

Em 1951 a equipe Alfa Romeo foi campeã de pilotos com o Fangio, que conquistou o primeiro dos seus cinco títulos mundiais, mas dessa vez a equipe Ferrari foi um rival à altura da Alfa Romeo, que tinha um modelo já ultrapassado, construído antes da 2ª Grande Guerra. Já a Ferrari conseguiu vencer três corridas e marcou mais pontos que a equipe da Alfa Romeo. Nessa época não existia campeonato de construtores, se existisse a equipe Ferrari seria campeã. Os dois pilotos da equipe de Maranello: Ascari e Gonzalez foram respectivamente vice-campeão e terceiro colocado no mundial. Ambos deixaram o campeão do ano anterior (Farina) em quarto lugar. Essa performance já mostrava que a Ferrari estava prestes a ser o melhor carro da F1 e dominar as temporadas seguintes da F1, o que realmente aconteceu em 1952 e 1953. No final da temporada a Alfa Romeo abandonou a F1.

***REGULAMENTO:** Motores de 1,5 litros com compressor ou 4,5 litros aspirado. Sem limitação de peso e combustível. Era permitida participação em dupla ou trinca de pilotos. Valiam os 4 melhores resultados. Sistema de pontuação 8-6-4-3-2 e a VMR valia 1 ponto.*

PERFORMANCES:

*Alfa Romeo melhor: Sui, Bel
Ferrari melhor: Ing, Ale, Ita
Empate: Fra, Esp*

Alfa Romeo 2 x 3 Ferrari (Nos pontos Ferrari 86 x 73 Alfa Romeo) Ferrari estava ligeiramente melhor.

Quebras: Ferrari 11 x 9 Alfa Romeo

*Vitórias:
Alfa Romeo 4 (Fangio 3 e Farina 1)
Ferrari 3 (Ascari 2 e Gonzalez 1)*

*Poles:
Alfa Romeo 4 (Fangio 4)
Ferrari 3 (Ascari 2 e Gonzalez 1)*

*VMR:
Alfa Romeo 7 (Fangio 5 e Farina 2)*

*Hat Trick:
Alfa Romeo 2 (Fangio 2)*

*Dobradinhas de largada:
Alfa Romeo 3*

*Dobradinhas de chegada:
Ferrari 1*

OBS 1: COMPARATIVO FANGIO X ASCARI:

*Fangio x Ascari:
Largadas: 5 x 2 (0,9s sem contar GP Suíça)
Chegadas: 4 x 3
Vitórias: 3 x 2
Pontos: 31 x 25*

OBS 2: COMPARATIVO FARINA X GONZALEZ:

Farina x Gonzalez:

Largadas: 3 x 3 (0,1s Gonzalez)*

Chegadas: 2 x 5

Vitórias: 1 x 1

Pontos: 19 x 24

() Sem contar GP Suíça, pois o argentino tomou 20 segundos do Farina. No GP Bélgica Gonzalez não correu.*

OBS 3: FANGIO E A PARADA DE BOXE:

Nesse Ano Fangio ganhou algumas corridas fazendo parada de boxe para reabastecer e trocar os pneus (pit stops): Inglaterra, França e Espanha.

OBS 4: ALFA ROMEO ABANDONA A F1:

No final do ano, a Alfa Romeo resolveu abandonar a F1, talvez por que a FIA tenha mudado o regulamento dos motores para 1952. Fangio teve que ir para a BRM em 1952, e em 1953 ele correria pela Maserati.

A Alfa Romeo voltaria a F1 nos anos 70/80 como fornecedora de motores, e em 2019 como equipe utilizando motores Ferrari.

OBS 5: CORRIDA COM MAIOR DISTÂNCIA PERCORRIDA DA F1:

O GP França 51, foi a prova com a maior distância percorrida da história da F1 com 601 km em 77 voltas, por isso era permitido correr em duplas por causa do desgaste físico dos pilotos.

OBS 6: MOTOR BRM V 16 COM COMPRESSOR:

Em 1951 a equipe BRM (British Racing Motors) veio com um carro com motor V16 de 1.500 cm3 sobrealimentado com compressor, até onde se sabe foi o motor da história da F1 com esse dispositivo.

O motor BMR tinha 600 HP, mas o carro era extremamente pesado (736 kg), por isso não teve a performance desejada. O melhor resultado foi 5º lugar no GP Inglaterra.

Fonte: https://en.wikipedia.org/wiki/BRM_Type_15 (Wikipedia)

OBS 7: CHICO LANDI:

Nesse ano, no GP Itália 1951, dia 16 de setembro de 1951, estreou o primeiro brasileiro a correr na F1: Chico Landi. Ele correu pela equipe Ferrari.

Chico Landi foi o primeiro piloto a vencer pela Ferrari, quando venceu o GP Bari de 1948. (Informação de Emerson Fittipaldi no podcast pelas pistas de julho 2024)

Fonte: <https://www.youtube.com/watch?v=IYEMVgoZYAA&t=1244s>

8)GP DA SUÍÇA

Local: Bremgarten

Pole-Position:

- 1)Juan Manuel Fangio(ARG)Alfa Romeo-2m35s9**
- 2)Giuseppe Farina(ITA)Alfa Romeo-2m37s8**
- 3)Luigi Villorresi(ITA)Ferrari-2m39s3
- 4)Consalvo Sanesi(ITA)Alfa Romeo-2m40s3
- 5)Emmanuel de Graffenried(SUI)Alfa Romeo-2m41s8
- 6)Pietro Taruffi(ITA)Ferrari-2m45s2
- 7)Alberto Ascari(ITA)Ferrari-2m46s0 Ascari teve algum problema no treino.
- 8)Louis Rosier(FRA)Talbot-2m52s7
- 9)Peter Whitehead(ING)Ferrari-2m52s9
- 10)Rudolf Fischer(SUI)Ferrari-2m54s1
- 11)Henri Louveau - Talbot-2m56s2
- 12)Philippe Etancelim(FRA)Talbot-2m57s3
- 13)Froilan Gonzalez(ARG)Talbot-2m57s3
- 14)Stirling Moss(ING)HWM/Alta-2m58s4 Estreia do Moss.**
- 15)Yves-Giraud Cabantous(FRA)Talbot-3m00s3
- 16)Peter Hirt(SUI)Veritas-3m01s6
- 17)Harry Schell(EUA)Maserati-3m02s4
- 18)Johnny Claes(BEL)Talbot-3m02s5
- 19)Louis Chiron(MON)Maserati-3m03s1**
- 20)George Abecassis(ING)-3m03s8
- 21)Guy Mairesse(BEL)Talbot-3m12s0

Corrida: 27/05/1951- 42 voltas

Classificação Final:

- 1)Juan Manuel Fangio(ARG)Alfa Romeo-2h07m53s64 (9 pontos) Corrida com chuva.**
- 2)Pietro Taruffi(ITA)Ferrari-a 55s24 (6 pontos)
- 3)Giuseppe Farina(ITA)Alfa Romeo-a 1m19s31 (4 pontos)
- 4)Consalvo Sanesi(ITA)Alfa Romeo-a 1 volta (3 pontos)
- 5)Emmanuel de Graffenried(SUI)Maserati-a 2 voltas (2 pontos)
- 6)Alberto Ascari(ITA)Ferrari-a 2 voltas
- 7)Louis Chiron(MON)Maserati-a 2 voltas
- 8)Stirling Moss(ING)HWM/Alta-a 2 voltas**
- 9)Louis Rosier(FRA)Talbot-a 3 voltas
- 10)Philippe Etancelim(FRA)Talbot-a 3 voltas
- 11)Rudolf Fischer(SUI)Ferrari-a 3 voltas
- 12)Harry Schell(EUA)Maserati-a 4 voltas
- 13)Johnny Claes(BEL)Talbot-a 7 voltas
- 14)Guy Mairesse(BEL)Talbot-a 11 voltas

Melhor Volta: Juan Manuel Fangio(ARG)Alfa Romeo-2m51s1

OBS: O circuito de Bremgarten, localizado nos arredores de Berne, foi o escolhido para abrir a temporada de 1951, onde o público testemunhou uma árdua luta dos maiores competidores do mundo sob condições climáticas bastante traiçoeiras. A pole position ficou nas mãos de Juan Manuel Fangio e sua Alfa Romeo, que liderou praticamente toda a prova, exceto quando precisou reabastecer e perdeu a liderança para seu companheiro de equipe, Giuseppe Farina, durante alguns instantes. Após recuperar a primeira posição, ali permaneceu até a bandeirada final. O segundo lugar ficou com Piero Taruffi, a bordo de uma Ferrari, mas o destaque da prova, além do próprio Fangio, ficou com um estreante: o inglês Stirling Moss, que largada na décima-quarta posição no grid com seu HWM e terminou em oitavo lugar, posição bastante honrosa levando-se em conta as condições da prova.

9)GP DOS ESTADOS UNIDOS

Local: Indianápolis (500 milhas)

Pole-Position:

- 1)Duke Nalon(EUA)Kurtis Kraft/Novi-4m23s74
- 2)Lee Wallard(EUA)Kurtis Kraft/Offenhauser-4m26s59
- 3)Jack McGrath(EUA)Kurtis Kraft/Offenhauser-4m28s05
- 4)Duane Carter(EUA)Deidt/Offenhauser-4m29s16
- 5)Mauri Rose(EUA)Deidt/Offenhauser-4m29s82
- 6)Troy Ruttman(EUA)Kurtis Kraft/Offenhauser-4m32s08
- 7)Mike Nazaruk(EUA)Kurtis Kraft/Offenhauser-4m32s35
- 8)J. Parsons(EUA)Kurtis Kraft/Offenhauser-4m32s41
- 9)Tony Bettenhauser(EUA)Deidt/Offenhauser-4m32s83**
- 10)Cecil Green(EUA)Kurtis Kraft/Offenhauser-4m32s95
- 11)F.Agabashian(EUA)Kurtis Kraft/Offen.-4m26s61
- 12)Sam Hanks(EUA)Kurtis Kraft/Offenhauser-4m30s68
- 13)Walt Brown(EUA)Kurtis Kraft/Offenhauser-4m32s92
- 14)Walt Faulkner(EUA)Kuzma/Offenhauser-4m23s02
- 15)C. Scarborough(EUA)Kurtis Kraft/Offenh.-4m25s46
- 16)Bill Schindler - Kurtis Kraft/Offenhauser-4m28s59
- 17)Henry Banks(EUA)Moore/Offenhauser-4m28s86
- 18)Cliff Griffith(EUA)Kurtis Kraft/Offenhauser-4m28s98
- 19)C. Stevenson(EUA)Marchese/Offenhauser-4m29s13
- 20)Bill Vukovich(EUA)Trevis/Offenhauser-4m29s21
- 21)George Connor(EUA)Lesovsky/Offenhauser-4m29s96
- 22)Gene Force - Kurtis Kraft/Offenhauser-4m30s47
- 23)Mack Hellings(EUA)Deidt/Offenhauser-4m30s83
- 24)Carl Forberg - Kurtis Kraft/Offenhauser-4m30s90
- 25)Rodger Ward(EUA)Bromme/Offenhauser-4m26s93
- 26)Johnny McDowell - Maserati/Offenhauser-4m31s75
- 27)Jimmy Davies(EUA)Pawl/Offenhauser-4m29s63
- 28)Chet Miller - Kurtis Kraft/Novi-4m25s10
- 29)Bobby Ball(EUA)Schroeder/Offenhauser-4m28s46
- 30)Joe James - Watson/Offenhauser-4m28s82
- 31)Andy Linden(EUA)Sherman/Offenhauser-4m32s26
- 32)D. Dinsmore(EUA)Schroeder/Offenhauser-4m32s78
- 33)Bill Mackey - Hall/Offenhauser-4m33s82

Corrida: 29/05/1951 - 200 voltas

Classificação Final:

- 1)Lee Wallard(EUA)Kurtis Kraft/Offenhauser-3h57m38s05 (8 pontos)
 - 2)Mike Nazaruk(EUA)Kurtis Kraft/Offenhauser-a 1m47s24 (6 pontos)
 - 3)Jack McGrath(EUA) (4 pontos)/ Manny Ayulo(EUA)Kurtis Kraft/Offenhauser-a 2m51s39**
- CORRIDA EM DUPLA.**
- 4)Andy Linden(EUA)Sherman/Offenhauser-a 4m40s12 (3 pontos)
 - 5)Bobby Ball(EUA)Schroeder/Offenhauser-a 4m52s23 (2 pontos)
 - 6)Henry Banks(EUA)Moore/Offenhauser-a 5m40s02
 - 7)Carl Forberg - Kurtis Kraft/Offenhauser-a 7 voltas
 - 8)Duane Carter(EUA)Deidt/Offenhauser-a 20 voltas

Melhor Volta: Lee Wallard(EUA)Kurtis Kraft/Offenhauser-1m07s26

OBS: A pista de Indianápolis é sem dúvida, a grande prova do automobilismo mundial, rivalizando em importância com o Grande Prêmio de Mônaco e às 24 horas de Le Mans. O escocês Jim Clark disse certa vez que "Indianápolis era às 800 curvas à esquerda". Veja a declaração de Emerson Fittipaldi sobre o autódromo: "Indianápolis é uma corrida fantástica. Alguém me disse certa vez, que quando se larga muito atrás, não há oxigênio. Fiquei espantado, como não há oxigênio? O ar não está lá do mesmo jeito? Em um ano, larguei entre os últimos. Quando deu a largada, fui chegando na curva 1. O cheiro do combustível era tão forte e a turbulência tão grande, que me faltou ar. Então, durante duas voltas fiquei com os olhos lacrimejando por causa do álcool e não consegui respirar direito. Depois, mas três ou quatro voltas, a corrida tornou-se normal. Até isso é especial em Indianápolis", disse o brasileiro. Em 1951, vitória de Lee Wallard, com direito à melhor volta. Mike Nazaruk foi o segundo, enquanto que Jack McGrath e Manny Ayulo dividiram a terceira colocação. Vale salientar, que só teve direito aos pontos, Jack McGrath.

10)GP DA BÉLGICA

Local: Spa

Pole-Position:

1)Juan Manuel Fangio(ARG)Alfa Romeo-4m25s

2)Giuseppe Farina(ITA)Alfa Romeo-4m28s

3)Luigi Villorresi(ITA)Ferrari-4m29s

4)Alberto Ascari(ITA)Ferrari-4m30s

5)Pietro Taruffi(ITA)Ferrari-4m32s

6)Consalvo Sanesi(ITA)Alfa Romeo-4m36s

7)Louis Rosier(FRA)Talbot-4m45s

8)Yves-Giraud Cabantous(FRA)Talbot-4m52s

9)Louis Chiron(MON)Talbot-5m01s

10)Philippe Etancelim(FRA)Talbot-5m04s

11)Johnny Claes(BEL)Talbot-5m09s

12)Andre Pilette(BEL)Talbot-5m16s

13)Pierre Levegh(FRA)talbot-5m17s

Corrida: 17/06/1951- 36 voltas

Classificação Final:

1)Giuseppe Farina(ITA)Alfa Romeo-2h45m46s2 (8 pontos)

2)Alberto Ascari(ITA)Ferrari-a 2m51s0 (6 pontos)

3)Luigi Villorresi(ITA)Ferrari-a 4m21s9 (4 pontos)

4)Louis Rosier(FRA)Talbot-a 2 voltas (3 pontos)

5)Yves-Giraud Cabantous(FRA)Talbot-a 2 voltas (2 pontos)

6)Andre Pilette(BEL)Talbot-a 3 voltas

7)Johnny Claes(BEL)Talbot-a 3 voltas

8)Pierre Levegh(FRA)Talbot-a 4 voltas

9)Juan Manuel Fangio(ARG)Alfa Romeo-a 4 voltas (1 ponto) Teve que fazer uma parada de emergência com problema numa das rodas traseiras, demorou 14 minutos nos boxes.

Melhor Volta: Juan Manuel Fangio(ARG)Alfa Romeo-4m22s1

OBS: Nesta corrida, a Alfa Romeo teve um final de semana trabalhoso, em função dos avanços da Ferrari, que em nenhum momento parecia estar disposta a fazer figuração no campeonato. Seus pilotos, Alberto Ascari e Luigi Villorresi, estavam cada vez mais motivados a incomodar os

rivais da fabricante italiana.

Provando que não estava brincando em serviço, Villoresi fez uma excelente largada da terceira posição do grid e administrou bem a liderança das duas primeiras voltas da prova, pouco antes de ser ultrapassado por Giuseppe Farina, que liderou boa parte das 34 voltas restantes, entregando a posição para Fangio somente quando precisou fazer seu pit stop, apenas durante uma volta. Como o argentino também precisou fazer uma parada de emergência, com um problema em uma das rodas traseiras, Farina recuperou a liderança facilmente, onde permaneceu até o fim. Fangio, perdendo muito tempo nos boxes, retornou à pista na última posição, a quatro voltas dos líderes. A Ferrari, que desde os treinos de classificação já prometia muito trabalho aos pilotos da Alfa, não fez por menos e classificou Ascari e Villoresi em segundo e terceiro lugares, respectivamente.

11)GP DA FRANÇA

Local: Reims

Pole-Position:

1)Juan Manuel Fangio(ARG)Alfa Romeo-2m25s7

2)Giuseppe Farina(ITA)Alfa Romeo-2m27s4

3)Alberto Ascari(ITA)Ferrari-2m28s1

4)Luigi Villoresi(ITA)Ferrari-2m28s5

5)Consalvo Sanesi(ITA)Alfa Romeo-2m28s9

6)Froilan Gonzalez(ARG)Ferrari-2m30s8

7)Luigi Fagioli(ITA)Alfa Romeo-2m33s1

8)Louis Chiron(MON)Talbot-2m43s7

9)Reginald Parnell(ING)Ferrari-2m44s0

10)Philippe Etancelim(FRA)Talbot-2m44s8

11)Yves-Giraud Cabantous(FRA)Talbot-2m45s7

12)Johnny Claes(BEL)Talbot-2m46s6

13)Louis Rosier(FRA)Talbot-2m48s0

14)Eugene Chaboud(FRA)Talbot-2m49s6

15)Onofre Marimon(ARG)Milano-2m49s8

16)Emmanuel de Graffenried(SUI)Maserati-2m50s1

17)Aldo Gordini(FRA)Gordini-2m50s3

18)Maurice Trintignant(FRA)Gordini-2m50s3

19)Guy Mairesse(BEL)Talbot-2m58s4

20)Peter Whitehead(ING)Ferrari

21)Andre Simon(FRA)Gordini

22)Harry Schell(EUA)Maserati

23)Robert Manzon(FRA)Gordini

Corrida: 01/07/1951- 77 voltas

Classificação Final:

1)Juan Manuel Fangio(ARG)Alfa Romeo (5 pontos) /Luigi Fagioli(ITA)Alfa Romeo-3h22m11s0 (4 pontos) Fangio fez 3 pit stops. Fagioli entregou o carro ao Fangio, ficou chateado e abandonou a equipe. Ele foi o mais velho a vencer e fazer pódio na F1.

2)Alberto Ascari(ITA) (3 pontos)/Froilan Gonzalez(ARG)Ferrari-a 58s2 (3 pontos) Ascari teve que entregar o carro ao Gonzalez

3)Luigi Villoresi(ITA)Ferrari-a 3 voltas (4 pontos)

4)Reginald Parnell(ING)Ferrari-a 4 voltas (3 pontos)

5)Giuseppe Farina(ITA)Alfa Romeo-a 4 voltas (2 pontos)

6)Louis Chiron(MON)Talbot-a 6 voltas

7)Yves-Giraud Cabantous(FRA)Talbot-a 6 voltas

- 8) Eugene Chaboud(FRA) Talbot-a 8 voltas
- 9) Guy Mairesse(BEL) Talbot-a 11 voltas
- 10) Consalvo Sanesi(ITA) Alfa Romeo-a 19 voltas

Melhor Volta: Juan Manuel Fangio(ARG) Alfa Romeo-2m27s8

OBS: Após a realização desta prova, o clima dentro da Alfa Romeo não ficou nada bom após a saída de Luigi Fagioli, que decidira deixar a equipe após ser forçado a entregar seu carro para Juan Manuel Fangio (naqueles tempos era permitido dividir o mesmo carro com outro piloto), que era o favorito ao título. Fangio deu início à corrida, largando da pole position à frente de Farina, também da Alfa Romeo, e de Ascari e Villoresi, da Ferrari. Ascari se saiu melhor e rapidamente obteve a liderança, que manteve durante as oito primeiras voltas, até ser ultrapassado por Fangio, que liderou apenas uma volta, quando um problema no motor permitiu que Farina assumisse a ponta. Com isto, Fangio dirigiu-se aos boxes e induziu a equipe a entregar o carro que estava sendo usado por Fagioli, que, obviamente, o entregou contra sua vontade, uma vez que também estava determinado a lutar por uma boa colocação no campeonato. A essa altura, Ascari assume a ponta novamente na volta 45 e a perde cinco voltas depois, quando teve de entregar seu carro para o argentino José Froilan González. Fangio assume a liderança e recebe a bandeirada final, aproximando-se cada vez mais de seu primeiro título na Fórmula 1. Em seguida, Fagioli avisa que se tivesse que ser sempre a sombra de Fangio, nada mais havia a fazer na Alfa Romeo, o que acabou acontecendo logo depois.

Essa foi a prova com a MAIOR DISTÂNCIA PERCORRIDA depois das provas de 500 milhas de Indianápolis, foram 601 km em 77 voltas, recorde na F1, por isso era permitido correr em duplas.

Fonte: https://pt.wikipedia.org/wiki/Lista_de_recordes_da_F%C3%B3rmula_1

12) GP DA INGLATERRA

Local: Silverstone

Pole-Position:

- 1) Froilan Gonzalez(ARG) Ferrari-1m43s4
- 2) Juan Manuel Fangio(ARG) Alfa Romeo-1m44s4
- 3) Giuseppe Farina(ITA) Alfa Romeo-1m45s0
- 4) Alberto Ascari(ITA) Ferrari-1m45s4
- 5) Luigi Villoresi(ITA) Ferrari-1m45s8
- 6) Consalvo Sanesi(ITA) Alfa Romeo-1m50s2
- 7) Felice Bonetto(ITA) Alfa Romeo-1m52s0
- 8) Peter Whitehead(ING) Ferrari-1m54s6
- 9) Louis Rosier(FRA) Talbot-1m56s0
- 10) Bob Gerard(ING) ERA-1m57s0
- 11) Duncan Hamilton(ING) Talbot-1m57s2
- 12) Brian Shawe-Taylor(ING) ERA-1m58s2
- 13) Louis Chiron(MON) Talbot-2m00s2**
- 14) Johnny Claes(BEL) Talbot-2m05s8
- 15) David Murray(ING) Maserati-2m06s0**
- 16) Philip Fotheringham-Parker(ING) Maserati-2m13s2
- 17) John James - Maserati-2m17s0
- 18) Joe Kelly(IRL) Alta-2m18s4
- 19) Peter Walker(ING) BRM

20)Reginald Parnell(ING)BRM

Corrida: 15/07/1951- 90 voltas

Classificação Final:

1)Froilan Gonzalez(ARG)Ferrari-2h42m18s2 (8 pontos) 1ª vitória da Ferrari na F1, derrotando as Alfas, ele fez um pit de 23 segundos. Enzo Ferrari chorou de emoção.

2)Juan Manuel Fangio(ARG)Alfa Romeo-a 51s0 (6 pontos) Fangio fez um pit stop de 49 segundos, para reabastecer e trocar os pneus.

3)Luigi Villoresi(ITA)Ferrari-a 2 voltas (4 pontos)

4)Felice Bonetto(ITA)Alfa Romeo-a 3 voltas (3 pontos)

5)Reginald Parnell(ING)BRM-a 5 voltas (2 pontos)

6)Consalvo Sanesi(ITA)Alfa Romeo-a 6 voltas

7)Peter Walker(ING)BRM-a 6 voltas

8)Brian Shawe-Taylor(ING)ERA-a 6 voltas

9)Peter Whitehead(ING)Ferrari-a 7 voltas

10)Louis Rosier(FRA)Talbot-a 7 voltas

11)Bob Gerard(ING)ERA-a 8 voltas

12)Duncan Hamilton(ING)Talbot-a 8 voltas

13)Johnny Claes(BEL)Talbot-a 10 voltas

-)Giuseppe Farina(ITA)Alfa Romeo (1 ponto)

Melhor Volta: Giuseppe Farina(ITA)Alfa Romeo-1m44s0

OBS: Este foi o dia em que o novo superou o velho, quando o equilíbrio de poder começou a se deslocar das sobras do pré-guerra para um admirável mundo novo. A Alfa Romeo, com sua Alfetta mantendo o mesmo projeto de quinze anos atrás, representava o passado. A Ferrari, em vários aspectos fruto da Alfa Romeo, significava o futuro. Tratava-se de uma competição tão rica em ironia quanto em provocação. Enzo Ferrari havia se envolvido com a Alfa na época em que a Alfetta estava sendo concebida, e sua equipe, representando durante algum tempo a Alfa nas competições, ajudou a aperfeiçoá-la para se tornar o formidável carro de competição que agora suas próprias Ferrari enfrentavam. Desde que o Campeonato Mundial havia começado doze meses antes nesta mesma pista de Silverstone, as Alfettas dotadas de super-pressurizadas venceram todas as corridas. **Em 1951, Enzo Ferrari decidiu seguir um novo rumo. Adotou a opção permitida pela fórmula de utilizar um motor 4,5 normalmente aspirado. Ele produzia menos potência, porém consumia menos do que as formidáveis Alfas.** Em algumas ocasiões, no início da temporada, estes carros quase se equipararam, mas a Ferrari 375 simplesmente não se mostrou suficientemente veloz. Contudo, o circuito de Silverstone era perfeitamente satisfatório e, na sessão de treinos, Froilan Gonzalez registrou ali a primeira volta a 160 Km/h. Até mesmo Juan Manuel Fangio, na melhor das Alfas, foi um segundo mais lento. Ao ser autorizada a largada, foi Felice Bonetto, com uma Alfa, quem assumiu a ponta, mas logo a seguir Gonzalez e Fangio, que também lutavam pela liderança, o ultrapassaram. Fangio passou à frente depois de dez voltas, e nas quinze voltas seguintes colocou uma vantagem de cerca de cinco segundos. **Mas, Gonzalez tinha motivos para se preocupar; apesar do seu confortável segundo lugar, sabia que a Alfa iria precisar de mais combustível do que a Ferrari. Fangio tentou todos os truques possíveis para obter uma vantagem suficiente e então fazer a sua parada, mas estava exigindo mais do que a Alfa podia lhe proporcionar.** Gonzalez ainda conseguiu ultrapassá-lo novamente antes que a Alfa fizesse sua parada, na 48ª volta. **Quando Fangio perdeu 49s na parada para reabastecimento e troca de pneus,** Gonzalez tranquilamente diminuiu um pouco seu ritmo e ainda estava 36 segundos à frente de Fangio quando este retornou à pista. Nas treze voltas seguintes, **Gonzalez realmente pisou fundo e estava um minuto e meio à frente da Alfa quando fez uma rápida parada planejada que durou apenas 23s.** A partir de então só precisou completar as vinte e nove voltas restantes e dar a primeira vitória histórica à Ferrari.

13)GP DA ALEMANHA

Local: Nürburgring

Pole-Position:

- 1)Alberto Ascari(ITA)Ferrari-9m55s8**
- 2)Froilan Gonzalez(ARG)Ferrari-9m57s5**
- 3)Juan Manuel Fangio(ARG)Alfa Romeo-9m59s0
- 4)Giuseppe Farina(ITA)Alfa Romeo-10m01s0
- 5)Luigi Villorresi(ITA)Ferrari-10m06s6
- 6)Pietro Taruffi(ITA)Ferrari-10m12s9
- 7)Paul Pietsch(ALE)Alfa Romeo-10m15s7
- 8)Rudolf Fischer(SUI)Ferrari-10m23s8
- 9)Robert Manzon(FRA)Gordini-10m28s9
- 10)Felice Bonetto(ITA)Alfa Romeo-10m46s1
- 11)Yves-Giraud Cabantous(FRA)Talbot-10m52s8
- 12)Andre Simon(FRA)Gordini-10m57s5
- 13)Louis Chiron(MON)Talbot-11m00s2**
- 14)Maurice Trintignant(FRA)Gordini-11m07s5
- 15)Louis Rosier(FRA)Talbot-11m08s2
- 16)Emmanuel de Graffenried(SUI)Maserati-11m25s6
- 17)Toni Branca(SUI)Maserati-11m26s7
- 18)Johnny Claes(BEL)Talbot-11m33s6
- 19)Pierre Levegh(FRA)Talbot-11m41s9
- 20)Duncan Hamilton(ING)Talbot-11m49s3
- 21)Philippe Etancelim(FRA)Talbot-11m52s9
- 22)Jacques Swaters(BEL)Talbot-12m09s1

Corrida: 29/07/1951- 20 voltas

Classificação Final:

- 1)Alberto Ascari(ITA)Ferrari-3h23m03s3 (8 pontos) Nova vitória da Ferrari, que estava mostrando que ia dominar a F1 nos próximos anos.**
- 2)Juan Manuel Fangio(ARG)Alfa Romeo-a 30s5 (7 pontos) Fangio parou nos boxes para trocar pneus e abastecer o carro.**
- 3)Froilan Gonzalez(ARG)Ferrari-a 4m39s0 (4 pontos)
- 4)Luigi Villorresi(ITA)Ferrari-a 5m50s2 (3 pontos)
- 5)Pietro Taruffi(ITA)Ferrari-a 7m49s1 (2 pontos)
- 6)Rudolf Fischer(SUI)Ferrari-a 1 volta
- 7)Robert Manzon(FRA)Gordini-a 1 volta
- 8)Louis Rosier(FRA)Talbot-a 1 volta
- 9)Pierre Levegh(FRA)Talbot-a 2 voltas
- 10)Jacques Swaters(BEL)Talbot-a 2 voltas
- 11)Johnny Claes(BEL)Talbot-a 3 voltas

Melhor Volta: Juan Manuel Fangio(ARG)Alfa Romeo-9m55s8

OBS: Quando as equipes da Fórmula-1 montaram seus equipamentos nos boxes do gigantesco circuito de Nürburgring, muitas delas já tinham plena noção de que a corrida já estava praticamente nas mãos da Ferrari. Durante os treinos, o domínio de Alberto Ascari e Froilan González foi absoluto, com ambos ocupando as duas primeiras posições no grid, deixando Fangio e Farina para trás. No entanto, Fangio fez uma excelente largada, assumindo a liderança na primeira curva. Porém, na metade da quinta volta, perdeu a posição para Ascari, que administrou uma boa vantagem em relação aos demais corredores e mesmo fazendo um pit stop

forçado para reabastecimento, assumiu a liderança que estava nas mãos de Fangio, depois que este fora obrigado a encher o tanque de sua Alfa. A festa italiana não poderia ser melhor: da terceira até a sexta posição na classificação final, os lugares pertenciam a Froilan González, Villoresi, Piero Taruffi e Rudolf Fischer, respectivamente. Todos eles, da Ferrari.

14)GP DA ITÁLIA

Local: Monza

Pole-Position:

- 1)Juan Manuel Fangio(ARG)Alfa Romeo-1m53s2 Quebrou o motor na volta 39 quando liderava muito pressionado pelo Ascari.
- 2)Giuseppe Farina(ITA)Alfa Romeo-1m53s9 Quebrou o motor na volta 9.
- 3)Alberto Ascari(ITA)Ferrari-1m55s1 O pit stop do Ascari teve problema de vazamento de combustível nos Boxes, mas teve sorte por que não houve incêndio.
- 4)Froilan Gonzalez(ARG)Ferrari-1m55s9
- 5)Luigi Villoresi(ITA)Ferrari-1m57s9
- 6)Pietro Taruffi(ITA)Ferrari-1m58s2
- 7)Felice Bonetto(ITA)Alfa Romeo-1m58s3
- 8)Reginald Parnell(ING)BRM-2m02s2
- 9)Emmanuel de Graffenried(SUI)Alfa Romeo-2m05s2
- 10)Ken Richardson(ING)BRM-2m05s6
- 11)Andre Simon(FRA)Gordini-2m08s0
- 12)Maurice Trintignant(FRA)Gordini-2m08s9
- 13)Robert Manzon(FRA)Gordini-2m09s0
- 14)Yves-Giraud Cabantous(FRA)Talbot-2m09s3
- 15)Louis Rosier(FRA)Talbot-2m10s8
- 16)Francisco Landi(BRA)Ferrari-2m11s2 Estreia de brasileiro na F1.
- 17)Louis Chiron(MON)Talbot-2m12s1
- 18)Franco Rol(ITA)Osca-2m13s4
- 19)Peter Whitehead(ING)Ferrari-2m16s2
- 20)Pierre Levegh(FRA)Talbot-2m16s5
- 21)Johnny Claes(BEL)Talbot-2m18s6
- 22)Jacques Swaters(BEL)talbot-2m18s8

Corrida: 16/09/1951- 80 voltas

Classificação Final:

- 1)Alberto Ascari(ITA)Ferrari-2h42m39s3 (8 pontos) Outra vitória da Ferrari, que decreta de vez o fim do domínio da Alfa Romeo na F1 nos anos 50.
- 2)Froilan Gonzalez(ARG)Ferrari-a 44s6 (6 pontos)
- 3)Giuseppe Farina(ITA)Alfa Romeo (3 pontos) /Felice Bonetto(ITA)Alfa Romeo-a 1 volta (2 pontos)
- 4)Luigi Villoresi(ITA)Ferrari-a 1 volta (3 pontos)
- 5)Pietro Taruffi(ITA)Ferrari-a 2 voltas (2 pontos)
- 6)Andre Simon(FRA)Gordini-a 6 voltas
- 7)Louis Rosier(FRA)Talbot-a 7 voltas
- 8)Yves-Giraud Cabantous(FRA)Talbot-a 8 voltas
- 9)Franco Rol(ITA)Osca-a 13 voltas

Melhor Volta: Giuseppe Farina(ITA)Alfa Romeo-1m58s7

OBS: Em Monza, na Itália, muitos torciam por um retorno da Alfa Romeo aos tempos de

glória, baseando nas diversas modificações sofridas pelo Alfa 159. E após Juan Manuel Fangio e Giuseppe Farina dominarem os treinos, tudo indicava que as previsões se concretizariam. Só que estas previsões não chegaram aos ouvidos de Ascari e este, desde a largada, manteve-se sempre colado à traseira de Fangio durante três voltas, dando uma dose excessiva de emoção à corrida, até que consegue ultrapassar o argentino na volta seguinte, levando a torcida italiana à loucura. Ascari, porém, sentia o peso da pressão exercida por Fangio, numa batalha que durou quatro voltas, onde Fangio chegou a liderar momentaneamente, sendo obrigado logo em seguida a não forçar muito, devido a problemas em seu motor. Ascari assume a ponta mais uma vez, mantendo assim uma larga vantagem sobre os demais, até vencer a prova, com quase um minuto de vantagem. Logo que Ascari passou a fazer apenas uma corrida de administração, as atenções passaram a ser direcionadas aos argentinos González e Fangio, até o momento em que este abandonou a corrida, depois de ser traído definitivamente pelo motor Alfa, deixando a terceira posição para seus companheiros de equipe Giuseppe Farina e Felice Bonetto, que dividiam o mesmo carro. O Grande Prêmio da Itália, disputado em Monza em 16 de setembro, marcou ainda a primeira participação de um brasileiro na Fórmula 1. Foi Chico Landi, que saiu em 16º lugar com um Ferrari não oficial, não passando da primeira volta. Chico teve de abandonar por problemas na transmissão. Antes disso, Landi se projetara no automobilismo mundial ao vencer o Grande Prêmio de Bari, na Itália em 1948. Sobre este fato, uma curiosidade: Landi chegou na Itália disposto a conseguir uma Ferrari. Marcou uma audiência com o dono da escuderia. Ele costumava lembrar que enxugou o suor da mão direita no bolso da calça antes de estendê-la a Enzo Ferrari. Enzo teria dito ao brasileiro: "Não costumo vender nem alugar minhas máquinas. Mas vou ceder uma a você, Chico, porque você é bravíssimo." A participação de Landi na maior categoria mundial do automobilismo, deveu-se também, graças à Wilson Fittipaldi, o barão, pai de Emerson e Wilsinho Fittipaldi Jr. O barão realizou uma campanha no Brasil, que sensibilizou Getúlio Vargas. O presidente acabou adquirindo a Ferrari zero quilômetro, que cedeu ao brasileiro para a disputa do campeonato. Dessa forma, mesmo não sendo um piloto oficial da lendária equipe italiana, o brasileiro era admirado por Enzo Ferrari. Na década de 70, inclusive, houve um convite ao brasileiro Emerson Fittipaldi, para que este guiasse para a equipe de Maranello. Ao chegar à fábrica, para uma conversa com o Comendador, este logo foi perguntando a Fittipaldi como estava Chico Landi. Era o respeito daquele que havia criado a equipe mais importante do automobilismo, para com o pioneiro brasileiro. Landi, por ser o primeiro brasileiro a disputar a Fórmula 1, tornou-se um sinônimo de automobilismo no Brasil. Chico, entretanto, não tinha maiores chances com a Ferrari, pois nunca aceitou fazer testes com os "Alfetta", carros da equipe oficial Alfa Romeo, imbatíveis em 1950 e 51: "Eu gostava muito do Enzo Ferrari, que orientou e confiou em mim. Então, eu preferia correr com carros Ferrari e Maserati mesmo sabendo que não tinha nenhuma chance contra os Alfetta", disse Chico.

15)GP DA ESPANHA

Local: Pedralbes

Pole-Position:

- 1)Alberto Ascari(ITA)Ferrari-2m10s59
- 2)Juan Manuel Fangio(ARG)Alfa Romeo-2m12s27
- 3)Froilan Gonzalez(ARG)Ferrari-2m14s1
- 4)Giuseppe Farina(ITA)Alfa Romeo-2m14s94
- 5)Luigi Villoresi(ITA)Ferrari-2m16s38
- 6)Emmanuel de Graffenried(SUI)Alfa Romeo-2m16s40
- 7)Pietro Taruffi(ITA)Ferrari-2m16s80
- 8)Felice Bonetto(ITA)Alfa Romeo-2m21s80
- 9)Robert Manzon(FRA)Gordini-2m23s81
- 10)André Simon - Gordini-2m24s60

- 11) Maurice Trintignant(FRA)Gordini-2m25s25
- 12)Louis Chiron(MON)Talbot-2m30s32**
- 13)Philippe Etancelim(FRA)Talbot-2m31s00
- 14)Yves-Giraud Cabantous(FRA)Talbot-2m32s18
- 15)Johnny Claes(BEL)Talbot-2m34s46
- 16)Georges Grignard(FRA)Maserati-2m36s58
- 17)Francesco Godia(ESP)Maserati-2m37s45
- 18)A. Juan Jover(ESP)Maserati-2m41s99
- 19) Birabongse Bhanuban(THA)Maserati/Osca-2m45s99
- 20)Louis Rosier(FRA)Talbot-2m46s78

Corrida: 28/10/1951- 70 voltas

Classificação Final:

- 1)Juan Manuel Fangio(ARG)Alfa Romeo-2h46m54s10 (9 pontos) Corrida de gênio.**
- 2)Froilan Gonzalez(ARG)Ferrari-a 54s28 (6 pontos)
- 3)Giuseppe Farina(ITA)Alfa Romeo-a 1m45s54 Rodou na pista, mas continuou na corrida para chegar em 3º lugar.**
- 4)Alberto Ascari(ITA)Ferrari-a 2 voltas (3 pontos) Saiu na frente na largada, mas errou na escolha dos pneus.**
- 5)Felice Bonetto(ITA)Alfa Romeo-a 2 voltas (2 pontos)
- 6)Emmanuel de Graffenried(SUI)Alfa Romeo-a 4 voltas
- 7)Louis Rosier(FRA)Talbot-a 6 voltas
- 8)Philippe Etancelim(FRA)Talbot-a 7 voltas
- 9)Robert Manzon(FRA)Gordini-a 7 voltas
- 10)Francesco Godia(ESP)Maserati-a 10 voltas

Melhor Volta: Juan Manuel Fangio(ARG)Alfa Romeo-2m14s3

OBS: Circuito de rua. Foi a etapa de encerramento do Mundial de 1951. Fangio, que corria pela Alfa Romeo, chegou em Pedralbes com 27 pontos, contra 25 de Alberto Ascari e 21 de Jose Froilán Gonzalez, ambos da Ferrari. Para aumentar acirrar ainda mais os ânimos, os postulantes ao título ocuparam a primeira fila, com Ascari na pole. **A Ferrari chegou à Espanha determinada a vencer. Nada mais interessava a ela do que a vitória e a possibilidade de vencer o campeonato. Para isto, contava com quatro carros que seriam conduzidos pelos melhores pilotos da época. Além disso, os carros haviam sido aperfeiçoados de uma forma nunca antes vista, em função do completo domínio da Alfa Romeo até então.** Para identificar seus pilotos perante o público presente, a equipe bolou um método simples, porém, bastante significativo: o bico do carro de Ascari estava pintado de azul; o de Villorresi, prateado; o de González identificava-se com amarelo; e o de Piero Taruffi não apresentava nenhuma novidade na pintura, uma vez que era o mesmo chassi usado na primeira vitória da equipe. Enquanto isso, fora das pistas, Enzo Ferrari dizia em uma entrevista a uma estação de rádio italiana, que naquele momento estava se sentindo como se estivesse assassinando sua própria mãe, numa clara referência aos quinze anos de serviços prestados à Alfa Romeo, que o acolheu no início de seu envolvimento com as corridas. Seriam 70 voltas no circuito de 6,3 quilômetros sob um calor considerável e um asfalto bastante ondulado - um inferno para qualquer uma destas primadonas da Fórmula 1 atual, **mas o palco perfeito para Fangio mostrar porque foi o melhor piloto que surgiu nesta galáxia.** O público espanhol não decepcionou e compareceu em peso: mais de 250 mil pessoas espalhadas ao longo do traçado, um número espantoso mesmo para os dias atuais. **Os pneus teriam peso fundamental na prova e a Ferrari, que optou por um modelo com diâmetro menor, saiu em vantagem. Ao cair da bandeira, Ascari e Gonzalez zuniram à frente, com Fangio fazendo uma largada cuidadosa e caindo para quarto, porém, uma escolha errada dos pneus por parte de Ascari, contrária à sugestão da Pirelli, o tirou da disputa rapidamente. Passado o risco da primeira curva, o argentino da Alfa Romeo foi passando um a um e assumiu a ponta na quarta volta, para não mais**

perdê-la. Fazendo as curvas com o carro de lado, escorregando nas quatro rodas, Fangio passava com uma precisão irritante a milímetros da guia e a centímetros de uma verdadeira parede de espectadores. Como resultado, bateu o recorde de volta da pista em mais de dez segundos e não perdeu a ponta nem nas suas duas paradas de reabastecimento, que duravam pelo menos meio minuto na época. Campeão com exibição de gala. Duas ocorrências da corrida mostram bem o lado meio amador e romântico do automobilismo dos anos 50. Na primeira, o francês Yves Giraud-Cabantous abandonou a prova após atropelar um cachorro que atravessava a reta principal. O piloto teve sorte em sair inteiro do incidente, o animal, não. **A outra ocorreu nos boxes da equipe Gordini-Simca, uma espécie de Minardi da época** - sempre sem dinheiro, sempre atrás. André Simon entrou nos boxes reclamando que o motor estava fazendo o barulho de castanholas. O mecânico-chefe respondeu, às gargalhadas: "Ei, é normal, estamos na Espanha!" Foi preciso a intervenção do chefe Amedée Gordini para não sair briga. Assim era a Fórmula 1 no seu nascimento.

CLASSIFICAÇÃO FINAL

1º Juan Manuel Fangio(ARG)Alfa Romeo 31 (37)

2º Alberto Ascari(ITA)Ferrari 25 (28) Equipe Ferrari fez mais pontos, mas não existia ainda campeonato de construtores.

3º Froilan Gonzalez(ARG)Ferrari 24 (27)

4º Giuseppe Farina(ITA)Alfa Romeo 19 (22)

5º Luigi Villoresi(ITA)Ferrari 15 (18)

6º Pietro Taruffi(ITA)Ferrari 10

7º Lee Wallard(EUA)Kurtis Kraft/Offenhauser 8

8º Felice Bonetto(ITA)Alfa Romeo 7

9º Mike Nazaruk(EUA)Kurtis Kraft/Offenhauser 6

10º Reginald Parnell(ING)Ferrari e BRM 5

11º Luigi Fagioli(ITA)Alfa Romeo 4

12º Jack McGrath(EUA)Kurtis Kraft/Offenhauser 4

13º Consalvo Sanesi(ITA)Alfa Romeo 3

Louis Rosier(FRA)Talbot 3

Andy Linden(EUA)Sherman/Offenhauser 3

16º Emmanuel de Graffenried(SUI) Maserati 2

Bobby Ball(EUA)Schroeder/Offenhauser 2

Yves-Giraud Cabantous(FRA)Talbot 2

TOTAL DE PONTOS DISPUTADOS: 191

OBS: Os 4 piores resultados foram descartados.

MOTORES PONTOS

1º Ferrari 86

2º Alfa Romeo 73

3º Offenhauser 23

4º Talbot 5

5º Maserati 2

BRM 2

TOTAL DE PONTOS: 191

PAÍSES PONTOS

1º Itália 92

2º Argentina 64

3º Estados Unidos 23

4º Inglaterra 5
França 5
6º Suíça 2

TOTAL DE PONTOS: 191

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