

GRAND PRIX D'EUROPE

1st JULY, 1951

THE European Grand Prix held over 77 laps of the Reims-Gueux Circuit (7.815 kms/4.86 miles) was run in hot, sunny weather tempered by a light breeze. The road, newly resurfaced, proved ideal for the cars taking part, though perhaps a little narrow (7 metres) for those capable of travelling at 200 m.p.h.

During practice no less than six drivers had covered a lap faster than the lap record of 2' 32.2" (184.865 km/h.—114.87 m.p.h.) set up in 1939 by Herman Lang. It was expected that the race would be won at a record speed and that the lap record would be broken more than once.

Interest centred upon the works teams of four Alfa Romeos and three Ferraris which were to embark upon another round of the closely-fought contest between the protagonists of 1½-litre supercharged engines and 4½-litre unsupercharged engines. The problem of fuel consumption, although of considerable importance, had to be considered in the certain knowledge that the speed at which the race would be run and the distance to be covered (601.808 kms/373.95 miles) would necessitate at least one change of rear tyres. Three of the Alfa Romeos, however, had the additional cockpit and "alongside engine" tanks.

Twenty-three cars were pushed ceremoniously on to the starting grid. The horizontal splashguards were removed from all the Alfa Romeos except Fangio's. Charles Faroux gave the starting signal—nearly 40 minutes after the scheduled time—and Fangio shot into the lead followed by Ascari and Villoresi. Farina was enveloped in a cloud of rubber smoke caused by terrific wheelspin and was overtaken by many cars as he passed the pits.

Ascari passed Fangio and was in the lead at the end of the first lap, having covered his standing lap in 2' 41.1" (174.75 km/h.—108.6 m.p.h.); Fangio was 2nd; then followed Villoresi, Sanesi, Gonzales and Farina. Whitehead pulled into his pit and retired with engine trouble. It was clear that the slower cars would soon be lapped by the leaders. The same half-dozen, alternately Alfa Romeo, Ferrari, still led at the end of the 2nd lap, Fangio having set a new lap record of 2' 31.1" (186.211 km/h.—115.71 m.p.h.), but De Graffenreid did not appear, having retired with transmission trouble. Marimon pulled into his pit and retired. The circuit, which demanded successively acceleration, maximum speed and severe braking, was already beginning to take its toll.

At the end of 4 laps the first three positions remained unchanged, but Farina had moved up into 4th place and Sanesi had pulled into his pit with ignition trouble. On the 6th lap, Ascari, Fangio and Villoresi all lapped Schell, Claes and Gordini. Cars began to make pit stops which were to be a feature of the race, there being 34 in all. After covering 9 laps Ascari stopped at his pit and retired, allowing Fangio to pass into the lead, but the latter soon dropped back with his engine misfiring and was passed by Farina and Villoresi on the 10th lap. Sanesi, already 4 laps behind the leader, stopped again at his pit. Five cars stood before the pits as Farina entered his 12th lap. Fangio pulled into his pit and a magneto was changed. He was away after nearly 12 minutes, but at the end of the next lap again stopped at his pit. This stop lasted for nearly a quarter of an hour and it seemed likely that the bad luck which Fangio had experienced at Spa with his irremovable wheel was going to strike again at Reims. However, when Fagioli's Alfa Romeo, then lying 3rd, came in for tyres and fuel after completing 24 laps, Fangio took the wheel when the car restarted after less than a minute. Fagioli eventually rejoined the race with Fangio's original car and proceeded to lap consistently in under 2' 40". Farina was still in the lead at 25 laps, Gonzales was 2nd, 1' 26.8" behind, and Villoresi was 3rd, less than 20" further back, having passed the ex Fagioli Alfa Romeo while it stood at the pit. Parnell, driving the earlier 12-plug Ferrari, was in 5th place, a position which he occupied for 55 consecutive laps. The Talbots of Chiron and Rosier were having a ding-dong battle in 6th and 7th positions, often only a few yards apart and with never more than 10" between them. The Simcas were

out of the running after setting off at a tremendous speed ahead of the Talbots. After 27 laps Farina stopped for a change of rear tyres and fuel and was away again in under a minute. Gonzales was now in 2nd place only 1' 18.7" behind Farina. Villoresi's Ferrari emitted a great cloud of smoke as he passed the pits on his 30th lap. The order of the six leading cars remained unchanged until on his 35th lap Fangio passed Villoresi. The latter made a rapid pit stop for rear tyres and fuel, but was away again without dropping from 4th place, although now a lap behind the leader.

Gonzales stopped at his pit after 34 laps and Ascari took over this car. A disappointing procedure for Gonzales, but the team manager had every reason to take advantage of Ascari's greater experience in Grand Prix races. It is noticeable, however, that Ascari's lap times after the change-over were slower than those of Gonzales.

During the 37th lap Fangio moved up into 3rd position, passing Ascari. Ascari repassed Fangio when the latter stopped for fuel and rear tyres on his 44th lap. Farina completed his 44th lap with the tread of his left front tyre stripped off and overshot his pit by 50 yards, thus incurring unwanted delay whilst the mechanics pushed the car back to the Alfa Romeo pit area. Ascari went into the lead with Fangio 16.3" behind, Farina now lying 3rd. Rosier retired with transmission trouble on his 44th lap. Ascari stopped for fuel and brake adjustments after 50 laps and Fangio took the lead. The leaders, Fangio (Alfa Romeo), Ascari (Ferrari), Farina (Alfa Romeo), Villoresi (Ferrari) and Parnell (Ferrari) were driving well aware that much could happen in the remaining 27 laps, but equally conscious that neither team had established an impregnable superiority. The fact that the order did not change until Farina dropped back a place on the 65th lap belies the fight which was in progress between the two "marques." Villoresi, his arms and clothing covered with oil, came into his pit after 57 laps and it was apparent that all was not well under the bonnet.

Claes ran out of road at Gueux without sustaining injury but his car was too damaged to continue. Farina's car was running badly; he was passed by Parnell on his 70th lap and the race continued until Fangio crossed the line, scoring yet another win for Alfa Romeo. The next three places were filled by Ferraris and must encourage the latter to pursue further the "unblown 4½" versus the "blown 1½" battle.

Ascari was second, 58.2" behind, and Villoresi, his car now nearly spent, was 3rd. Parnell coasted over the line with a broken back axle to take 4th place after a very steady race.

Sanesi, whose Alfa Romeo finally succumbed to ignition trouble at Thillois before the race ended, proceeded to push his car towards the finishing line. The last section was slightly uphill and he received well-earned applause as he pushed the Alfa Romeo the last 20 yards to receive the chequered flag from Charles Faroux, thus finishing in 10th position, having completed 58 laps.

During the race the lap record was improved upon ten times—these performances, which are listed elsewhere, were witnessed by the previous record holder, Herman Lang, who was accompanied by Neubauer and Uhlenhaut—shades of things to come ? ? ?

The dogged determination of Fagioli, who raced on after very lengthy pit stops with no hope of being well placed, deserves the highest praise. The consistent motor racing of the Talbots against unbeatable adversaries was rewarded with 6th, 7th, 8th and 9th places, Chiron three times winner of Grand Prix races on this circuit, leading the French contingent.

The European Grand Prix of 1951 was a race full of interest. It presented a constantly changing picture and demonstrated the capabilities of cars and drivers in a convincing manner. Truly the course and the race had proved worthy of selection for the year's most important Grand Prix Race.

LE GRAND PRIX D'EUROPE

1 JUILLET, 1951

Le Grand Prix d'Europe s'est disputé sur 77 tours du circuit de Reims-Gueux (7,815 km.) par un temps chaud et ensoleillé tempéré par une légère brise. La route, récemment remise en état, a été trouvée idéale pour les voitures participantes, elle était seulement peut-être un peu étroite (7 mètres) pour les voitures capables d'atteindre le 320 km/h.

Au cours des essais, pas moins de six pilotes avaient battu le record du tour de 2' 32" 2/10 (184,865 km/h.) établi en 1939 par Herman Lang. On pouvait donc s'attendre à ce que la course soit enlevée à une vitesse record et que le record du tour soit battu plus d'une fois.

C'est sur les équipes Alfa Romeo (4 voitures) et Ferrari (3 voitures) que se concentre l'intérêt, nous assistons à une nouvelle lutte très âpre entre les protagonistes des moteurs de 1½ litres à compresseur et ceux des moteurs de 4½ litres sans compresseur. Le problème de la consommation en carburant, bien que très important, doit être envisagé en tenant compte du fait que la vitesse à laquelle doit se disputer la course et la distance à parcourir (601,808 km.) rendront nécessaire au moins un changement des pneus arrière. Cependant trois des Alfa Romeo ont les réservoirs supplémentaires de poste de pilotage et le long du moteur.

Cérémonieusement 23 voitures sont poussées sur la position de départ. Les garde-boue horizontaux ont été retirés de toutes les Alfa Romeo, sauf de celle de Fangio. Avec près de 40 minutes de retard, Charles Faroux donne le signal du départ, et Fangio s'échappe en tête, suivi d'Ascari et de Villoresi. Farina se trouve entouré d'un formidable nuage de fumée de caoutchouc provoqué par un terrible patinage et de nombreuses voitures le dépassent à son passage devant les stands de ravitaillement.

Ascari dépasse Fangio et se trouve en tête à la fin du premier tour, ayant couvert le tour départ arrêté en 2' 41" 1/10 (174,75 km/h.) ; Fangio est second, puis suivent Villoresi, Sanesi, Gonzales et Farina. Whitehead se rend à son stand et abandonne à cause de son moteur. On peut voir que les voitures de tête vont très rapidement gagner des tours sur les voitures plus lentes. A la fin du 2^e tour, c'est la même demi-douzaine, alternée Alfa Romeo et Ferrari, qui se trouve en tête, Fangio a établi un nouveau record du tour avec 2' 31" 1/10 (186,211 km/h.), mais De Graffenried ne reparait pas, ayant abandonné avec des ennuis de transmission. Marimon se rend à son stand et abandonne. Le circuit, qui demande successivement accélération, vitesse maximum et fort freinage commence déjà à faire des victimes.

Après 4 tours, les trois premières positions restent inchangées, mais Farina est maintenant 4^e et Sanesi a dû s'arrêter à son stand avec des troubles d'allumage. Au 6^e tour, Ascari, Fangio et Villoresi ont, tous les trois, un tour d'avance sur Schell, Claes et Gordini. Les voitures commencent à faire des arrêts aux stands qui sont l'un des clous de la course, il y en a 34 en tout. Après avoir couvert 9 tours, Ascari s'arrête à son stand et abandonne, permettant ainsi à Fangio de prendre la tête, mais bientôt ce dernier perd du terrain à cause de son moteur qui a des ratés et est dépassé au 10^e tour par Farina et Villoresi. Sanesi, qui se trouve déjà à quatre tours derrière le premier, s'arrête de nouveau à son stand. Cinq voitures se trouvent dans leurs stands lorsque Farina les dépasse au début de son 12^e tour. Fangio s'arrête à son stand pour effectuer un changement de magnéto. Il en ressort environ 12 minutes après, mais doit de nouveau s'arrêter à la fin du tour suivant. Cette fois il y est pendant près d'un quart d'heure, et il semble que la malchance qu'il a eu à Spa avec sa roue indémontable doive se renouveler à Reims. Cependant, lorsque l'Alfa Romeo de Fagioli, maintenant 3^e, entre dans le stand pour changer ses pneus et faire le plein, après 24 tours, c'est Fangio qui prend le volant lorsque la voiture est remise en route moins d'une minute après. Fagioli rejoindra éventuellement la course dans la voiture de Fangio et tournera d'une façon constante en moins de 2' 40".

A 25 tours, Farina est toujours en tête, Gonzales second à 1' 26" 8/10 suivi de Villoresi à moins de 20" derrière, ayant dépassé l'ex-Alfa Romeo de Fangio alors qu'elle était aux stands. Parnell, au volant d'une Ferrari 12 bougies ancien modèle, est 5^e, place qu'il occupe pendant 55 tours consécutifs. Les Talbot de Chiron et de Rosier se disputent les 6^e et 7^e places, souvent à quelques mètres l'un de l'autre

jamais avec plus de 10" d'écart. Les Simca sont hors jeu après avoir donné des vitesses terribles devant les Talbot. Après 27 tours, Farina s'arrête pour changer les roues arrière et faire le plein, il est de nouveau en piste en moins d'une minute. Gonzales est maintenant 2^e à 1' 18" 7/10 seulement derrière Farina. La Ferrari de Villoresi émet de forts nuages de fumée lorsqu'il passe devant les stands au 30^e tour. L'ordre des 6 voitures de tête demeure inchangé jusqu'à ce que Fangio, à son 35^e tour, dépasse Villoresi. Ce dernier fait un rapide arrêt aux stands pour changer de pneus et faire le plein et est de nouveau en piste sans avoir perdu la 4^e place, mais avec maintenant un tour de retard sur le premier.

Gonzales s'arrête à son stand après 34 tours et Ascari prend le volant de sa voiture. C'est un procédé vexant pour Gonzales, mais le directeur d'équipe a tout à fait raison de profiter de la plus grande expérience d'Ascari dans les courses de Grand Prix. Il est cependant remarquable qu'après le changement les temps de tours d'Ascari sont plus lents que ne l'avaient été ceux de Gonzales.

Au cours du 37^e tour Fangio, dépassant Ascari, se trouve 3^e. Ascari redépasse Fangio lorsque ce dernier s'arrête à son 44^e tour pour changer les pneus et faire le plein. Farina finit son 44^e tour avec la corde de son pneu avant gauche arrachée et dépasse son stand de 50 mètres, prenant ainsi du retard pendant que les mécaniciens repoussent sa voiture dans les stands d'Alfa Romeo. Ascari prend la tête suivi de Fangio à 16" 3/10 derrière, Farina se trouvant maintenant 3^e. Rosier abandonne avec des ennuis de transmission à son 44^e tour. Ascari s'arrête pour faire le plein et le réglage des freins après 50 tours et Fangio prend la tête. Les voitures de tête, Fangio (Alfa Romeo), Ascari (Ferrari), Farina (Alfa Romeo), Villoresi (Ferrari) et Parnell (Ferrari) marchent bien tout en se rendant compte que bien des choses peuvent encore se passer au cours des 27 tours restant à couvrir, mais également conscients qu'aucune équipe n'a une supériorité invincible. Le fait que le classement ne devait pas changer jusqu'à ce que Farina perde une place à son 65^e tour donne un démenti à la bataille en cours entre les deux "marques." Villoresi, les bras et les vêtements couverts d'huile, s'arrête à son stand après 57 tours et il est évident que tout ne va pas pour le mieux sous le capot.

A Gueux, Claes sort de la route, il s'en sort sans blessure, mais la voiture est trop endommagée pour pouvoir continuer. La voiture de Farina tourne mal ; il est dépassé par Parnell à son 70^e tour et la course continue jusqu'à ce que Fangio passe la ligne d'arrivée, enregistrant une victoire de plus pour le compte d'Alfa Romeo. Ce sont des Ferrari qui occupent les trois places suivantes et ceci doit encourager ce dernier à poursuivre ses efforts dans la bataille des 4½ litres sans compresseur contre les 1½ litres avec compresseur.

Ascari est second à 58" 2/10 derrière et Villoresi se place 3^e avec une voiture presque complètement épuisée. Parnell passe la ligne au ralenti avec le pont arrière brisé et enlève la 4^e place après une course très constante.

Sanesi, dont l'Alfa Romeo a fini par succomber à la panne d'allumage à Thillois avant la fin de la course, se met à pousser sa voiture vers la ligne d'arrivée. La dernière section est légèrement en côte et il reçoit des applaudissements bien gagnés alors qu'il pousse son Alfa Romeo sur les derniers vingt mètres pour recevoir de Charles Faroux le drapeau quadrillé, finissant ainsi 10^e, ayant fait 58 tours.

Au cours de la course, le record du tour fut amélioré 10 fois—ces performances énumérées ailleurs eurent lieu en présence de l'ancien détenteur du record, Herman Lang, qui était accompagné de Neubauer et d'Uhlenhaut—cela est-il un signe de l'avenir ?

L'entêtement de Fagioli qui, malgré de longs arrêts aux stands et sans espoir d'être bien placé, n'en persistera pas moins à continuer la course, mérite des éloges. L'inscription constante des Talbot contre des adversaires in battables fut récompensée par les 6^e, 7^e, 8^e et 9^e places, Chiron, trois fois vainqueur de courses de Grand Prix sur ce circuit, se trouvant en tête du contingent français.

Le Grand Prix d'Europe de 1951 fut une course pleine d'intérêt. Nous présentant toujours une image différente, il a permis aux pilotes et à leurs voitures de faire les preuves de leurs possibilités. Vraiment, cette piste et cette course sont dignes d'avoir été sélectionnées pour être la course de Grand Prix la plus importante de l'année.

GRAN PREMIO D'EUROPA

1 LUGLIO, 1951

Le condizioni atmosferiche per il Gran Premio d'Europa, che si è corso su 77 giri del circuito Reims-Geux, sono state certamente buone: bel tempo, temperatura abbastanza elevata, in parte mitigata da una leggera brezza. La pista, che era stata di recente riasfaltata, era l'ideale per le macchine concorrenti, benché fosse troppo stretta (7 m.) per quelle vetture capaci di raggiungere i 300 Km. orari.

Durante le prove non meno di sei fra gli iscritti avevano conseguiti tempi migliori del precedente record del circuito ($2' 32 \frac{2}{10}$ ", 184,865 Km. all'ora) che era stato ottenuto nel 1939 da Herman Lang. Logicamente si prevedeva che la gara sarebbe stata vinta a tempo di record e che si sarebbe migliorato di nuovo il record del circuito.

Centro d'interesse erano, come al solito, le quattro vetture ufficiali dell'Alfa Romeo e le tre della Ferrari che avrebbero combattuto un altro round del match: 1500 cc. superalimentate contro 4500 cc. senza compressore. Il problema del consumo di carburante, pur avendo una notevole importanza, doveva essere tuttavia studiato in relazione al fatto che, e per la velocità alla quale si sarebbe disputata la gara, e per la distanza totale di ben 601,808 Km. che doveva essere percorsa, sarebbe stata necessaria, in ogni caso, una fermata ai boxes, se non altro per cambiare le ruote posteriori. Ciò nonostante tre vetture dell'Alfa avevano dei serbatoi supplementari di carburante dietro al posto di pilotaggio ed ai lati della macchina.

Ventitre vetture si allineavano per il via. Dato il buon tempo, i meccanici toglievano i "para-spruzzo" dalle macchine dell'Alfa Romeo, eccetto che a quella di Fangio. Charles Faroux abbassava la bandiera del via, con circa 40 minuti di ritardo rispetto all'ora fissata, e Fangio saltava in prima posizione seguito da Ascari e Villoresi. Farina, invece, veniva avvolto da una nuvola di fumo che si sprigionava dalle ruote che giravano a vuoto e molti altri concorrenti gli sfrecciavano davanti.

Al termine del 1. giro Ascari superava Fangio e passava primo, avendo conseguito un tempo di $2' 41$ " alla media di 174,075 Km. orari, Fangio era secondo, seguivano: Villoresi, Sanesi, Gonzales, Farina. Whitehead si fermava ai boxes e si doveva ritirare per noie al motore. Era chiaro, fin dall'inizio, che ben presto le vetture meno veloci si sarebbero trovate indietro di qualche giro. Alla fine del 2. giro erano gli stessi sei concorrenti a passare nello stesso ordine, mentre Fangio aveva conquistato un nuovo record del circuito con $2' 31 \frac{1}{10}$ " a 186,211 Km. di media. De Graffenried, invece, si ritirava a causa di noie alla trasmissione. Marimon si fermava al suo box ed era anche lui costretto a ritirarsi: il circuito, che richiedeva dalle vetture una costante prestazione nell'accelerazione, velocità assoluta e frenata, stava già cominciando a far sentire il peso delle sue esigenze.

Al termine di 4 giri le prime tre posizioni erano rimaste immutate, ma Farina si era spostato in avanti al 4. giro, e Sanesi si fermava al box a causa di noie all'accensione. Al 6. giro Ascari, Fangio e Villoresi superavano di un giro Schell, Claes e Gordini. Intanto molti dei concorrenti cominciavano a fermarsi ai boxes, ed erano proprio queste numerose fermate—ben 34—che davano il colorito alla corsa. Dopo 9 giri Ascari si fermava al box e si ritirava, permettendo così a Fangio di passare in testa, ma l'argentino doveva rinunciare a questo posto, lasciando passare a sua volta Farina e Villoresi, dato che il suo motore minacciava di prendere fuoco. Sanesi, ormai già con 4 giri di ritardo sui leaders, si arrestava di nuovo ai boxes. Al 12. giro di Farina, ben 5 vetture erano ferme ai boxes, ed anche Fangio cambiava un magnete ripartendo dopo 12', ma, alla fine del giro successivo, si doveva fermare ancora una volta per circa 15 minuti: sembrava che la cattiva fortuna, che già lo aveva colpito duramente a Spa, quando si trovò in difficoltà per cambiare una ruota, si stesse di nuovo accanendo contro di lui. Però, quando l'Alfa Romeo di Fagioli, che era terzo, si fermava, dopo aver compiuto 24 giri, per far rifornimento e cambiare le ruote, Fangio ne prendeva la guida e ripartiva dopo un minuto. Fagioli passava al volante della vettura di Fangio e riusciva a compiere i successivi giri, in media, in $2' 40$ ". Farina era ancora in testa dopo 25 giri, Gonzales secondo con $1' 26 \frac{8}{10}$ " di distacco, Villoresi terzo a 20" dall'argentino. Parnell, al volante di una Ferrari, del vecchio tipo a 12 candele, era quinto e riusciva a mantenere questo posto per ben 55 giri. Le Talbots

di Chiron e Rosier si alternavano in 6 e 7 posizione, rimanendo sempre a pochissima distanza l'una dall'altra. Le Simca dovevano tutte ritirarsi, dopo aver dato prova di poter raggiungere velocità molto superiori a quelle delle Talbot. Dopo 27 giri Farina si fermava per far rifornimento e per cambiare le ruote e ripartiva in meno di un minuto. Gonzales era sempre secondo, a solo $1' 18 \frac{7}{10}$ " da Farina. La Ferrari di Villoresi lasciava una grande scia di fumo nel passare davanti ai boxes al 30. giro. L'ordine dei primi sei concorrenti rimaneva immutato fino al 35. giro, quando Fangio passava Villoresi; questi si fermava pochi secondi al box per rifornirsi di carburante e per cambiare le ruote e ripartiva senza perdere il suo quarto posto, per quanto fosse, ormai, in ritardo di un intero giro rispetto al leader.

Gonzales si arrestava al box dopo 34 giri ed Ascari passava al volante della sua vettura, cosa che certamente dovette dispiacere al pilota argentino, ma il manager della équipe aveva solidissime ragioni per preferire Ascari, che ha al suo attivo, una maggiore esperienza in fatto di Gran Premi. E' tuttavia da notarsi che i tempi di Ascari, dopo questo cambio, non furono così soddisfacenti come quelli che aveva ottenuto Gonzales.

Al 37. giro Fangio superava Ascari e passava in terza posizione; Ascari ripassava poi Fangio quando questi si dovette fermare al 44. giro per il rifornimento e per cambiare le ruote. Farina compiva il 44. giro con l'involucro esterno del copertone della ruota anteriore sinistra fuori posto e, nell'arrestarsi al box, andava a fermarsi circa 50 metri più avanti, perdendo così del tempo prezioso mentre i meccanici spingevano la vettura all'indietro. Ascari passava in testa con Fangio immediatamente dietro a $16 \frac{3}{10}$ ", Farina in terza posizione. Al suo 44. giro Rosier si ritirava per noie alla trasmissione, Ascari si fermava per far rifornimento e per rimettere a posto un freno, lasciando a Fangio il primo posto. I leaders, Fangio (Alfa Romeo), Ascari (Ferrari), Farina (Alfa), Villoresi (Ferrari) e Parnell (Ferrari), stavano tutti compiendo un'ottima corsa e, pur sapendo che molte cose potevano ancora capitare nei rimanenti 27 giri, si erano anche reso conto che nessuna delle due squadre aveva dimostrato una netta superiorità. Il fatto stesso che l'ordine non doveva campiare fino al 65. giro quando Farina retrocedeva in terza posizione, mostra la lotta che si stava svolgendo fra le due case. Villoresi, tutto imbrattato d'olio, si fermava al box dopo 57 giri ed era evidente che qualcosa non funzionava a dovere.

Claes usciva di strada a Gueux senza riportare ferite, ma la vettura non era in condizioni tali da poter continuare la gara. La macchina di Farina non funzionava come avrebbe dovuto ed anche Parnell la superava al 70. giro, mentre Fangio passava vittorioso il traguardo, aggiudicando così un'altra vittoria all'Alfa. I tre posti successivi venivano conquistati dalle Ferrari, dando ancora una volta elementi positivi tali da incoraggiare i fratelli Ferrari nella lotta.

Ascari risultava secondo a $58 \frac{2}{10}$ " e Villoresi terzo. Parnell passava il traguardo con il ponte rotto, guadagnandosi un ben meritato 4 posto.

Sanesi, la cui Alfa Romeo non era in condizioni tali da poter più correre a causa di un guasto all'accensione, proprio all'ultimo giro, doveva spingere la vettura verso il traguardo per gli ultimi 20 metri, fra gli applausi della folla, terminando decimo, dopo aver percorso 58 giri.

Durante la corsa il precedente record del circuito è stato superato ben 10 volte (si veda in altra pagina i dettagli di questi risultati) ed il precedente primatista, Herman Lang, era presente, accompagnato da Neubauer e Uhlenhaut.

La costanza di Fagioli, che, dopo lungissime fermate ai boxes, continuava a correre con coraggio e stile, senza speranza di potersi piazzare bene, merita una particolare menzione, mentre, d'altro canto, l'ottimo rendimento delle Talbots, che gareggiavano con rivali imbattibili, veniva premiato con la conquista della 6, 7, 8, e 9 posizione. Chiron, vincitore per ben tre volte di G.P. disputatosi sullo stesso circuito, era in testa al gruppo dei concorrenti francesi.

Si può ben concludere che il Gran Premio d'Europa 1951 è stata una gara piena d'interesse; esso ha presentato sempre aspetti e possibilità nuove dei piloti e delle vetture; ed il circuito era stato certamente bene scelto per la più importante competizione internazionale dell'annata.

DER GROSSE PREIS VON EUROPA

1. JULI, 1951

EINE leichte Brise verschaffte angenehme Kühlung bei dem heissen sonnigen Wetter, als der diesjährige europäische Grand Prix über 77 Runden auf dem 7,815 Km. langen Dreieckskurs von Reims-Gueux ausgefahren wurde. Die vollkommen neu überholte Strecke war ideal, obwohl die Breite der Fahrbahn mit 7 Metern, für Geschwindigkeiten von 320 Km/h vielleicht nicht ganz ausreichend war.

Beim Training hatten nicht weniger als sechs Fahrer den im Jahre 1939 von Hermann Lang aufgestellten Rundenrekord von 2' 32,2" (184,865 Km/h) unterboten, sodass man allgemein einen Rekordsieg und mehrfache Besserung des Rundenrekords erwartete.

Die Spannung konzentrierte sich auf den bevorstehenden Kampf zwischen Alfa Romeo und Ferrari, deren vier- und drei-Mann starke Werkmannschaften hier eine neue Runde um die heissumstrittene Vorherrschaft zwischen den 1½-Liter-Kompressor- und 4½-Liter-Saugmotoren austragen sollten. Angesichts der Tatsache, dass das Rennen mit hohen Durchschnittsgeschwindigkeiten gefahren wurde, wobei die Gesamtdistanz von 601,808 Km. mindestens einen Wechsel der Hinterreifen bedingte, verlor das sonst so wichtige Problem der Kraftstoffversorgung gewissermassen an Bedeutung. Immerhin waren drei der Alfias mit Zusatztanks neben dem Führersitz und längs des Motors versehen. Mit Ausnahme von Fangios Wagen hatten alle Alfias die horizontalen Regenschutzflossen abmontiert.

Der Start der 23 Wagen war dramatisch. Als Charles Faroux, mit fast 40 Minuten Verspätung, die Startflagge senkte, schoss Fangio an die Spitze, dicht gefolgt von Ascari und Villoresi. Farina hatte Pech: seine Räder drehten durch, sodass er, von einer dichten Wolke verbrannten Gummis umgeben, eine ganze Anzahl von Wagen an der Boxendurchfahrt vorbeilassen musste.

Die erste Durchfahrt sah Ascari in Front vor Fangio—er hatte die Startrunde mit einem Schnitt von 174,75 Km/h in 2' 41,1" durchprescht. Villoresi folgte an dritter Stelle, dann kamen Sanesi, Gonzales und Farina. Whitehead schied vor den Boxen mit Motordefekt aus. Dass die langsameren Wagen bei diesem tollen Tempo der Spitzengruppe bald überrundet sein würden, war offensichtlich. Dasselbe halbe Dutzend roter Alfias und Ferraris führte auch in der zweiten Runde, in der Fangio einen Durchschnitt von 186,211 Km/h erzielte und mit 2' 31,1" einen neuen Rekord aufstellte. Die schnelle Dreieckstrecke, die eine andauernde Folge von Beschleunigen, Vollgas und scharfem Abbremsen verlangte, began bereits jetzt ihre ersten Opfer zu fordern. De Graffenried blieb in der zweiten Runde mit Schaltdefekt liegen und Marimon schied vor seiner Boxe aus.

Nach vier Runden hatte sich die Spitzengruppe leicht verschoben. Die Reihenfolge der ersten Drei war die gleiche, aber an vierter Stelle lag jetzt Farina während Sanesi mit Zündungsdefekt vor seiner Boxe hielt. In der sechsten Runde wurden Schell, Claes und Gordini von Ascari, Fangio und Villoresi überrundet. Zu diesem Zeitpunkte begannen die für dieses Rennen charakteristischen Boxenhalte, wobei die Mechaniker mit der Betreuung der 34 teilnehmenden Wagen vollauf zu tun hatten. Nach neun Runden schied Ascari vor den Boxen aus und Fangio gelangte momentan an die Spitze. Der Motor des Argentiniens kam jedoch kurz darauf ins Stottern, er fiel stark zurück und wurde in der zehnten Runde von Farina und Villoresi überholt. Sanesi, der jetzt bereits vier Runden hinter der Spitze lag, musste erneut halten. Als Farina in seine zwölften Runde ging, standen fünf Wagen vor den Boxen. Fangio hielt fast zwölf Minuten währenddessen sein Magnet ausgewechselt, fuhr dann eine Runde und stand erneut vor der Boxe, diesmal fast eine Viertelstunde. Das Pech, das ihn in Spa beim Auswechseln des Hinterrads verfolgt hatte, schien sich auch hier in Reims bemerkbar zu machen. Als der in dritter Position liegende Fagioli jedoch nach 24 Runden zum Wechsel der Hinterräder und Tanken hielt, übernahm Fangio seinen Wagen und war nach kaum einer Minute im Feld. Fagioli bekam den Wagen des Argentiniens, mit dem er dann die Runden mit gleichmässiger Ausdauer in unter 2' 40" drehte. Nach 25 Runden sah die Reihenfolge folgendermassen aus: Farina lag noch immer in Führung, dann folgte, mit Abstand von 1' 26,8", Gonzales und kaum 20" später Villoresi, der durch den Aufenthalt von Fagiolis Wagen an dritte Stelle gelangt war. Parnell, mit einem älteren 12-Zündkerzen-Ferrari, kam an fünfter Stelle, wo er sich dann über 55 Runden halten konnte. Die Talbots von Chiron und Rosier lieferten

sich einen abwechlungsreichen Kampf um den 6. und 7. Platz wobei ihr Abstand untereinander oft nur wenige Meter und niemals mehr als 10 Sekunden betrug. Die Simcas, die bei Rennbeginn mit tollem Tempo vor den Talbots davonjagten, waren restlos ausgefallen. Nach 27 Runden hielt Farina zum Tanken und Wechsel der Hinterräder und war nach einer knappen Minute wieder im Feld. Gonzales lag jetzt 1' 18,7" hinter ihm an zweiter Stelle. Villoresi Wagen spuckte in der 30. Runde schwarzen Qualm. Bis zur 35ten Runde, als Fangio an Villoresi vorbeiging, blieb die Reihenfolge der Spitzengruppe unverändert. Villoresi tankte und bekam neue Hinterräder und zog blitzschnell wieder ab ohne seinen vierten Platz zu verlieren. Sein Abstand von dem führenden Farina betrug allerdings eine ganze Runde.

Gonzales kam nach 34 Runden vor die Boxe um seinen Wagen an Ascari abzugeben. Der Wechsel musste auf ihn enttäuschend wirken, war aber seitens des Rennleiters sicherlich wohl begründet, da Ascari die grössere Erfahrung bei Grand-Prix-Rennen hatte. Immerhin fiel es nachher auf, dass Ascaris Rundenzeiten langsamer als die von Gonzales waren.

In der 37. Runde ging Fangio an Ascari vorbei und kam somit an dritte Stelle, musste jedoch in der 44. Runde tanken und die Hinterräder wechseln, wodurch Ascari wieder an seinen vorherigen Platz gelangte. Farina, an dessen linkem Vorderreifen sich in der 44. Runde die Laufbahn losgerissen hatte, bremste zu spät und kam etwa 50 Meter nach seiner Boxe zum Stehen. Da sein Wagen nun erst zurückgeschoben werden musste, verlor er kostbare Zeit. Ascari war somit in Führung, gefolgt mit 16,3" Abstand von Fangio. Der Weltmeister verlor zwei Plätze und war jetzt Dritter in der Reihenfolge. Rosier fiel in der 44. Runde mit Getriebestörung aus. Nach 50 Runden, als Ascari zum Tanken und Nachstellen der Bremsen halten musste, kam Fangio nach vorn. Die Spitzenvahrer Fangio (Alfa Romeo), Ascari (Ferrari), Farina (Alfa Romeo), Villoresi (Ferrari) und Parnell (Ferrari) mussten zu diesem Zeitpunkte noch mit allerhand Überraschungen während den restlichen 27 Runden rechnen. Ebenso mussten sie gewahr sein, dass sich bisher keine der beiden Mannschaften eine uneinnehmbare Position errungen hatte. Dass die Reihenfolge tatsächlich bis zur 65. Runde, als Farina um einen Platz zurückfiel, gleich blieb, scheint in direktem Widerspruch zu dem harten Kampf zwischen den beiden "Marken" zu stehen.

Als Villoresi nach 57 Runden, die Arme und Kleidung vollkommen mit Öl bedeckt, vor seiner Boxe hielt, war es offensichtlich, dass unter der Haube seines Motors etwas nicht stimmte. Claes kam bei Gueux von der Fahrbahn ab wobei sein Wagen ziemlich beschädigt wurde und er das Rennen aufgeben musste. Er selbst erlitt keinen Schaden. Auch Farinas Wagen schien nicht mehr recht mitzumachen und er wurde in der 70. Runde von Parnell überholt. Der Rest verlief ohne weitere Zwischenfälle und Alfa Romeo errang einen neuen Sieg als Fangio am Ziel abgewunken wurde. Die nächsten drei Plätze wurden von Ferraris belegt, was für diese einen neuen Ansporn zu weiterem Kampfe um die Vorherrschaft zwischen Saug- und Kompressormotor bedeuten musste.

Ascari belegte, mit 58,2" Abstand, den zweiten Platz. Dritter wurde Villoresi, mit fast vollkommen erschöpftem Wagen. Parnell rollte mit gebrochener Hinterachse über die Ziellinie und sicherte sich nach grosser Ausdauer den vierten Platz.

Besondere Erwähnung verdient noch die prachtvolle sportliche Haltung Sanesis. Kurz vor Ende des Rennens blieb sein Wagen bei Thillois endgültig mit Zündungsdefekt liegen worauf er ihn mit eigener Kraft bis zum Ziel schob um noch gewertet zu werden. Er beendete die letzten 20 Meter der leicht ansteigenden Zielgeraden unter tosendem Applaus bis Charles Faroux die karierte Flagge senkte. Er sicherte sich somit, nach 58 Runden, den 10. Platz.

Der Rundenrekord wurde im Verlauf des Rennens nicht weniger als zehn Mal gebessert. Diese Leistungen, die auf einer anderen Seite im Einzelnen dargestellt sind, wurden von dem früheren Rekordinhaber Hermann Lang, der in Begleitung von Neubauer und Uhlenhaut erschienen war, beobachtet—vielleicht warfen hier zukünftige Entwicklungen ihren Schatten voraus?

Die höchste Bewunderung verdient auch die Haltung Fagiolis, der nach ewig langen Boxenhalten, ohne die geringste Hoffnung auf günstige Position, Runde um Runde mit sturer Entschlossenheit weiterdrehte. Chiron, dreimaliger Grand-Prix-Sieger auf dieser Strecke, führte die Talbots ans Ziel, deren Ausdauer gegenüber den weit überlegenen Gegnern mit 6., 7., 8., und 9. Platz belohnt wurde.

Abschliessend kann man sagen, dass bei diesem Grand Prix von Europa 1951 die Spannung von Anfang bis Ende nie nachliess. Das äusserst wechselreiche Rennen brachte einen überzeugenden Beweis der Fähigkeiten sowohl der Wagen als auch der Fahrer und die Wahl dieser Rennstrecke für den wichtigsten Grossen Preis des Jahres hatte sich somit als wirklich berechtigt erwiesen.

ENTRIES

LISTE DES ENGAGÉS

CONCORRENTI

TEILNEHMERLISTE

No.	Driver Pilote Conduuttore Fahrer	Car Voiture Vettura Wagen	Tyre sizes Dimensions des pneus Dimensioni copertoni Reifenmasse	Type Front Avant Anteriori Vorn	Type Rear Arrière Posterioiri Hinten	Type	Type	Tipo	Model
2	Farina	Alfa Romeo	1½★ 5.50 x 17 7.00 x 18			Type 159. Extra fuel tanks as Nos. 2 and 4 at Spa.	Type 159. Réservoirs de carburant supplémentaires comme les voitures No. 2 et 4 à Spa.	Tipo 159. Serbatoi di carburante aggiunti, come per i nro. 2 e 4 a Spa.	Model 159. Zusatztanks wie Nr. 2 und 4 in Spa.
4	Fangio*	Alfa Romeo	1½★ 5.50 x 17 7.00 x 18			"	"	"	"
6	Sanesi	Alfa Romeo	1½★ 5.50 x 17 7.00 x 18			De Dion rear axle.	Suspension "arrière De Dion	Con ponte De Dion.	Mit De Dion Hinterachse.
8	Fagioli†	Alfa Romeo	1½★ 5.50 x 17 7.00 x 18			Fuel tank as No. 6 at Spa.	Réervoir d'essence comme No. 6 à Spa.	Serbatoio di carburante come No. 6 a Spa.	Mit Zusatztank wie Nr. 6 in Spa.
10	Villoresi	Ferrari	4½ 6.00 x 16 7.50 x 17			Chassis No. 1. 24 plugs.	Chassis N. 1. 24 candele	Chassis N. 1. 24 candele	Chassis Nr. 1. Doppelzündung.
12	Ascari	Ferrari	4½ 6.00 x 16 7.50 x 17			Chassis No. 4. 24 plugs.	Chassis N. 4. 24 candele.	Chassis N. 4. 24 candele.	Chassis Nr. 4. Doppelzündung.
14	Gonzales‡	Ferrari	4½ 6.00 x 16 7.50 x 17			Chassis No. 3. 24 plugs.	Chassis N. 3. 24 candele.	Chassis N. 3. 24 candele.	Chassis Nr. 3. Doppelzündung.
18	De Graffenreid	Maserati	1½★ 5.00 x 17 6.50 x 16			4 CLT. 4 cylinders. 2-stage supercharger.	4 CLT. 4 cilindri. Compresseur à deux étages.	4 CLT. 4 cilindri. Doppio compressore.	4 CLT. 4 Zylinder. Zweitstufenkompressor.
20	Schell	Maserati	1½★ 5.00 x 17 6.50 x 16			"	"	"	"
24	Whitehead	Ferrari	1½★ 5.50 x 16 6.50 x 16			"	"	"	"
26	Parnell	Ferrari	4½ 5.50 x 16 7.00 x 16			12 plugs.	12 bougies.	12 candele.	12 Zündkerzen.
28	Claes	Talbot	4½ 5.25 x 18 7.50 x 18			12 plugs.	12 bougies.	12 candele.	12 Zündkerzen.
30	Manzon	Simca-Gordini	1½★ 5.00 x 15 5.50 x 15			"	"	"	"
32	Trintignant	Simca-Gordini	1½★ 5.00 x 15 5.50 x 15			"	"	"	"
34	Simon	Simca-Gordini	1½★ 5.00 x 15 5.50 x 15			"	"	"	"
36	Gordini	Simca-Gordini	1½★ 5.00 x 15 5.50 x 15			"	"	"	"
38	Etancelin	Talbot	4½ 5.25 x 18 7.50 x 18			12 plugs.	12 bougies.	12 candele.	12 Zündkerzen.
40	Rosier	Talbot	4½ 5.25 x 18 7.00 x 18			12 plugs.	12 bougies.	12 candele.	12 Zündkerzen.
42	Chiron	Talbot	4½ 5.25 x 18 7.00 x 18			6 plugs.	6 bougies.	6 candele.	6 Zündkerzen.
44	Chaboud	Talbot	4½ 5.25 x 18 7.00 x 18			12 plugs.	12 bougies.	12 candele.	12 Zündkerzen.
46	Giraud-Cabantous	Talbot	4½ 5.25 x 18 7.00 x 18			6 plugs.	6 bougies.	6 candele.	6 Zündkerzen.
48	Mairesse	Talbot	4½ 5.25 x 18 7.00 x 18			6 plugs.	6 bougies.	6 candele.	6 Zündkerzen.
50	Marimon	Maserati	1½★ 5.00 x 17 6.50 x 16			"MILAN" engine. 4 cylinders. 2 large superchargers. 8 plugs.	Moteur "MILAN". 4 cylindres. 2 compresseurs, 8 bougies.	Motore "MILANO". 4 cylindri. 2 compressori, 8 candele.	4-Zylinder "MILANO" Motor "MILANO" Zwei Kompressoren, 8 Zündkerzen.

★—Supercharged

★—À Compreseur

★—Con Compressore

★—Mit Kompressor

* Taken over by Fagioli after 14 laps.
Voiture prise par Fagioli après 14 tours.
Presa da Fagioli dopo 14 giri.
Nach 14 Runden von Fagioli übernommen.

† Taken over by Fangio after 24 laps.
Voiture prise par Fangio après 24 tours.
Presa da Fangio dopo 24 giri.
Nach 24 Runden von Fangio übernommen.

‡ Taken over by Ascari after 34 laps.
Voiture prise par Ascari après 34 tours.
Presa da Ascari dopo 34 giri.
Nach 34 Runden von Ascari übernommen.

STARTING GRID

POSITIONS DE DÉPART

STARTAUFSTELLUNG

12. Ascari 2' 28.1"	2. Farina 2' 27.4"	10. Villoresi 2' 28.5"	4. Fangio 2' 25.7"
6. Sanesi 2' 28.9"	8. Fagioli 2' 33.1"	26. Parnell 2' 44.0"	14. Gonzales 2' 30.8"
42. Chiron 2' 43.7"	38. Etancelin 2' 44.8"	44. Chaboud 2' 49.6"	46. Giraud-Cabantous 2' 45.7"
40. Rosier 2' 48.0"	50. Marimon	36. Gordini 2' 50.3"	18. De Graffenreid 2' 50.1"
32. Trintignant 2' 50.3"	24. Whitehead	20. Schell	34. Simon
30. Manzon			

LAP RECORDS MADE AND BROKEN DURING THE RACE

RECORDS DU TOUR ÉTABLIS ET BATTUS AU COURS DE LA COURSE

RECORDS DEL CIRCUITO CONSEGUITI E MIGLIORATI DURANTE LA CORSA

IM VERLAUFE DES RENNENS AUFGESTELLTE UND GEBESSERTE RUNDENREKORDE

PREVIOUS LAP RECORD — RECORD DU TOUR PRÉCÉDENT

H. LANG

DURING 1951 RACE — AU COURS DE LA COURSE DE 1951

Lap Tour Giro Runde	Driver Pilote Conduuttore Fahrer	Car Voiture Vettura Wagen	Time Temps Tempo Zeit	km/h. m.p.h.
3	FANGIO	4	ALFA ROMEO	186.211 115.71
5	ASCARI	12	FERRARI	186.581 115.94
6	FARINA	2	ALFA ROMEO	186.705 116.01
8	FARINA	2	ALFA ROMEO	188.204 116.94
11	FARINA	2	ALFA ROMEO	188.455 117.10
12	FARINA	2	ALFA ROMEO	188.709 117.26
15	FARINA	2	ALFA ROMEO	188.835 117.34
17	FARINA	2	ALFA ROMEO	188.962 117.42
18	FARINA	2	ALFA ROMEO	189.599 117.81
32	FANGIO	8	ALFA ROMEO	190.369 118.29

REIMS

LAP TIMES

TEMPI PER GIRO

TEMPS POUR EFFECTUER LES TOURS DE PISTE

RUNDENZEITEN

	FAGIOLI / FANGIO	GONZALES / VILLORESI	PARNELL	FARINA	CHIRON	GIRAUD-CABANTOUS	CHABOUD	MAIRESSE	SANESI	FANGIO / CLAES	ROSIER	ETANCELIN	GORDINI	SHELL
1	3'04.5"	2'48.6"	2'42.7"	2'57.1"	2'50.2"	3'08.1"	3'10.0"	3'20.9"	3'21.7"	2'47.0"	2'42.0"	3'27.7"	3'07.7"	3'11.6"
2	2'38.5"	2'34.8"	2'33.5"	2'46.0"	2'33.8"	2'55.2"	2'55.4"	2'58.0"	3'04.3"	2'34.9"	2'33.2"	2'58.8"	2'52.8"	2'56.0"
3	2'35.2"	2'34.0"	2'31.9"	2'47.4"	2'33.8"	2'55.7"	2'55.9"	2'57.2"	3'02.8"	2'33.1"	2'31.1"	2'59.4"	2'48.5"	2'53.1"
4	2'34.3"	2'35.6"	2'33.3"	2'44.6"	2'34.3"	2'53.8"	2'55.7"	2'58.6"	3'07.0"	2'34.2"	2'32.1"	2'58.0"	2'49.1"	2'53.1"
5	2'34.4"	2'34.1"	2'33.0"	2'43.8"	2'31.1"	2'53.2"	2'55.9"	2'58.5"	3'06.5"	2'35.7"	2'31.4"	3'13.3"	2'51.8"	2'52.2"
6	2'35.3"	2'34.5"	2'33.9"	2'43.9"	2'30.7"	2'55.1"	2'55.8"	2'58.7"	3'01.3"	2'37.1"	2'30.1"	2'58.8"	2'50.5"	2'52.6"
7	2'32.9"	2'36.3"	2'33.9"	2'43.5"	2'32.4"	2'52.3"	2'54.1"	2'58.7"	5'03.0"	6'52.7"	2'31.4"	2'56.2"	2'50.1"	2'53.6"
8	2'35.4"	2'35.6"	2'33.0"	2'44.1"	2'29.5"	2'53.8"	2'53.4"	2'57.7"	5'06.4"	2'38.9"	2'32.6"	2'57.0"	2'48.4"	2'52.9"
9	2'33.3"	2'36.3"	2'38.7"	2'42.1"	2'32.5"	2'50.0"	2'52.9"	2'55.4"	3'01.7"	2'39.5"	2'34.7"	2'58.0"	2'49.1"	2'51.5"
10	2'34.3"	2'38.0"	2'34.6"	2'42.6"	2'33.9"	2'50.3"	2'52.4"	2'55.5"	2'57.5"	2'41.6"	3'01.7"	2'57.3"	2'50.2"	2'52.4"
11	2'36.3"	2'39.5"	2'35.4"	2'41.1"	2'29.3"	2'48.3"	2'51.9"	2'54.6"	3'04.5"	2'37.1"	2'54.3"	2'57.1"	2'50.1"	2'51.1"
12	2'33.8"	2'33.5"	2'34.5"	2'42.5"	2'29.1"	2'49.2"	2'52.1"	2'56.9"	3'02.2"	2'37.4"	2'43.2"	2'56.5"	2'48.1"	2'50.0"
13	2'31.9"	2'34.7"	2'37.0"	2'43.9"	2'29.4"	2'47.9"	2'52.9"	2'55.2"	3'01.0"	2'40.9"	3'18.6"	2'58.6"	2'48.1"	3'10.2"
14	2'34.4"	2'34.7"	2'35.7"	2'40.9"	2'30.5"	2'50.1"	2'51.4"	2'54.1"	3'02.2"	2'38.6"	1'41.5"	2'56.4"	2'57.1"	3'01.2"
15	2'33.4"	2'35.9"	2'34.7"	2'43.1"	2'29.0"	2'48.0"	2'52.8"	2'58.0"	2'59.1"	2'38.3"	1'71.5"	2'57.6"	2'48.5"	2'57.0"
16	2'31.9"	2'36.0"	2'35.6"	2'44.9"	2'32.5"	2'48.0"	2'51.9"	2'59.7"	2'37.4"	2'37.6"	2'57.9"	2'50.0"	2'55.5"	3'11.6"
17	2'35.5"	2'34.9"	2'35.9"	2'41.6"	2'28.9"	2'46.8"	2'52.9"	2'55.5"	2'39.3"	2'37.1"	3'00.1"	2'49.0"	2'54.8"	3'07.9"
18	2'34.7"	2'35.3"	2'38.6"	2'43.0"	2'28.4"	2'46.4"	2'50.6"	2'52.7"	3'00.5"	2'39.5"	2'37.6"	2'59.8"	2'48.3"	2'54.9"
19	2'31.4"	2'32.7"	2'39.9"	2'44.5"	2'32.2"	2'47.8"	2'50.5"	2'54.2"	3'02.9"	2'39.1"	2'36.6"	2'57.9"	2'49.1"	2'53.1"
20	2'34.8"	2'34.1"	2'38.8"	2'44.5"	2'33.3"	2'49.2"	2'50.2"	2'55.4"	3'00.0"	2'37.8"	2'37.5"	2'59.1"	2'48.7"	2'53.4"
21	2'33.1"	2'35.1"	2'45.3"	2'44.0"	2'31.6"	2'48.9"	2'51.3"	2'57.8"	2'59.3"	2'39.1"	2'37.1"	2'55.2"	2'50.2"	2'52.6"
22	2'39.4"	2'33.6"	2'37.2"	2'40.5"	2'35.5"	2'49.1"	2'50.8"	2'55.3"	2'58.2"	2'37.0"	2'35.8"	2'56.3"	2'48.9"	2'50.7"
23	2'42.6"	2'37.4"	2'39.4"	2'41.4"	2'31.6"	2'48.2"	2'50.9"	2'54.4"	3'00.4"	2'40.5"	2'37.2"	2'48.4"	2'51.2"	3'09.9"
24	2'41.4"	2'34.2"	2'40.5"	2'41.2"	2'34.5"	2'49.4"	2'49.7"	2'54.8"	2'57.5"	2'39.2"	2'36.6"	2'56.4"	2'49.5"	2'50.1"
25	2'42.8"	2'38.0"	2'39.9"	2'40.6"	2'33.6"	2'47.6"	2'50.1"	2'52.0"	2'59.5"	2'39.5"	2'35.7"	2'52.3"	2'49.3"	2'49.8"
26	2'35.4"	2'33.0"	2'40.1"	2'44.1"	2'34.0"	2'49.5"	2'49.7"	2'52.6"	2'59.0"	2'43.2"	2'35.1"	2'53.7"	2'51.8"	2'51.4"
27	2'36.0"	2'32.9"	2'37.7"	2'42.9"	2'40.0"	2'49.0"	2'55.2"	2'52.9"	2'57.7"	6'45.8"	2'35.4"	2'55.5"	2'50.0"	2'50.4"
28	2'38.8"	2'33.0"	2'37.4"	2'41.3"	2'34.6"	2'50.5"	2'51.3"	2'52.0"	2'58.3"	2'46.0"	2'35.1"	2'45.4"	2'48.5"	2'52.8"
29	2'37.2"	2'33.4"	2'40.0"	2'41.6"	2'31.6"	2'51.9"	2'52.1"	2'57.7"	2'44.9"	2'49.2"	2'52.3"	2'48.3"	2'51.2"	2'52.0"
30	2'38.3"	2'46.1"	2'41.7"	2'42.9"	2'33.0"	2'50.9"	2'52.0"	2'56.7"	3'00.6"	2'42.5"	3'50.9"	2'48.8"	2'50.9"	2'50.9"
31	2'30.8"	2'34.8"	2'41.5"	2'43.7"	2'33.0"	2'48.5"	2'53.2"	2'56.6"	3'01.0"	2'43.0"	2'42.3"	2'53.7"	2'48.6"	2'50.9"
32	2'27.8"	2'34.9"	2'40.8"	2'43.5"	2'34.7"	2'47.7"	2'51.9"	2'53.2"	3'02.4"	2'42.8"	2'42.8"	2'53.4"	2'49.2"	2'51.6"
33	2'31.9"	2'36.4"	2'39.0"	2'43.8"	2'34.6"	2'48.0"	2'51.2"	2'56.0"	2'59.6"	2'42.3"	2'43.6"	2'54.0"	2'48.0"	2'51.4"
34	2'32.7"	2'40.9"	2'41.4"	2'41.8"	2'33.6"	2'47.4"	2'51.1"	2'51.2"	3'03.9"	2'52.6"	2'39.9"	2'54.3"	2'48.8"	2'49.1"
35	2'33.3"	3'25.5"	2'47.1"	2'42.9"	2'31.1"	2'50.0"	2'52.2"	2'55.7"	3'00.8"	2'31.7"	2'40.1"	2'56.5"	2'49.1"	2'52.0"
36	2'35.1"	2'38.0"	2'44.0"	2'40.8"	2'30.5"	2'49.0"	2'54.9"	2'56.6"	3'02.2"	2'45.0"	2'38.8"	2'50.5"	2'48.4"	2'51.7"
37	2'30.0"	2'37.1"	2'45.5"	2'45.0"	2'35.6"	2'50.2"	2'51.0"	2'52.9"	3'03.3"	2'46.6"	2'40.1"	2'53.5"	2'49.1"	2'47.5"
38	2'30.3"	2'36.4"	2'43.7"	2'42.9"	2'36.4"	2'49.5"	2'52.0"	2'56.1"	3'01.9"	2'46.9"	2'38.0"	2'52.2"	2'49.1"	2'50.9"
39	2'32.2"	2'35.9"	2'45.7"	2'45.6"	2'36.7"	2'48.4"	2'53.8"	2'58.0"	3'03.7"	2'48.6"	2'41.4"	2'51.0"	2'49.2"	2'51.6"
40	2'29.6"	2'38.3"	2'45.8"	2'47.2"	2'34.0"	2'49.3"	2'52.4"	2'56.0"	3'02.2"	2'44.8"	2'40.6"	2'51.6"	2'49.8"	2'52.8"
41	2'29.5"	2'35.8"	2'44.1"	2'44.4"	2'32.2"	2'49.5"	2'52.0"	2'55.7"	3'04.3"	2'46.6"	2'39.4"	2'51.4"	2'45.3"	2'52.0"
42	2'29.8"	2'35.5"	2'46.8"	2'42.5"	2'33.5"	2'49.5"	2'54.4"	2'56.8"	3'05.6"	2'46.8"	2'37.5"	2'53.6"	2'49.1"	2'53.5"
43	2'41.6"	2'36.1"	2'46.2"	2'41.0"	2'37.0"	2'51.2"	2'52.9"	2'55.5"	3'05.3"	2'46.2"	7'30.3"	4'10.1"	2'50.9"	2'50.9"
44	3													

PIT STOPS

ARRÊTS AUX STANDS

FERMATE AI RIFORNIMENTI

BOXENAUFENTHALTE

No.	Car Voiture Vettura Wagen	Driver Pilote Conduttore Fahrer	Lap Tour Giro Runde	Duration Durée Durata Dauer	Reason	Motif	Ragioni	Grund
2	Alfa Romeo	Farina	28	54"	Rear tyres. Fuel.	Pneus arrière. Essence.	Ruote posteriori. Carburante.	Hinterreifen und Tanken.
			45	3' 03"	Left front tyre. Rear tyres. Fuel.	Pneu avant gauche. Pneus arrière. Essence.	Ruota anteriore sinistra. Ruote posteriori. Carburante.	Linker Vorderreifen. Hinterreifen und Tanken.
4	Alfa Romeo	Fangio	52	34"	Right front tyre.	Pneu avant droit.	Ruota anteriore destra.	Rechter Vorderreifen.
			10	11' 52"	Left-hand magneto changed.	Cambiato il magnete sinistro.	Auswechseln des linken Magneten.	
			14	13' 25"	Ignition. Change driver.	Allumage. Cambio di pilota.	Zündung. Fahrerwechsel.	
6	Alfa Romeo	Fagioli	15	56"	Rear tyres. Fuel.	Pneus arrière. Essence.	Ruote posteriori. Carburante.	Hinterreifen und Tanken.
			30	4' 40"	Right front brake.	Frein avant droit.	Freno anteriore destro.	Rechte Vorderbremse.
			5	8' 25"	Plugs. Change magneto.	Bougies. Changement de la magnéto.	Candele. Cambio del magnete.	Zündkerzen. Auswechseln des Magneten.
8	Alfa Romeo	Sanesi	43	3' 36"	Fuel. Rear tyres. Water. Oil.	Essence. Pneus arrière. Eau. Huile.	Carburante. Ruote posteriori. Acqua. Olio.	Tanken. Hinterreifen. Wasser und Öl.
			5	2' 28"	Fuel. Water.	Essence. Eau.	Carburante. Acqua.	Tanken. Öl.
			27	2' 41"	Plugs.	Bougies.	Candele.	Zündkerzen.
10	Alfa Romeo	Fagioli	25	58"	Rear tyres. Fuel. Change driver.	Pneus arrière. Essence. Changement de pilote.	Ruote posteriori. Carburante. Cambio di pilota.	Hinterreifen. Fahrerwechsel.
			44	59"	Rear tyres. Fuel.	Pneus arrière. Essence.	Ruote posteriori. Carburante.	Hinterreifen. Tanken.
12	Ferrari	Villoresi	62	38"	Fuel.	Essence.	Carburante.	Tanken.
			36	39"	Rear tyres. Fuel.	Pneus arrière. Essence.	Ruote posteriori. Carburante.	Hinterreifen. Tanken.
14	Ferrari	Ascari	10	14"	Retired.	Abandon.	Ritirato.	Aufgegeben.
			11	34"	Fuel. Water. Change driver.	Essence. Eau. Changement de pilote.	Carburante. Acqua. Cambio di pilota.	Tanken. Wasser. Fahrerwechsel.
20	Maserati	Schell	35	40"	Brakes. Fuel.	Freins. Essence.	Freni. Carburante.	Bremsen. Tanken.
			14					
24	Ferrari	Whitehead	24		Retired.	Abandon.	Ritirato.	Aufgegeben.
			2	1' 54"	Fuel.	Essence.	Carburante.	Tanken.
			40	55"	Fuel.	Essence.	Carburante.	Tanken.
26	Ferrari	Parnell	43		Retired.	Abandon.	Ritirato.	Aufgegeben.
			43		Retired.	Abandon.	Ritirato.	Aufgegeben.
			11		Retired.	Abandon.	Ritirato.	Aufgegeben.
28	Talbot	Claes	3		Retired.	Abandon.	Ritirato.	Aufgegeben.
			12		Retired.	Abandon.	Ritirato.	Aufgegeben.
			12		Retired.	Abandon.	Ritirato.	Aufgegeben.
32	Simca	Trintignant	8		Retired.	Abandon.	Ritirato.	Aufgegeben.
			8		Retired.	Abandon.	Ritirato.	Aufgegeben.
			28		Retired.	Abandon.	Ritirato.	Aufgegeben.
34	Simca	Simon	38		Retired.	Abandon.	Ritirato.	Aufgegeben.
			38		Retired.	Abandon.	Ritirato.	Aufgegeben.
			45	34"	Fuel. Water.	Essence. Eau.	Carburante. Acqua.	Tanken. Wasser.
42	Talbot	Etancelin	39		Fuel.	Essence.	Carburante.	Tanken.
			7		Fuel.	Essence.	Carburante.	Tanken.
			8		Retired.	Abandon.	Ritirato.	Aufgegeben.
44	Talbot	Chaboud	8		Retired.	Abandon.	Ritirato.	Aufgegeben.
			7		Retired.	Abandon.	Ritirato.	Aufgegeben.
			8		Retired.	Abandon.	Ritirato.	Aufgegeben.
48	Talbot	Mairesse	8		Retired.	Abandon.	Ritirato.	Aufgegeben.
			7		Retired.	Abandon.	Ritirato.	Aufgegeben.
			8		Retired.	Abandon.	Ritirato.	Aufgegeben.
50	Maserati	Marimon	3		Retired.	Abandon.	Ritirato.	Aufgegeben.
			3		Retired.	Abandon.	Ritirato.	Aufgegeben.
			3		Retired.	Abandon.	Ritirato.	Aufgegeben.

It is regretted that in the absence of an official record the above information is incomplete.

Nous regrettons, par suite de l'absence de documents officiels, que les renseignements ci-dessus soient incomplets.

Per mancanza di informazioni ufficiali, i dati indicati di sopra non sono completi.

Wir bedauern, dass obige Angaben mangels amtlicher Daten unvollständig sind.

LAP SPEED TABLE

BARÈME DES VITESSES

TEMPO PER GIRO E RELATIVA VELOCITÀ

RUNDENZEITEN UND DURCHSCHNITTSGESCHWINDIGKEITEN

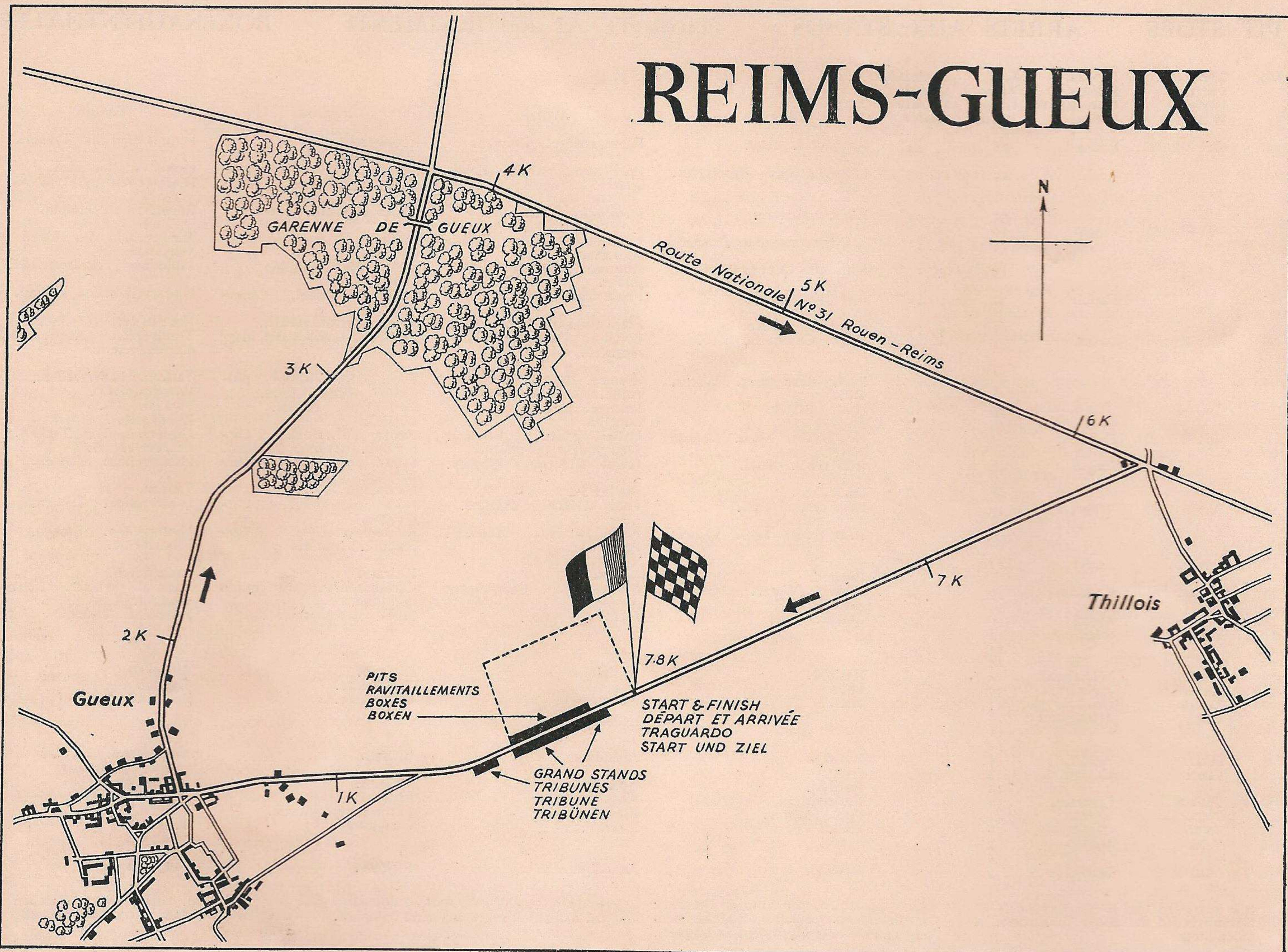
Time
Temps
Tempo
Zeit

Time Temps Tempo Zeit	Time Temps Tempo Zeit	Time Temps Tempo Zeit
2 m. 20 s.	200.975 km/h.	124.88 m.p.h.
2 21	199.549 "	123.99 "
2 22	198.144 "	123.12 "
2 23	196.758 "	122.26 "
2 24	195.392 "	121.41 "
2 25	194.044 "	120.57 "
2 26	192.715 "	119.75 "
2 27	191.404 "	118.93 "
2 28	190.111 "	118.13 "
2 29	188.833 "	117.34 "
2 30	187.576 "	116.55 "
2 31	186.334 "	115.78 "
2 32	185.108 "	115.02 "
2 33	183.898 "	114.27 "
2 34	182.704 "	113.53 "
2 35	181.525 "	112.79 "
2 36	180.362 "	112.07 "
2 37	179.213 "	111.36 "
2 38	178.079 "	110.65 "

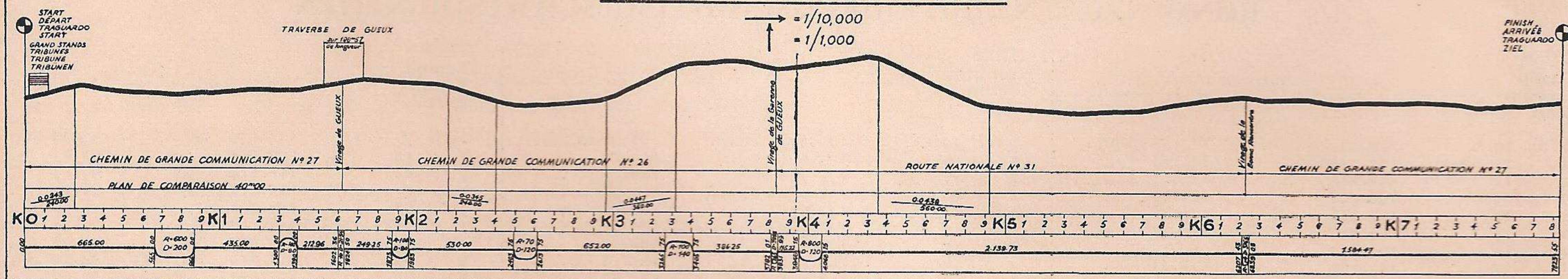
Time Temps Tempo Zeit	Time Temps Tempo Zeit	Time Temps Tempo Zeit
2 m. 39 s.	176.959 km/h.	109.96 m.p.h.
2 40	175.853 "	109.27 "
2 41	174.760 "	108.59 "
2 42	173.682 "	107.92 "
2 43	172.616 "	107.26 "
2 44	171.564 "	106.61 "
2 45	170.524 "	105.96 "
2 46	169.497 "	105.32 "
2 47	168.482 "	104.69 "
2 48	167.479 "	104.07 "
2 49	166.488 "	103.45 "
2 50	165.508 "	102.84 "
2 51	164.541 "	102.24 "
2 52	163.584 "	101.65 "
2 53	162.638 "	101.06 "
2 54	161.704 "	100.48 "
2 55	160.780 "	99.90 "
2 56	159.866 "	99.34 "
2 57	158.963 "	98.78 "

Time Temps Tempo Zeit	Time Temps Tempo Zeit	Time Temps Tempo Zeit
2 m. 58 s.	158.070 km/h.	98.22 m.p.h.
2 59	157.187 "	97.67 "
3 00	156.314 "	97.13 "
3 01	155.450 "	96.59 "
3 02	154.596 "	96.06 "
3 03	153.751 "	95.54 "
3 04	152.915 "	95.02 "
3 05	152.089 "	94.50 "
3 06	151.271 "	94.00 "

REIMS-GUEUX



GRADIENTS
PROFIL EN LONG DU CIRCUIT
LONCHEZZA E DISLEVELLO COMPLESSIVO
LÄNGENPROFIL DER RUNDSTRECKE



PAST WINNERS

PALMARES

PRECEDENTI VINCITORI

FRÜHERE SIEGER

(Reims — Gueux)

1925	CLAUDE	BIGNAN
1926	LESCOT	BUGATTI
1927	ETANCELIN	BUGATTI
1928	CHIRON	BUGATTI
1929	ETANCELIN	BUGATTI
1930	DREYFUS	BUGATTI
1931	LEHOUX	BUGATTI
1932	NUVOLARI	ALFA ROMEO
1933	ETANCELIN	ALFA ROMEO
1934	CHIRON	ALFA ROMEO
1935	DREYFUS	ALFA ROMEO
1936	WIMILLE	BUGATTI
1937	WIMILLE	BUGATTI
1938	von BRAUCHITSCH	MERCEDES BENZ
1939	MÜLLER	AUTO UNION
1947	KAUTZ	MASERATI
1948	WIMILLE	ALFA ROMEO
1949	CHIRON	TALBOT
1950	FANGIO	ALFA ROMEO

102.340 km/h.	63.59 m.p.h.
114.775 km/h.	71.32 m.p.h.
116.316 km/h.	72.28 m.p.h.
132.750 km/h.	82.49 m.p.h.
137.738 km/h.	85.59 m.p.h.
141.626 km/h.	88.00 m.p.h.
143.178 km/h.	88.97 m.p.h.
148.538 km/h.	92.30 m.p.h.
144.955 km/h.	90.07 m.p.h.
145.984 km/h.	90.71 m.p.h.
157.760 km/h.	98.03 m.p.h.
140.245 km/h.	87.14 m.p.h.
145.028 km/h.	90.12 m.p.h.
162.758 km/h.	101.13 m.p.h.
169.381 km/h.	105.25 m.p.h.
154.451 km/h.	95.97 m.p.h.
165.699 km/h.	102.96 m.p.h.
160.870 km/h.	99.96 m.p.h.
168.722 km/h.	104.84 m.p.h.