



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

1964

Primer Gran Premio
de México



1964

LA FICHA

GP DE MÉXICO

III GRAN PREMIO DE MÉXICO

Décima carrera del año

25 de octubre de 1964

En "La Magdalena Mixhuca". Distrito Federal

(carrera # 131 de la historia)

Con 65 laps de 5,000 m., para un total de 325 Km

Podio: 1- Dan Gurney/ Brabham

2- John Surtees/ Ferrari

3- Lorenzo Bandini/ Ferrari

Crono del ganador: 2h 09m 50.32s* a 150.186 Kph/ prom (Grid: 2º) 9 puntos

Vuelta + Rápida: Jim Clark/ Lotus de 1m 58.37s* a 152.413 Kph/prom

Líderes: Jim Clark/ Lotus (de la 1 a la 63) y Dan Gurney/ Brabham (la 64 y la 65)

Pole position: Jim Clark/ Lotus-Climax 1m 57.24s* a 153.531 Kph/ prom

[*Ya se cronometraba hasta las centésimas de segundo]

Pista: seca

INSCRITOS

PILOTO	NAC	EQUIPO	CHASIS	#	MOTOR	CIL	NEUM
Jim CLARK	ING	Team Lotus	Lotus	33	Climax	FWMV V8 1.5	Dunlop
Mike SPENCE	ING	Team Lotus	Lotus	25	Climax	FWMV V8 1.5	Dunlop
Graham HILL	ING	Owen Racing Organisation	BRM	P-261	BRM	P60 V8 1.5	Dunlop
Richie GINTHER	EUA	Owen Racing Organisation	BRM	P-261	BRM	P60 V8 1.5	Dunlop
Jack BRABHAM	AUS	Brabham Racing Organisation	Brabham	BT-11	Climax	FWMV V8 1.5	Dunlop
Dan GURNEY	EUA	Brabham Racing Organisation	Brabham	BT-7	Climax	FWMV V8 1.5	Dunlop
John SURTEES	ING	North American Racing Team	Ferrari	158	Ferrari	205B V8 1.5	Dunlop
Lorenzo BANDINI	ITA	North American Racing Team	Ferrari	1512	Ferrari	207 F12 1.5	Dunlop
Bruce McLAREN	NZA	Cooper Car Company	Cooper	T-73	Climax	FWMV V8 1.5	Dunlop
Phil HILL	EUA	Cooper Car Company	Cooper	T-73	Climax	FWMV V8 1.5	Dunlop
Innes IRELAND	ING	British Racing Partnership	BRP	Mk-2	BRM	P56 V8 1.5	Dunlop
Trevor TAYLOR	ING	British Racing Partnership	BRP	Mk-2	BRM	P56 V8 1.5	Dunlop
Mike HAILWOOD	ING	Reg Parnell Racing	Lotus	25	BRM	P56 V8 1.5	Dunlop
Chris AMON	NZA	Reg Parnell Racing	Lotus	25	BRM	P56 V8 1.5	Dunlop



PILOTO	NAC	EQUIPO	CHASIS	#	MOTOR	CIL	NEUM
Jo BONNIER	SUE	RRC Walker Racing Team	Brabham	BT-7	Climax	FWMV V8 1.5	Dunlop
Moisés SOLANA	MEX	Team Lotus	Lotus	33	Climax	FWMV V8 1.5	Dunlop
Pedro RODRÍGUEZ	MEX	North American Racing Team	Ferrari	156-Aero	Ferrari	178 V6 1.5	Dunlop
Jo SIFFERT	SUI	RRC Walker Racing Team	Brabham	BT-11	BRM	P56 V8 1.5	Dunlop
Hap SHARP	EUA	RRC Walker Racing Team	Brabham	BT-11	BRM	P56 V8 1.5	Dunlop

CÓMO ERA LA HISTORIA POR 1964

Un año en el cual asumía la presidencia de nuestro país Gustavo Díaz Ordaz. Y se inauguraba el Museo de Antropología en el Distrito Federal.

En el mundo. Estaba en su mero mole la bronca de Vietnam. Hablaba el Che Guevara ante el mundo, en la ONU, en Nueva York.

Se jugaba La Olimpiada en Japón; y se excluía de ésta a Sudáfrica, por su racismo.

Se estrenaba en Broadway "El Violinista en el Tejado". En Londres, se hacía la primera exhibición de la película de los Beatles: A Hard Day's Nighth.

Nace Pink Floyd. El grupo británico más revolucionario de siempre: The Beatles, ocupa el primer lugar de la lista de éxitos en Estados Unidos con su canción I Want To Hold Your Hand.

Mueren: Gerardo Murillo "Dr. Atl" gran pintor mexicano y Ian Fleming, el creador de James Bond.

LA FÓRMULA 1

Estaba por ser quinceañera, sin embargo era mucho lo que había madurado.

Nada menos, los carros ya obedecían a reglamentaciones más severas. Los fabricantes de automóviles en el mundo la empezaban a considerar como asunto importante ya que acrecentaba su fama por ser un laboratorio muy valioso para las nuevas prestaciones de los vehículos.

Se rumoreaba en los pasillos por donde andaba la afición, que las compañías japonesas preguntaban mucho y hasta llegaban técnicos de ese país a las carreras. De hecho, ya había conseguido su inscripción el equipo Honda y se hablaba con admiración de una pista de pruebas asombrosa en ese país.

Otra cosa, era calificar para hacer las largadas. No les permitieron realizarla para el GP de Bélgica; en cambio en Alemania, Italia y en los Estados Unidos se presentaron para las calificaciones, pero en las carreras sufrieron tres abandonos.

DE CASA

Pedro Rodríguez llegaba a su tercer Gran Premio. Pero ya había cerca de él, gente que lo acompañaba y planeaba cómo hacer completa toda una temporada; proyecto que fraguaría en uno o dos años más. Por lo pronto, en 1964, sólo corrió en este GP de México.

Moisés Solana, tan sólo tenía como experiencia la carrera del año previo. Y de nuevo fue inscrito.

Era muy rudimentario el sistema, se alquilaba un coche para disputar una justa, y ya.



Los dos hacían callo en carreras nacionales y con incursiones en otras categorías; tanto en casa como en los Estados Unidos.

Pedro, ya conocía al dedillo el mundo del deporte con motores en Europa, porque participaba de las carreras de largo recorrido como las de Reims, en el Nurburing y Le Mans. También desde luego, las canadienses y ni se diga, en Daytona o Sebring de los EUA.

1964

LA CARRERA

Desde que se pactó para que hubiera eventos de Fórmula 1 en México y se construyó ex profeso el autódromo de "La Magdalena", el propósito era contundente. Implicaba que iban a ser varias.

La gente pensaba que sería un espectáculo deportivo para toda la vida...

Por lo pronto, vino la segunda edición nacional que de cierta manera, respaldaba el gran esfuerzo que hacían los organizadores para mantener el interés en la Fórmula 1.

Maravilloso, porque por primera vez en la historia de este deporte, el telón bajaba en suelo patrio. Y aquí mismo, quedaba resuelta la propiedad de la corona mundial de ese año.

Lo bueno además era, que ya había una afición que se había horneado con Las Carreras Panamericanas. Y asimismo, reforzado con todo tipo de pruebas que se hacían en los Estados.

Al fin de cuentas para su gusto, contaban con la cercanía del vecino del norte, donde había varios escenarios y ni hablar: Indianápolis, que hasta 1960 había sido parte del torneo de la categoría mundial.

EL TÍTULO

Una temporada muy reñida. Cada prueba contaba, ya que venían peleando muy parejos los equipos de Ferrari y BRM. No fue otra cosa, que la lucha sorda entre la tecnología inglesa, contra la italiana. Y por si fuera poco, Lotus los asediaba.

La corona iría a ser para Graham Hill (de BRM) o para John Surtees (con Ferrari) poco detrás venía el de Lotus, Jim Clark.

Salieron de Watkins Glen (del GP de los EUA) separados por cinco puntos a favor de Hill; después de Surtees, estaba Clark cuatro puntos debajo.

En la Magdalena había pocas chances de que fuera campeón Clark ya que lo más que podría ganar eran nueve puntos y Hill estaba a nueve exactamente. Lo que sí estaba más a la mano, era, ganarle el subcampeonato a Surtees.

Un duelo entre tres británicos a cual más de competentes. Tres ferreos gladiadores...

El público mexicano se identificaba con Jim Clark quien había ganado en el año previo. Pero...

EN LA LÍNEA DE META

Pasó lo increíble porque en las dos últimas vueltas, se puso de líder Gurney, sobre Jim Clark que había liderado las 63 previas, pero el Lotus del de Escocia, venía cascabeleando por una fuga de aceite impensada.

En cambio, Graham quien largó desde la sexta posición nunca tuvo carro para ir más allá del tercer puesto hasta la mitad de la justa; luego, cayó hasta el décimo sitio y por fin, le faltaron dos giros para acabar el GP mexicano... ..en el undécimo lugar.

John Surtees campeón del mundo. Se había coronado en México, sobre un Ferrari azul y blanco.





COSAS DE LA VIDA

La librea roja, clásica desde el nacimiento del caballito que relincha, brilló por ausentarse.

Sucedió que Enzo Ferrari estaba en desacuerdo con la autoridad deportiva de entonces (que ya era la FIA, por cierto) porque no homologaban sus coches de "Gran Turismo".

"Drake" amenazó con dejar las competiciones.

Para no fallar al compromiso establecido con el torneo mundial, los hizo correr como un entry privado en las dos carreras finales: bajo el nombre de la NART, que era quienes importaban sus coches a los EUA. Y cambió su color oficial.

ARRANCAN

Y el temible "invitado de piedra" era Clark quien desenvainó el puñal perpetrando una pole position de fino bordado. El sábado, echó toda la presión sobre sus contrincantes al dejar a Dan Gurney con su Brabham-Climax, casi un segundo detrás de sí.

Por su parte, los dos de Ferrari; Lorenzo Bandini y Surtees largarían desde la segunda fila. Mike Spence de Lotus, con Graham al lado, lo harían desde la tercera.

Ferrari, concedió el permiso para alinear un tercer coche, que "El Comendador" puso en manos de Pedro Rodríguez.

La expectación estaba al límite de lo soñado. Dichosos los que pudimos asistir.

Tarde memorable.

La suerte jugó su partida y faltando poco para la arrancada traicionó a Graham Hill, ya que el elástico de sus goggles se relajó. La máquina de Surtees, no se sentía a gusto, tal vez por la altura sobre el nivel del mar, quizás la carga en los tanques de combustible mal calculada; o hasta por un set up equivocado.

A quien le tocó trabajar para el desgaste de Graham, fue a Lorenzo Bandini que lo persiguió desde la 12ª lap, hasta que pudo pasarlo a la altura de la 30ª; inclusive, se tocaron en la 31ª cuando ya se quedó Hill detrás y, cayó hasta el decimotercer puesto.

El Ferrari de Surtees venía mejorando conforme el gasto de gasolina rebajaba el lastre. Aprovechó de las condiciones y se metió, el tercero.

A Hill, se le averiaron los escapes. Sólo si abortaban la prueba sus rivales podía coronarse. Mientras que Gurney se aferraba en el segundo sitio.

Todo pintaba a favor de que el milagro sucediera, porque desde la salida Jim se fue furioso a la punta, desdénando al resto. Pero la maldita fuga de aceite que había empezado tan discreta lo obligó a no poder dar el último giro.

Dan Gurney ganó el segundo GP de México.

A Clark nada más le alcanzó, para que lo apuntaran como el del quinto lugar. Dos puntitos...

Muy al corriente con la lectura de la carrera y gracias a Bandini que lo dejó adelantarle; John fue segundo. Nada más y nada menos que, con los seis puntos que requería para alzarse como el nuevo monarca.

Los mexicanos firmaron, con Pedro Rodríguez siendo el sexto, lapeado con un giro y Moises Solana, el décimo, dos vueltas detrás de los punteros.

LOS RECORDS

El velocista impar de la F Uno (corriendo contra reloj) Jim Clark: llegaba a su 18ª pole. Le entregaba a Lotus la 23ª y a Climax, la número 36. Después de él, ha habido corredores muy rápidos pero la media de productividad del escocés sigue siendo de espanto (45.83%) una, de cada dos veces.

En cuanto a la carrera, ésta, coronaba las hazañas de "El Grande John" cuatro veces monarca del mundo en las motocicletas de 500 cc, al servicio de las motos italianas MV Augusta.

Llevar al campeonato a Ferrari, era de verdad, una proeza clamorosa. Era apenas el segundo título que llegaba a Maranello.

Surtees no se quedó con las ganas: triunfó con un Cooper en Mexico en 1966. Fue la penúltima de sus seis victorias, le faltaba esa insólita que le dio a Honda en Monza, un año después.



Gurney había cosechado dos victorias en Francia (en Ruan) y enseguida, otra después en el GP de Bélgica de 1967; fue todo lo que logró con 86 largadas, entre 1959 y 1970. Murió en enero de este 2018, con felices 86 años.

NÚMEROS

Era 1964 pero ya había que obedecer con todo celo, que un coche no pesara ni un gramo por debajo de los 450 kilos.

Aunque la motorización era libre de elegirse: estaba prohibida la "sobrealimentación" y no había que exceder los 1,500 cc de la capacidad dentro de los motores. Por ejemplo, era posible ver diferente número de cilindros en las plantas de impulso, entre un equipo y otro.

La gasolina debía de ser la del comercio normal en Europa; el consumo por carrera no estaba limitado y se podía reabastecer durante la misma.

RELACIÓN CON EL PRESENTE

Cuando al menos dos de las organizaciones de "La Carpa" vienen armadas hasta los dientes, lo más seguro es que haya luchas endiabladas.

Los pilotos se vuelven más importantes, ya que juegan por la gloria que ellos buscan; pero van cubiertos por un recio escudo y en pos de izar una bandera cada vez más impetuosa.

El tercero en discordia también cuenta, y mucho.

Es el caso ahora con las batallas sensacionales que protagonizan Mercedes y Ferrari. Dos concepciones del mundo, de la tecnología y del arte.

Con mucha importancia para Red Bull, quienes traen como compinches a los ingleses de Aston Martin.

El deporte y el dominio del mercado con sus autos de clase premium.

Es muy posible que en el Grand Prix de México que ya viene: se vuelva a desvelar al monarca de este año.

En el asfalto del Autódromo Hermanos Rodríguez, del 26 al 28 de octubre próximo, será la conflagración mundial y usted, debe de ser un testigo fiel de cada cosa que ocurra.

Esto sí que es una fortuna que no tiene precio.

¡Nadie más importante que usted!





[CUANDO SÓLO FALTAN 95 DÍAS]

1964
LAS QUALYS EN MÉXICO

POS	PILOTO	EQUIPO	MOTOR	CRONO	DÉFICIT	MEDIA	%
1°	Jim CLARK	Lotus	Climax	1'57"24	- -	153.531	- -
2°	Dan GURNEY	Brabham	Climax	1'58"10	0.86	152.413	100.734
3°	Lorenzo BANDINI	Ferrari	Ferrari	1'58"60	1.36	151.771	101.160
4°	John SURTEES	Ferrari	Ferrari	1'58"70	1.46	151.643	101.245
5°	Mike SPENCE	Lotus	Climax	1'59"21	1.97	150.994	101.680
6°	Graham HILL	BRM	BRM	1'59"80	2.56	150.250	102.184
7°	Jack BRABHAM	Brabham	Climax	1'59"99	2.75	150.013	102.346
8°	Jo BONNIER	Brabham	Climax	2'00"17	2.93	149.788	102.499
9°	Pedro RODRÍGUEZ	Ferrari	Ferrari	2'00"90	3.66	148.883	103.122
10°	Bruce McLAREN	Cooper	Climax	2'01"12	3.88	148.613	103.309
11°	Richie GINTHER	BRM	BRM	2'01"15	3.91	148.576	103.335
12°	Chris AMON	Lotus	BRM	2'01"17	3.93	148.552	103.352
13°	Jo SIFFERT	Brabham	BRM	2'01"37	4.13	148.307	103.523
14°	Moisés SOLANA	Lotus	Climax	2'01"43	4.19	148.234	103.574
15°	Phil HILL	Cooper	Climax	2'02"00	4.76	147.541	104.060
16°	Innes IRELAND	BRP	BRM	2'02"35	5.11	147.119	104.359
17°	Mike HAILWOOD	Lotus	BRM	2'04"11	6.87	145.033	105.860
18°	Trevor TAYLOR	BRP	BRM	2'04"90	7.66	144.115	106.534
19°	Hap SHARP	Brabham	BRM	2'06"90	9.66	141.844	108.240



1964 LA PARRILLA

+ + + + + +

+ + + + + +

+ + + + + +

2. D. GURNEY - Brabham Climax - 1'58"10

1. J. CLARK - Lotus Climax - 1'57"24

4. J. SURTEES - Ferrari - 1'58"70

3. L. BANDINI - Ferrari - 1'58"60

6. G. HILL - BRM - 1'59"80

5. M. SPENCE - Lotus Climax - 1'59"21

8. J. BONNIER - Brabham Climax - 2'00"17

7. J. BRABHAM - Brabham Climax - 1'59"99

10. B. McLAREN - Cooper Climax - 2'01"12

9. P. RODRÍGUEZ - Ferrari - 2'00"90

12. C. AMON - Lotus BRM - 2'01"17

11. R. GINTHER - BRM - 2'01"15

14. M. SOLANA - Lotus Climax - 2'01"43

13. J. SIFFERT - Brabham BRM - 2'01"37

16. I. IRELAND - BRP BRM - 2'02"35

15. P. HILL - Cooper Climax - 2'02"00

18. T. TAYLOR - BRP BRM - 2'04"90

17. M. HAILWOOD - Lotus BRM - 2'04"11

19. H. SHARP - Brabham BRM - 2'06"90

+ + + + + +

+ + + + + +

+ + + + + + + + + + + + + + + +



1964 SULLEGADA A LA META

| RANK | # | PILOTO | EQUIPO | MOTOR | LAPS | | PTS |
|------|----|-----------------|---------|---------|------|-----------------------------|-----|
| 1° | 6 | Dan GURNEY | Brabham | Climax | 65 | 2h 09m 50.32s | 9 |
| 2° | 7 | John SURTEES | Ferrari | Ferrari | 65 | 2h 10m 59.26s
+1m 08.94s | 6 |
| 3° | 8 | Lorenzo BANDINI | Ferrari | Ferrari | 65 | 2h 10m 59.95s
+1m 09.63s | 4 |
| 4° | 2 | Mike SPENCE | Lotus | Climax | 65 | 2h 11m 12.18s
+1m 21.86s | 3 |
| 5° | 1 | Jim CLARK | Lotus | Climax | 64 | F., de aceite | 2 |
| 6° | 18 | Pedro RODRIGUEZ | Ferrari | Ferrari | 64 | | 1 |
| 7° | 9 | Bruce McLAREN | Cooper | Climax | 64 | | |
| 8° | 4 | Richie GINTHER | BRM | BRM | 64 | | |
| 9° | 10 | Phil HILL | Cooper | Climax | 63 | Motor | |
| 10° | 17 | Moises SOLANA | Lotus | Climax | 63 | | |
| 11° | 3 | Graham HILL | BRM | BRM | 63 | | |
| 12° | 11 | Innes IRELAND | BRP | BRM | 61 | | |
| 13° | 23 | Hap SHARP | Brabham | BRM | 60 | | |
| AB | 15 | Chris AMON | Lotus | BRM | 46 | Caja de marchas | |
| AB | 5 | Jack BRABHAM | Brabham | Climax | 44 | Electricidad | |
| AB | 14 | Mike HAILWOOD | Lotus | BRM | 12 | Recalentamiento | |
| AB | 22 | Jo SIFFERT | Brabham | BRM | 11 | Bomba de gas | |
| AB | 16 | Jo BONNIER | Brabham | Climax | 9 | Suspensión | |
| AB | 12 | Trevor TAYLOR | BRP | BRM | 6 | Recalentamiento | |
| N C | 24 | AJ FOYT | BRM | BRM | | No participa | |

1964
LIDERANDO
EN LA CARRERA
(1) Piloto: J. CLARK
Equipo: Lotus
Motor: Climax

Vueltas liderando: 63
De la 1ª a la 63ª

(2) Piloto: D. GURNEY
Equipo: Brabham
Motor: Climax

Vueltas liderando: 2
La 64ª y la 65ª

Total de laps: 65



1964 EL TORNEO MUNDIAL PILOTOS

| | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | PTS |
|-----|----------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| | | MÓN | HOL | BÉL | FRA | ING | ALE | AUT | ITA | EUA | MÉX | |
| 1° | J. SURTEES* | - | 6 | - | - | 4 | 9 | - | 9 | 6 | 6 | 40 |
| 2° | G. HILL | 9 | 3 | (2) | 6 | 6 | 6 | - | - | 9 | - | 39 |
| 3° | J. CLARK | 3 | 9 | 9 | - | 9 | - | - | - | - | 2 | 32 |
| 4° | L. BANDINI | - | - | - | - | 2 | 4 | 9 | 4 | - | 4 | 23 |
| = | R. GINTHER | 6 | - | 3 | 2 | - | - | 6 | 3 | 3 | - | 23 |
| 6° | D. GURNEY | - | - | 1 | 9 | - | - | - | - | - | 9 | 19 |
| 7° | B. McLAREN | - | - | 6 | 1 | - | - | - | 6 | - | - | 13 |
| 8° | J. BRABHAM | - | - | 4 | 4 | 3 | - | - | - | - | - | 11 |
| = | P. ARUNDELL | 4 | 4 | - | 3 | - | - | - | - | - | - | 11 |
| 10° | J. SIFFERT | - | - | - | - | - | 3 | - | - | 4 | - | 7 |
| 11° | B. ANDERSON | - | 1 | - | - | - | - | 4 | - | - | - | 5 |
| 12° | M. SPENCE | - | - | - | - | - | - | - | 1 | - | 3 | 4 |
| = | T. MAGGS | - | - | - | - | - | 1 | 3 | - | - | - | 4 |
| = | I. IRELAND | - | - | - | - | - | - | 2 | 2 | - | - | 4 |
| 15° | J. BONNIER | 2 | - | - | - | - | - | 1 | - | - | - | 3 |
| 16° | C. AMON | - | 2 | - | - | - | - | - | - | - | - | 2 |
| 17° | M. TRINTIGNANT | - | - | - | - | - | 2 | - | - | - | - | 2 |
| = | W. HANSGEN | - | - | - | - | - | - | - | - | 2 | - | 2 |
| 19° | P. HILL | - | - | - | - | 1 | - | - | - | - | - | 1 |
| = | T. TAYLOR | - | - | - | - | - | - | - | - | 1 | - | 1 |
| = | M. HAILWOOD | 1 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 1 |
| = | P. RODRIGUEZ | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 1 | 1 |

***CAMPEÓN MUNDIAL 1964**
Sólo los 6 mejores resultados se cuentan
1°: 9 PTS / 2°: 6 / 3°: 4 / 4°: 3 / 5°: 2 / 6°: 1 PT



EQUIPOS

| | | 1
MÓN | 2
HOL | 3
BÉL | 4
FRA | 5
ING | 6
ALE | 7
AUT | 8
ITA | 9
EUA | 10
MÉX | PTS |
|----|---------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----|
| 1. | FERRARI | - | 6 | - | - | 4 | 9 | 9 | 9 | 6 | 6 | 45 |
| 2. | BRM | 9 | 3 | 3 | 6 | 6 | 6 | 6 | 3 | 9 | - | 42 |
| 3. | LOTUS | 4 | 9 | 9 | 3 | 9 | - | - | 1 | 2 | 3 | 37 |
| 4. | BRABHAM | - | 1 | 4 | 9 | 3 | - | 4 | - | - | 9 | 30 |
| 5. | COOPER | 2 | - | 6 | 1 | 1 | - | - | 6 | - | - | 16 |
| 6. | BRABHAM | | - | - | - | - | 3 | - | - | 4 | - | 7 |
| 7. | BRP | - | | - | - | - | - | 2 | 2 | 1 | - | 5 |
| 8. | LOTUS | 1 | 2 | - | - | - | - | - | - | - | - | 3 |

Sólo los 6 mejores resultados se cuentan
Nada más el primer coche clasificado marca puntos
1º: 9 PTS / 2º: 6 / 3º: 4 / 4º: 3 / 5º: 2 / 6º: 1 PT

*Número oficial (ya que el primero de 1962 fue de exhibición, fuera del torneo regular)
Para simplificar la info: Escocia, Irlanda y Gran Bretaña o Reino Unido, con una sola abreviatura: ING
Para los Estados Unidos de América, sólo: EUA
Australia (AUS); Austria (AUT); Sudáfrica (SAF); Nueva Zelanda (NZA)