board mostra barulho estranho no carro do Berger (escapamento quebrado) e Galvão e Reginaldo dizem que o motor do Berger estava com ruído estranho e passa a rodar bem mais lento que Senna.** Senna deixa Berger ganhar a corrida na última curva.

Novo motor Honda dava às McLarens vantagem em velocidade de ponta de 6 a 7 km/h mais velozes no retão que as Williams. (Anuário F1 1991 pg 159).

Nesse final de semana Max Mosley foi eleito novo presidente da FISA no lugar de Jean

Marrie Balestre.

516)GP DA AUSTRÁLIA
Local: Adelaide

Pole-Position:

1)Ayrton Senna(BRA)McLaren/Honda-1m14s041
2)Gerhard Berger(AUT)McLaren/Honda-1m14s385 Rodou e bateu na volta 16.
3)Nigel Mansell(ING)Williams/Renault-1m14s822 Bateu 1 volta antes de encerrar a corrida.
4)Riccardo Patrese(ITA)Williams/Renault-1m15s057
5)Nélson Piquet(BRA)Benetton/Ford-1m15s291 Meteu 3 décimos no Schumacher.
6)Michael Schumacher(ALE)Benetton/Ford-1m15s508 Saiu da pista na volta 5, levando Alesi e Larini.
7)Jean Alesi(FRA)Ferrari-1m15s545 Saiu da pista na volta 5.
8)Gianni Morbidelli(ITA)Ferrari-1m16s203 Substituindo o Prost.
9)Stefano Modena(ITA)Tyrrell/Honda-1m16s253
10)Pierluigi Martini(ITA)Minardi/Ferrari-1m16s359 Saiu da pista na volta 8.
11)Jirki Jarvi Lehto(FIN)Scuderia Itália/Judd-1m16s871
12)Andrea de Cesaris(ITA)Jordan/Ford-1m17s050
13)Emanuelle Pirro(ITA)Scuderia Itália/Judd-1m17s342
14)Mauricio Gugelmin(BRA)Leyton House/Ilmor-1m17s344
15)Michele Alboreto(ITA)Footwork/Ford-1m17s355
16)Alessandro Zanardi(ITA)Jordan/Ford-1m17s362
17)Mark Blundell(ING)Brabham/Yamaha-1m17s365
18)Roberto Moreno(BRA)Minardi/Ferrari-1m17s639
19)Nicola Larini(ITA)Lamborghini-1m17s936
20)Thierry Boutsen(BEL)Ligier/Lamborghini-1m17s969 Saiu da pista na volta 5.
21)Johnny Herbert(ING)Lotus/Judd-1m18s091
22)Erik Comas(FRA)Ligier/Lamborghini-1m18s112
23)Alex Caffi(ITA)Footwork/Ford-1m18s157
24)Satoru Nakajima(JAP)Tyrrell/Honda-1m18s216 Saiu da pista na volta 4.
25)Mika Hakkinen(FIN)Lotus/Judd-1m18s271
26)Karl Wendlinger(AUT)Leyton House/Ilmor-1m18s282

Corrida: 03/11/1991 - 14 voltas
Classificação Final:

1) Ayrton Senna(BRA)McLaren/Honda-24m34s899 (5 pontos) Na chuva. Foi a segunda corrida mais curta da história F1.
2) Nigel Mansell(ING)Williams/Renault-a 1s259 (3 pontos)
3) Gerhard Berger(AUT)McLaren/Honda-a 5s120 (2 pontos)
4) Nélson Piquet(BRA)Benetton/Ford-a 30s103 (1,5 ponto) Se a prova fosse interrompida uma volta depois, acabaria com dobradinha Senna-Piquet, na despedida de Piquet da F1.
5) Riccardo Patrese(ITA)Williams/Renault-a 50s537 (1 ponto)
6) Gianni Morbidelli(ITA)Ferrari-a 51s069 (0,5 ponto)
7) Emanuelle Pirro(ITA)Scuderia Itália/Judd-a 52s361
8) Andrea de Cesaris(ITA)Jordan/Ford-a 1m00s431
9) Alessandro Zanardi(ITA)Jordan/Ford-a 1m15s567
10) Stefano Modena(ITA)Tyrrell/Honda-a 1m20s370
11) Johnny Herbert(ING)Lotus/Judd-a 1m22s073
12) Jirki Jarvi Lehto(FIN)Scuderia Itália/Judd-a 1m38s519
13) Michele Alboreto(ITA)Footwork/Ford-a 1m39s303
14) Mauricio Gugelmin(BRA)Leyton House/Ilmor-a 1 volta

15) Alex Caffi(ITA)Footwork/Ford-a 1 volta
16) Roberto Moreno(BRA)Minardi/Ferrari-a 1 volta
17) Mark Blundell(ING)Brabham/Yamaha-a 1 volta
18) Erik Comas(FRA)Ligier/Lamborghini-a 1 volta
19) Mika Hakkinen(FIN)Lotus/Judd-a 1 volta
20) Karl Wendlinger(AUT)Leyton House/Ilmor-a 2 voltas

Melhor Volta: Gerhard Berger(AUT)McLaren/Honda-1m41s141

OBS: Prost foi demitido da Ferrari. Hakkinen passa reto na chicane no treino e danifica o carro. Senna faz volta rápida no treino. **Rubinho estava na cabine da Globo.** Primeira vez no ano que a Ferrari não está entre os 6 primeiros. Senna sai na frente, Schumacher ultrapassa Piquet. Na Volta 1: Senna 1º, Mansell 2º, Berger 3º, Schumacher 4º, Piquet 5º e Alesi 6o. Na volta 2 Mansell passa Berger e pressiona Senna e Schumacher pressiona Berger. **Piquet dá um 360º graus,** mas volta para a corrida sem perder a posição. Schumacher roda e sai da corrida e leva junto Alesi e Larini. **Na volta 5 Alesi e Schumacher batem e abandonam.** Na volta 6 Mansell tenta passar Senna, mas recua quando vê dois carros batidos na reta. **Martini roda e aquaplana na reta. Rubinho dá entrevista sobre as batidas na chuva.** Berger fez a VMR. Patrese vem carregando embaixo do carro, um spoiler de um outro carro. Mansell bate na volta 15 e Berger roda dá dois 360º graus, mas volta à corrida e roda em definitivo na volta 16. A corrida é interrompida quando Piquet estava em 2º lugar. Segunda corrida mais curta da história, a mais curta foi GP Bélgica 2021.

No fim de semana antes dessa corrida Prost foi demitido da Ferrari e o francês foi substituído pelo Morbidelli.

A Ferrari despediu Alain Prost, por causa do comportamento do francês, que vinha fazendo várias críticas a equipe. A escuderia anunciou a demissão do piloto num comunicado lacônico: "A Ferrari decidiu não continuar a sua colaboração com Alain Prost para as temporadas de 1991 e 1992, com efeito imediato". **A gota d'água aconteceu após o GP do Japão. "Minha Ferrari estava pior que um caminhão", desabafou o francês. "Assim não dá gosto de pilotar". A imprensa italiana, que já estava nos calcanhares de Prost, não perdoou a blasfêmia. "Nenhum piloto pode classificar o seu carro de caminhão", decretou a Gazetta dello Sport. "No momento em que Prost classificou a 'vermelha' de caminhão, entregou-se aos advogados da Ferrari numa bandeja de prata", acrescentou o jornal Corriere de la Serra.** Na verdade, Alain tinha motivos para reclamar. Afinal, para quem é o recordista mundial de vitórias na Fórmula 1, não é fácil passar uma temporada inteira em branco. Prost foi substituído na última corrida pelo italiano Gianni Morbidelli, que chegou num modesto sexto lugar. O outro piloto da escuderia, Jean Alesi, saiu da pista logo na quinta volta.

Fonte:www.gemani.hpg.ig.com.br (site foi descontinuado)

CLASSIFICAÇÃO FINAL

1º Ayrton Senna(BRA)McLaren/Honda 96
2º Nigel Mansell(ING)Williams/Renault 72 Perdeu 19 pontos por erros humanos.
3º Riccardo Patrese(ITA)Williams/Renault 53
4º Gerhard Berger(AUT)McLaren/Honda 43
5º Alain Prost(FRA)Ferrari 34
6º Nélson Piquet(BRA)Benetton/Ford 26,5
7º Jean Alesi(FRA)Ferrari 21
8º Stefano Modena(ITA)Tyrrell/Honda 10
9º Andrea de Cesaris(ITA)Jordan/Ford 9
10º Roberto Moreno(BRA)Benetton/Ford 8
11º Pierluigi Martini(ITA)Minardi/Ferrari 6

12º Jirki Jarvi Lehto(FIN)Scuderia Itália/Judd 4
13º Bertrand Gachot(BEL)Jordan/Ford 4
Michael Schumacher(ALE)Benetton/Ford 4
15º Satoru Nakajima(JAP)Tyrrell/Honda 2
Mika Hakkinen(FIN)Lotus/Judd 2
Martin Brundle(ING)Brabham/Yamaha 2
18º Aguri Suzuki(JAP)Larrouse/Ford 1
Julian Bailey(ING)Lotus/Judd 1
Emanuelle Pirro(ITA)Scuderia Itália/Judd 1
Eric Bernard(FRA)Larrouse/Ford 1
Ivan Capelli(ITA)Leyton House/Ilmor 1
Mark Blundell(ING)Brabham/Yamaha 1
24º Gianni Morbidelli(ITA)Ferrari 0,5

TOTAL DE PONTOS DISPUTADOS: 403

CONSTRUTORES PONTOS
1º McLaren/Honda 139
2º Williams/Renault 125 Se não fossem os erros do Canadá e de Portugal seria a campeã.
3º Ferrari 55,5
4º Benetton/Ford 38,5 A Benetton tubarão estreou em San Marino e marcou pontos em 11 das 14 corridas que correu.
5º Jordan/Ford 13
6º Tyrrell/Honda 12
7º Minardi/Ferrari 6
8º Scuderia Itália/Judd 5 Fez um carro razoável para essa temporada.
9º Lotus/Judd 3
Brabham/Yamaha 3
11º Larrouse/Ford 2
12º Leyton House/Ilmor 1

TOTAL DE PONTOS DISPUTADOS: 403

MOTORES PONTOS
1º Honda 151
2º Renault 125
3º Ferrari 61,5
4º Ford 53,5
5º Judd 8
6º Yamaha 3 Não estava contente com a Brabham, e assinou com a Jordan para 92.
7º Ilmor 1

TOTAL DE PONTOS: 403

PAÍSES PONTOS
1º Brasil 130,5
2º Itália 80,5
3º Inglaterra 76
4º França 56
5º Áustria 43
6º Finlândia 6
7º Bélgica 4

Alemanha 4
9º Japão 3

TOTAL DE PONTOS: 403