

Rainer W. Schlegelmilch

Ferrari Formula 1



Rainer W. Schlegelmilch

Ferrari Formula 1

Text: Hartmut Lehbrink

KÖNEMANN

For their unflagging support and enthusiasm we would like to thank Giancarlo Baccini, Bernard Cahier, Bernie Ecclestone, Pasquale Lattuneddu and John Surtees.

© 1996 and © 1999 Könemann Verlagsgesellschaft mbH
Bonner Str. 126, D-50968 Köln

Photography (1962-1998) and concept: Rainer W. Schlegelmilch
Text: Hartmut Lehbrink

Art director: Peter Feierabend
Layout: Rainer W. Schlegelmilch and Peter Feierabend
Drawings: Jochen von Osterroth
English translation: Goodfellow & Egan, Cambridge
French translation: Jean-Luc Lesouëf
Editing: Sally Bald
Production manager: Detlev Schaper
Production assistant: Erill Vinzenz Fritz
Typesetting: Oliver Hessmann
Reproductions: Günnewig Produktions GmbH, Mülheim an der Ruhr
Printing and binding: Partenaires Fabrication
Printed in France

ISBN 3-89508-211-2

10 9 8 7 6 5 4 3 2

Contents · Inhalt · Sommaire

Niki Lauda: Foreword · Vorwort · Préface.....6	1950–51.....10
Introduction · Einleitung8	1952–53.....16
The Magnificent Seven.....372	1954–60.....24
Die glorreichen Sieben373	1961.....40
Les Sept Mercenaires.....374	1962.....46
	1963.....50
	1964.....54
Drivers · Fahrer · Pilotes375	1965.....58
Specifications · Technische Daten ·	1966.....64
Spécifications.....376	1967.....68
	1968.....74
Photo Credits · Bildnachweis ·	1969.....78
Crédits photographiques.....379	1970.....84
Glossary · Glossar · Glossaire.....380	1971.....92
Biographies · Biographien.....380	1972.....100
Bibliography · Bibliographie380	1973.....106
	1974.....110
	1975.....118
	1976.....124
	1977.....132
	1978.....138
	1979.....144
	1980.....150
	1981.....156
	1982.....164
	1983.....172
	1984.....180
	1985.....188
	1986.....196
	1987.....204
	1988.....212
	1989.....220
	1990.....230
	1991.....238
	1992.....248
	1993.....260
	1994.....270
	1995.....286
	1996.....302
	1997.....330
	1998.....350



00056704

Ferrari Formula 1



Rainer W. Schlegelmilch

Ferrari Formula 1

Text: Hartmut Lehbrink

KÖNEMANN

For their unflagging support and enthusiasm we would like to thank Giancarlo Baccini, Bernard Cahier, Bernie Ecclestone, Pasquale Lattuneddu and John Surtees.

© 1996 and © 1999 Könemann Verlagsgesellschaft mbH
Bonner Str. 126, D-50968 Köln

Photography (1962-1998) and concept: Rainer W. Schlegelmilch
Text: Hartmut Lehbrink

Art director: Peter Feierabend
Layout: Rainer W. Schlegelmilch and Peter Feierabend
Drawings: Jochen von Osterroth
English translation: Goodfellow & Egan, Cambridge
French translation: Jean-Luc Lesouëf
Editing: Sally Bald
Production manager: Detlev Schaper
Production assistant: Erill Vinzenz Fritz
Typesetting: Oliver Hessmann
Reproductions: Günnewig Produktions GmbH, Mülheim an der Ruhr
Printing and binding: Partenaires Fabrication
Printed in France

ISBN 3-89508-211-2

10 9 8 7 6 5 4 3 2

Contents · Inhalt · Sommaire

Niki Lauda: Foreword · Vorwort · Préface.....6	1950–51.....10
Introduction · Einleitung8	1952–53.....16
The Magnificent Seven.....372	1954–60.....24
Die glorreichen Sieben373	1961.....40
Les Sept Mercenaires.....374	1962.....46
Drivers · Fahrer · Pilotes375	1963.....50
Specifications · Technische Daten ·	1964.....54
Spécifications.....376	1965.....58
Photo Credits · Bildnachweis ·	1966.....64
Crédits photographiques.....379	1967.....68
Glossary · Glossar · Glossaire.....380	1968.....74
Biographies · Biographien.....380	1969.....78
Bibliography · Bibliographie380	1970.....84
	1971.....92
	1972.....100
	1973.....106
	1974.....110
	1975.....118
	1976.....124
	1977.....132
	1978.....138
	1979.....144
	1980.....150
	1981.....156
	1982.....164
	1983.....172
	1984.....180
	1985.....188
	1986.....196
	1987.....204
	1988.....212
	1989.....220
	1990.....230
	1991.....238
	1992.....248
	1993.....260
	1994.....270
	1995.....286
	1996.....302
	1997.....330
	1998.....350



Long Beach (USA) 1976



Nürburgring (D) 1976



Hockenheim (D) 1977



Melbourne (AUS) 1996

Foreword

by Niki Lauda

Vorwort

von Niki Lauda

Préface

par Niki Lauda

Ferrari: among the many thoughts this conjures up is a plunge into a sea of emotions, there either to drown or to take flight and soar to the incomparable.

Incomparable in the brilliance of the technology, the elegance of its implementation, in the intensity of sensations, in the boundlessness of enthusiasm.

Much of this can be attributed to the legacy of the marque's lord and master, to the contradictory, impassioned temperament of Enzo Ferrari.

My four years at Ferrari were the most exciting time of my career, and I think that I experienced the full gamut of emotions like no other driver. Many aspects of this I loved, some I hated, but my memory has retained only the positive which originally gave birth to the Ferrari legend and continues to nurture it.

When I joined the Formula 1 world Rainer Schlegelmilch was already there, and he still is. His consistency of performance is therefore of almost Ferrari-like scale. Consistency in itself would mean nothing, however, were it not linked with the Ferrari virtues of brilliance and a finely-tuned sense of aesthetics. It is precisely that which Rainer invariably demonstrates, and it is that which has made his photos and this book possible.

Ferrari, das heißt neben vielem anderem auch: Sich in Emotionen fallenzulassen und darin entweder zu ersaufen oder beflügelt aufzusteigen und Dinge zu vollbringen, die unvergleichlich sind.

Unvergleichlich in der Brillanz der Technik, in der Eleganz der Durchführung, in der Intensität der Empfindung, in der Maßlosigkeit der Begeisterung.

Vieles davon läßt sich auf die Erbmasse des alten Herrn zurückführen, auf das widersprüchliche, aufregende Naturell des Enzo Ferrari.

Meine vier Jahre mit Ferrari waren die aufregendste Zeit meiner Karriere, und ich glaube, daß ich wie kein anderer Fahrer durch das Wechselbad der Emotionen gegangen bin. Vieles davon habe ich geliebt, manches habe ich gehaßt, aber in der Erinnerung bleibt einzig und allein das Positive, das die Legende Ferrari begründet hat und sie weiterträgt.

Als ich in die Formel 1 kam, war Rainer Schlegelmilch bereits da, und er ist es heute noch. Somit hat er eine Konsequenz der Performance vorzuweisen, die schon bald Ferrari-Dimensionen annimmt. Konsequenz allein hätte nichts zu bedeuten, wäre sie nicht mit den Ferrari-Tugenden der Brillanz und dem Sinn für Ästhetik verbunden. Genau das ist bei Rainer unveränderlich der Fall, und so konnten seine Aufnahmen und ein Buch wie dieses entstehen.

Ferrari consiste, à côté de beaucoup d'autres choses, à plonger dans les émotions pour s'y noyer ou en ressortir tel un phénix, et accomplir alors des choses incomparables.

Incomparables tellement la technique est brillante, la réalisation élégante, les sensations intenses et l'enthousiasme démesuré.

Une part importante de tout cela revient à coup sûr au patrimoine génétique du vieux Monsieur, à la nature excitante et pleine de contradictions d'Enzo Ferrari.

Les quatre ans que j'ai passés avec Ferrari ont été les années les plus riches de ma carrière et je pense avoir été secoué comme aucun autre pilote par les vagues alternantes des émotions. Beaucoup de choses ont suscité mon amour, quelques-unes ma haine, mais dans le souvenir seul demeure le positif, celui qui a créé la légende Ferrari et continue de la véhiculer.

Lorsque je suis venu à la Formule 1, Rainer Schlegelmilch était déjà là et il y est encore aujourd'hui. Il peut ainsi avancer une constance dans la performance qui prend bientôt des dimensions Ferrari. Constance en soi ne signifierait pas grand chose si elle n'était liée aux valeurs Ferrari de brillante et au sens de l'esthétisme. C'est ce qui est demeuré inchangeable chez Rainer, et a permis de faire ces photographies et ce livre.



Introduction · Einleitung

Ferrari – as common a name in Italy as Smith or Jones here. But put the name on a car, especially a racing car, and suddenly there's passion in the air. The history of the Scuderia is full of love and hate and death, like the libretto of an Italian opera from the last century. And also full of hope ...

Love: of the drivers as well, of course, when they're young, impetuous and brash in the heat of action, like the young Jacky Ickx, Gilles Villeneuve who died so young, and Jean Alesi who was perhaps brought into the team too early.

And hate: particularly of the drivers if they don't win as expected or simply often enough. First demoted and then fired in mid-season: men like John Surtees in his prime, the later Jacky Ickx, or René Arnoux who'd aged mentally.

And death: of Lorenzo Bandini who went off the track in Monaco in 1967, tired, fired-up and overstretched because everyone was demanding too much of him. And that of Gilles Villeneuve whom the *commendatore* almost affectionately called his Prince of Destruction and who in the end destroyed himself. It was 1982 in Zolder, and he was just too fast, exactly as everyone had predicted. The *tifosi* remain true to their legends – even seven years later it was still possible to see "Gilles, you live on – in us" painted on the track.

And hope: now resting, for the second time in the marque's history, on the shoulders of a German, on Michael Schumacher as if he were a faith healer or a Messiah under the banner of the prancing horse.

The fascination of Ferrari – that remains unchanged, even if this fascination no longer hovers above Enzo Ferrari the man like a halo. It's hardly been transferred to the hydra in the form of Fiat which has swallowed up 90 % of Ferrari.

The explanation is simple: the cars are the idols.

Ferrari – in Italien ist das ein Dutzendname wie hierzulande Müller oder Meier. Aber wenn er auf einem Auto geschrieben steht, einem Rennwagen zumal, kommen Emotionen ins Spiel. Die Geschichte der Scuderia ist voll mit Liebe und Haß und Tod, wie das Libretto zu einer italienischen Oper des 19. Jahrhunderts. Und mit Hoffnung ...

Mit Liebe: natürlich auch zu den Piloten, wenn sie jung sind, ungestüm und unverfroren im Spiel mit dem Feuer, wie der frühe Jacky Ickx, der früh vollendete Gilles Villeneuve, der vielleicht zu früh ins Team aufgenommene Jean Alesi.

Und Haß: vor allem gegen die Piloten, wenn sie nicht pflichtgemäß oder einfach nicht genug siegen. Erst demontiert und dann mitten in der Saison gefeuert: Männer wie der reife John Surtees, der späte Jacky Ickx, der im Kopf gealterte René Arnoux.

Und Tod: dem von Lorenzo Bandini, der 1967 in Monaco vom rechten Weg abkommt, müde, aufgeputscht und überfordert, weil alle zuviel von ihm verlangen. Und dem von Gilles Villeneuve, den der *Commendatore* beinahe zärtlich seinen Prinzen der Zerstörung nennt und der sich am Ende selbst zerstört, 1982 in Zolder und jenseits von schnell, wie alle es vorausgesagt haben. Die *tifosi* halten ihren Legenden die Treue – noch sieben Jahre später steht in Monza auf der Piste geschrieben: Gilles, du lebst – in uns.

Und Hoffnung: In diesen Tagen ruht sie, zum zweitenmal in der Historie der Marke, auf einem Deutschen, auf Michael Schumacher, als sei er ein Wunderheiler oder ein Messias im Zeichen des tänzelnden Pferdes.

Faszinosum Ferrari – das hat sich nicht geändert, auch seitdem es nicht mehr den Mann Enzo Ferrari umkränzt wie eine Aureole. Auf die Hydra Fiat, die sich Ferrari zu 90 Prozent einverleibt hat, kann es kaum übergegangen sein.

Die Erklärung ist einfach: Die Autos sind die Idole.

Ferrari – en Italie, Ferrari est un patronyme aussi banal que, en France, Dupont ou Durand. Mais, apposé sur une voiture et, a fortiori, sur une voiture de course, il donne libre cours aux émotions. L'histoire de la Scuderia est marquée du sceau de l'amour, de la haine et de la mort, comme le livret d'un opéra italien du XIX^e siècle. Mais aussi du sceau de l'espoir ...

Le sceau de l'amour : naturellement, aussi, pour les pilotes quand ils sont jeunes, impétueux et n'hésitent pas à jouer avec le feu, comme Jacky Ickx dans sa jeunesse, Gilles Villeneuve disparu prématurément, Jean Alesi intégré peut-être trop tôt à l'écurie.

Et du sceau de la haine : notamment pour les pilotes qui ne gagnent pas, contrairement à ce que l'on attend d'eux ou, tout simplement, pas assez souvent. D'abord déstabilisés, puis licenciés au cœur de la saison : des hommes comme un John Surtees d'âge mûr, un Jacky Ickx dans la fleur de l'âge, ou un René Arnoux qui avait pris un coup de vieux.

Et du sceau de la mort : celle de Lorenzo Bandini, qui quitte la bonne trajectoire en 1967 à Monaco, fatigué, dopé et à bout de nerfs parce que tous exigeaient trop de lui. Et celle de Gilles Villeneuve, que le *Commendatore* appelait presque avec tendresse son « Prince destructeur » et qui s'est finalement détruit lui-même, en 1982 à Zolder, ayant totalement présumé de sa vitesse, comme tous l'avaient prédit. Les *tifosi* restent fidèles à sa légende – sept ans plus tard, il peignent sur la piste de Monza : Gilles, tu vis – dans notre cœur !

Et du sceau de l'espoir : ces jours-ci, il repose, pour la deuxième fois dans l'histoire de la marque, sur un Allemand, sur Michael Schumacher, comme s'il était un guérisseur miracle ou un messie sous le signe du Cheval cabré.

Fascination Ferrari – rien n'a changé en cela, même depuis qu'elle ne cerne plus l'homme Enzo Ferrari comme une auréole. Elle ne risque guère de s'être transférée sur l'hydre Fiat qui a englouti 90 % de Ferrari.

L'explication est très simple : les idoles, ce sont les voitures.



1950/51



Alberto Ascari, 125/F1, International Trophy, Silverstone 1950

Beginning, change and farewell: the years 1950 and 1951 were the prologue to the Drivers' World Championship and the epilogue to a mixed formula which had regulated the coexistence on the Grand Prix circuits since 1947 of blown 1.5-litre and unblown 4.5-litre engines. Alfa Romeo and Ferrari had taken up opposite positions. However, while Milan dominated, Maranello merely threatened. At this stage Alfa was still in control. Its drivers, Dr Giuseppe Farina and Juan Manuel Fangio, shared all six Grands Prix of the 1950 season between themselves.

From June onwards the Ferrari driver Alberto Ascari interrupted this Alfa double act, maturing quickly to become a rival, driving the 275/F1 (3332 cc, 300 hp at 7300 rpm) in Spa, the 340/F1 (4101 cc, 335 hp at 7000 rpm) in the *Prix des Nations* in Geneva, which did not count towards the World Championship, the 375/F1 (4493 cc, 350 hp at 7000 rpm) in Monza. The man behind this increase in engine size was motor engineer Aurelio Lampredi. Ascari finished second behind Farina in the Italian Grand Prix on 3 September 1950, but then had to share his car and points with his less gifted compatriot Amedeo Serafini who had dropped out with his own car after 20 laps.

Going into the 1951 season, therefore, this meant that the Alfetta 159 and the Ferrari 375/F1, the ageing king and the up-and-coming crown prince, were neck-and-neck. Ferrari had three advantages to set against Alfa's proven maturity: a more powerful torque curve, better acceleration and a more modest fuel consumption, as the super-charged engines of the Tipo 159 guzzled 120 litres of a special fuel mixture per 100 kilometres.

The Grands Prix of those years were frequently three-hour affairs. The longest, in Reims, ran for 602 kilometres. That meant up to two refuelling stops which well-drilled teams could complete in less than 20 seconds. Bern and Reims saw Fangio first across the winning line, while Farina won in Spa, and with them the spirit of the old days.

The British Grand Prix on 11 July then represented the twilight of the gods as the short, fat Argentinian Froilan Gonzalez, starting from pole position, beat off the Alfetta challenge under the banner of the *cavallino rampante*, the prancing horse. And to add to the fun, Ferrari followed this with Ascari victories at the Nürburgring and in Monza, a triple jump into the stuff of legend.

The Championship was therefore wide open as the Grand Prix circus reached its finale in Barcelona. Fangio or Ascari? At the end it was the Argentinian, but only because Ferrari faltered, haunted by tyre problems with their 16-inch rear wheels whereas Alfa had opted for 18 inches which turned out to be the right choice. Two inches – sufficient to secure them a box seat in the hall of fame.

Aufbruch, Umbruch und Abschied: Die Jahre 1950 und 51 sind der Prolog zur Fahrerweltmeisterschaft und der Epilog zu einer Mischformel, die seit 1947 das Miteinander auf den Grand-Prix-Pisten regelt: 1,5 Liter mit Kompressor oder 4,5 Liter ohne. An den Amplituden haben sich Alfa Romeo und Ferrari eingenistet. Nur: Während Mailand dominiert, droht Maranello lediglich. Noch herrschen die Alfa. Ihre Fahrer Dr. Giuseppe Farina und Juan Manuel Fangio machen alle sechs Großen Preise der Saison 1950 untereinander aus.

Ab Juni indessen mischt sich Ferrari-Pilot Alberto Ascari störend in den Monolog der Alfetta, reißt im Dreischritt zum Rivalen, mit dem 275/F1 (3332 cm³, 300 PS bei 7300 U/min) in Spa, mit dem 340/F1 (4101 cm³, 335 PS bei 7000 U/min) beim Preis der Nationen in Genf, der nicht zum Grand-Prix-Zyklus zählt, mit dem 375/F1 (4493 cm³, 350 PS bei 7000 U/min) in Monza. Der Mann hinter dieser Hubraum-Aufrüstung ist Motoreningenieur Aurelio Lampredi. Beim *Gran Premio d'Italia* am 3. September 1950 wird Ascari zweiter hinter Farina, muß sich indessen Fahrzeug und Punkte mit seinem weniger begnadeten Landsmann Amedeo Serafini teilen, als sein eigenes Auto nach 20 Runden ausgeschieden ist.

Damit sind die Positionen für 1951 bezogen: Alfetta 159 und Ferrari 375/F1, der alternde König und der alerte Kronprinz, stehen einander ebenbürtig gegenüber. Der gestandenen Reife des Alfa hat der Ferrari drei Vorzüge entgegenzusetzen: einen bulligeren Verlauf des Drehmoments, bessere Beschleunigung, bescheideneres Konsumverhalten, denn die aufgeladenen Triebwerke des Tipo 159 dürstet es nach 120 Litern Spezialgemisch pro hundert Kilometer.

Die Grand Prix jener Jahre sind häufig Angelegenheiten von drei Stunden, der längste, in Reims, geht über 602 Kilometer. Das bedeutet bis zu zwei Tankstopps, die gut austrainierte Teams in unter 20 Sekunden herunterturnen. In Bern und Reims gewinnt Fangio, in Spa Farina, mit ihnen der Geist der alten Zeit.

Der Große Preis von England am 14. Juli gerät indessen zur Götterdämmerung, als der kleine, feiste Argentinier Froilan Gonzalez, aus der Pole Position gestartet, die Alfetta niederringt – im Zeichen des *cavallino rampante*, des tänzelnden Pferdchens. Und weil das Spaß macht, sattelt Ferrari noch ein bißchen drauf mit Ascari-Siegen am Nürburgring und in Monza, ein Dreisprung in den Mythos.

Damit ist das Championat weit offen, als sich der Grand-Prix-Zirkus zum Finale in Barcelona zusammenfindet. Fangio oder Ascari? Am Ende ist's der Argentinier, aber nur, weil die Ferrari verwachst haben, heimgesucht von Reifenproblemen mit ihren 16-Zoll-Rädern hinten, wo die Alfa-Leute für 18 Zoll votierten und damit die richtige Wahl trafen. Zwei Zoll Differenz – das reicht sogar für einen Logenplatz in der Legende.

Nouveau départ, changement de cap et adieux: les années 1950 et 1951 sont le prologue du championnat du monde des conducteurs et l'épilogue d'une formule mixte qui régit depuis 1947 les compétitions sur les pistes de Grands Prix: moteurs de 1,5 l avec compresseur ou moteurs atmosphériques de 4,5 l. Alfa Romeo et Ferrari ont démarqué leur territoire sur les circuits. A un détail près: tandis que Milan domine, Maranello ne fait que menacer. Les Alfa font encore la loi. Leurs pilotes, Giuseppe Farina et Juan Manuel Fangio, s'adjugent à eux deux la totalité des six Grands Prix de la saison 1950.

A partir de juin, soudain, le pilote vedette de Ferrari, Alberto Ascari, vient troubler le monologue des Alfetta et, en trois étapes – avec la 275/F1 (3332 cm³, 300 ch à 7300 tr/mn) à Spa, avec la 340/F1 (4101 cm³, 335 ch à 7000 tr/mn), au Prix des Nations, à Genève, qui ne possède pas le label des Grands Prix, et avec la 375/F1 (4493 cm³, 350 ch à 7000 tr/mn), à Monza – se mue en un véritable rival. L'homme responsable de cette majoration de cylindrée est le motoriste Aurelio Lampredi. Au *Gran Premio d'Italia*, le 3 septembre 1950, Ascari termine second derrière Farina, qui doit partager voiture et points avec son compatriote moins talentueux Amedeo Serafini, sa propre voiture étant tombée en panne au bout de vingt tours.

Les positions sont donc prises pour 1951: l'Alfetta 159 et la Ferrari 375/F1 se font face. La Ferrari peut opposer trois atouts à la maturité à toute épreuve de l'Alfa Romeo: une courbe de couple plus musclée, de meilleures accélérations et une consommation plus modérée, car les moteurs suralimentés de la Tipo 159 ne s'octroient pas moins de 120 litres de mélange spécial aux cent kilomètres.

Les Grands Prix de cette époque durent fréquemment trois heures et le plus long, celui de Reims, est couru sur 602 kilomètres. A Berne et à Reims, le vainqueur s'appelle Fangio, à Spa, Farina et, avec eux, c'est l'esprit du bon vieux temps qui gagne.

Le Grand Prix d'Angleterre, le 14 juillet, évoque en revanche le crépuscule des dieux lorsque le petit et replet argentin Froilan Gonzalez, parti de la pole position, écrase les Alfetta – sous le signe du *Cavallino rampante*. Mais, comme s'il y prenait plaisir, Ferrari en rajoute encore avec les victoires d'Ascari au Nürburgring et à Monza, trilogie d'où naquit le mythe.

Le championnat est donc totalement indécis lorsque la caravane des Grands Prix se réunit pour la finale à Barcelone. Fangio ou Ascari? C'est en fin de compte l'Argentin qui gagne, mais seulement parce que l'écurie Ferrari fait le mauvais choix et est décimée par des problèmes de pneumatiques avec ses roues de 16 pouces à l'arrière, contrairement à l'écurie Alfa Romeo qui choisit des pneus de 18 pouces et, ainsi, prend une option sur la victoire. Deux pouces de différence – cela suffit pour entrer de plain-pied dans la légende.



Genève (CH), 1950



Silverstone (GB), 1951

Ascari's 340/F1 embodies the state of the art at the Grand Prix des Nations in the battle against the Alfettas. As the old saying has it, however: big engine good, bigger engine better.

Mittel-Maß: Ascari's 340/F1 verkörpert beim Grand Prix des Nations den letzten Stand der Dinge im Kampf gegen die Alfetta. Aber eine alte Weisheit sagt, viel Hubraum sei gut, mehr Hubraum besser.

Juste milieu : au Grand Prix des Nations, la 340/F1 d'Ascari est l'arme la plus affûtée pour le duel contre les Alfetta. Mais un vieux dicton dit que, si une grosse cylindrée, c'est bien, une encore plus grosse cylindrée, c'est encore mieux.

The bull-fighting spirit: in the duel against Juan Manuel Fangio the "other Argentinian" José Froilan Gonzalez, a.k.a. the Pampas Bull, wins. Enzo Ferrari rejoices.

Einfach stierisch: Im Duell gegen Juan Manuel Fangio siegt der »andere Argentinier« José Froilan Gonzalez, der Pampas Bull. Enzo Ferrari frohlockt.

Lutte de titans : dans le duel contre Juan Manuel Fangio, c'est l'« autre Argentin », José Froilan Gonzalez, le taureau de la pampa, qui l'emporte. Enzo Ferrari jubile.

A look back: Ascari establishes eye contact as an Alfetta comes alongside, does not allow himself to be distracted and wins the Italian Grand Prix. Not so long ago he was playing second fiddle to the Alfas.

Rückschau: Ascari sucht den Blickkontakt, als ein Alfetta längsseits kommt, läßt sich nicht beirren und siegt beim *Gran Premio d'Italia*. Es ist noch nicht lange her, da hatte er das Nachsehen.

Clin d'œil en arrière : Ascari a le regard rivé sur son rétroviseur quand une Alfetta cherche à le doubler, mais il ne se laisse pas troubler et remporte la victoire au *Gran Premio d'Italia*. Il n'y a pas si longtemps, il avait dû s'avouer vaincu.



Monza (I), 1951