

A temporada 1958 era para ser de Stirling Moss, mas tudo conspirou contra ele. Moss obteve quatro vitórias contra apenas uma de Mike Hawthorn, mas os abandonos, a honestidade de Moss e a falha de comunicação com a equipe, lhe fizeram perder o título. Moss teve seis quebras contra duas do Hawthorn e ainda aconteceu o episódio do GP Portugal 1958 na qual Moss testemunhou a favor de Mike Hawthorn para não ser desclassificado e esse fato acabou dando o título ao Hawthorn no final do ano. Teve ainda a falha de comunicação da equipe de Moss que não o avisou que necessitaria fazer a VMR do GP Portugal para ganhar o ponto extra. Resultado: Hawthorn fez a VMR, tirou o ponto extra de Moss e deu o título de 1958 para Mike Hawthorn. A temporada de 1958 deve ser lembrada pela despedida do seu maior gênio: Juan Manuel Fangio, acontecida no GP França. A se lamentar as mortes de Luigi Musso e Peter Collins, ambos da Ferrari, durante respectivamente os GP França e da Alemanha 1958. Após o final da temporada de 1958, Mike Hawthorn se aposentou da F1, mas no dia 22 de janeiro de 1959, o piloto inglês morreu num acidente de carro numa estrada na Inglaterra, 3 meses depois da sua aposentadoria. Segundo o Documentário “Ferrari: Rumo a Imortalidade” ele tinha uma doença crônica nos rins e teria pouco tempo de vida.

Curiosidade sobre Fangio: no começo de 1958, ele esteve em Cuba, durante o governo do ditador Fulgêncio Batista, para disputar uma prova de carros esporte. Foi sequestrado pelos guerrilheiros de Fidel Castro, que queriam chamar a atenção para seu movimento.

Outra curiosidade no GP Inglaterra 1958, um piloto chamando Bernie Ecclestone tentou se classificar para correr, mas não conseguiu. Décadas mais tarde ele ficaria muito conhecido na F1.

REGULAMENTO: Motores de 0,75 litros com compressor ou 2,5 litros aspirado. Sem limitação de peso e combustível. Proibição de qualquer gasolina se não for gasolina comercial ou gasolina de aviação. Valiam os 6 melhores resultados. Sistema de pontuação 8-6-4-3-2 e a VMR valia 1 ponto. Começo do campeonato de construtores, proibição de troca de carro ou de piloto durante a corrida.

PERFORMANCES:

Ferrari melhor: Arg, Bel, Fra, Ing, Por
Cooper melhor: Mon
Vanwall melhor: Hol, Ale, Ita
Empate (Ferrari e Vawall): Mar

Ferrari 4 x 3 Vanwall

Quebras:
Moss 6
Hawthorn 2

Vitórias:
Vanwall 6 (Moss 3 e Brooks 3)
Ferrari 2 (Hawthorn 1 e Collins 1)
Cooper 2 (Trintgnant 1 e Moss 1)

Poles:
Vanwall 5 (Moss 3, Brooks 1 e Lewis-Evans 1)
Ferrari 4 (Hawthorn 4)
Maserati 1 (Fangio 1)

VMR:
Ferrari 5 (Hawthorn 4, Hill 1)

Vanwall 3 (Moss 3)
Maserati 1 (Fangio 1)
Cooper 1 (Trintignant 1)

Hat Trick:
Ferrari 1 (Hawthorn 1)

Grand Chelem (Pole, Vitória, VMR e liderança em todas as voltas)
Ferrari 1 (Hawthorn 1 França)

Dobradinhas de largada:
Vanwall 1

Dobradinhas de chegada:
Ferrari 1

OBS 1: LOTUS TEAM:

Nesse ano aconteceu a estreia da equipe Lotus com o piloto inglês Graham Hill e liderada pelo Engenheiro Colin Chapman que se tornaria a maior equipe da F1 nos anos 60. Dois anos antes, Chapman estava correndo como piloto pela equipe Vanwall no GP França 56.

OBS 2: CAMPEONATO DE CONSTRUTORES:

Em 1958 marcou a estreia do campeonato de construtores, como forma de incentivar as equipes, onde o primeiro vencedor foi a britânica Vanwall. Nesse ano em diante foi proibido as corridas em duplas, e proibido o 1º piloto pegar o carro do 2º piloto durante a corrida.

OBS 3: PRIMEIRA MULHER A CORRER NA F1:

Maria Teresa de Filippis foi a primeira mulher a correr na F1 no GP Bélgica 58 pela equipe Maserati.

OBS 4: MORTES NA FERRARI:

Nesse período 4 pilotos morreram, sendo 3 da Ferrari: Stuart Lewis Evans (Vanwall), Luigi Musso (Ferrari), Peter Collins (Ferrari) e Mike Hawthorn (após abandonar a F1 morreu num acidente na estrada em janeiro de 1959).

OBS 5: FIM DOS FREIOS A TAMBOR NA F1:

Peter Collins sofreu um acidente de graves proporções no GP Alemanha. O inglês, que havia vencido a grande perseguição de Tony Brooks, teve problemas com os freios de sua Ferrari e acabou sendo atirado contra uma árvore (curva de Pfvanzgarten). Collins não resistiu e acabou falecendo. O acidente marcou o fim dos freios a tambor, passando-se ao sistema a disco, adotado quase que universalmente.

65)GP DA ARGENTINA

Local: Buenos Aires

Pole-Position:

1)Juan Manuel Fangio(ARG)Maserati-1m42s0 Última pole do Fangio.

2)Mike Hawthorn(ING)Ferrari-1m42s6

- 3) Peter Collins(ING)Ferrari-1m42s6
- 4) Jean Behra(FRA)Maserati-1m42s7
- 5) Luigi Musso(ITA)Ferrari-1m42s9
- 6) Carlos Menditeguy(ARG)Maserati-1m43s7
- 7) Stirling Moss(ING)Cooper/Climax-1m44s0**
- 8) Harry Schell(EUA)Maserati-1m44s2
- 9) Francesco Godia(ESP)Maserati-1m49s3
- 10) Horace Gould(ING)Maserati-1m51s7

CURIOSIDADE: Foi a corrida com menos pilotos no grid de largada da história, e teve apenas um abandono!!

Corrida: 19/01/1958 - 80 voltas

Classificação Final:

1) Stirling Moss(ING)Cooper/Climax-2h19m33s7 (8 pontos) 1a Vitória da Cooper. Primeiro a vencer com motor traseiro, a corrida teve quase 3 horas.

2) Luigi Musso(ITA)Ferrari-a 2s7 (6 pontos)

3) Mike Hawthorn(ING)Ferrari-a 12s6 (4 pontos)

4) Juan Manuel Fangio(ARG)Maserati-a 53s0 (4 pontos) Correu sem embreagem grande parte da corrida. Fonte: <https://www.youtube.com/watch?v=eL0FtAKihz8>.

5) Jean Behra(FRA)Maserati-a 2 voltas (2 pontos)

6) Harry Schell(EUA)Maserati-a 3 voltas

7) Carlos Menditeguy(ARG)Maserati-a 4 voltas

8) Francesco Godia(ESP)Maserati-a 5 voltas

9) Horace Gould(ING)Maserati-a 9 voltas

Melhor Volta: Juan Manuel Fangio(ARG)Maserati-1m41s8 (mais velho a fazer VMR na F1 com 46 anos)

OBS: A vitória de Stirling Moss, com seu Cooper de motor traseiro revolucionou a Fórmula 1. Quando estreou nas mãos de Jack Brabham, o Cooper/Climax mal apareceu. Ele não passava, é certo, de um F2 adaptado por Charles e John Cooper. O motor Coventry-Climax, originalmente de 1 500 cm³ e aumentado para 1 960 cm³, dispunha de não mais que 170 cv. Pequeno e leve, com 400 kg contra os 600/650 dos concorrentes, compensava sua pequena potência. O motor fora instalado atrás do piloto e na frente do eixo traseiro, em posição central - e não mais na frente como em todos os outros carros. Os demais construtores não acreditavam no sucesso deste modelo. Principalmente pelo fracasso dos fantásticos Auto Union projetados por Ferdinand Porsche. Esses monopostos, com motor central de 16 cilindros em V e 600 cv, eram difíceis de pilotar. Mas a Cooper sabia o porquê: a suspensão traseira e os pneus não eram adequados na ocasião. A vitória de Moss, não fora por acaso. Havia, sim, outras explicações. A partir de 1958, os GPs foram reduzidos de 500 para 300 km - ou de 3 para 2 horas de prova. As regras pareciam ter sido feitas sob encomenda para a equipe Cooper. Com distâncias menores, o Cooper levava menos combustível e ainda ficava muito mais leve. Além disso, foi a única marca a acreditar no princípio do motor central traseiro, logo copiado pelos adversários. Pela primeira vez, um carro permitia amplas possibilidades de regulação. A prova argentina era a primeira etapa do mundial de 1958, e como muitas equipes estavam tendo problemas com o uso do novo combustível Avgas exigido pelas regras, houve poucas inscrições para esta prova. **A Vanwall estava entre as equipes que não se inscreveram e assim, seu piloto contratado Stirling Moss, aceitou o convite para pilotar a Cooper de Rob Walker.** No grid, ao lado dos enormes carros cheios de fôlego, o carrinho parecia estar em situação difícil. Somente dez carros se inscreveram e Moss havia se classificado em apenas sétimo lugar, dois segundos mais lento que a Maserati de Juan Manuel Fangio que ocupava a pole. Fangio liderava a prova e no final da primeira volta, Moss já estava em quinto. Quanto mais a prova se desenrolava, melhor desempenho exibia o pequenino

Cooper. Em razão de seu leve peso, ele exigia pouco dos pneus, ao contrário dos grandes carros italianos, naquele calor sufocante. De fato, estava tão quente que todos decidiram adotar uma estratégia de fazer uma parada para troca de pneus e matar a sede. Todos? **Bem assim pensaram a Ferrari e as Maserati. Moss conhecia melhor as coisas e decidiu não fazer a parada. Além dos mais, as rodas do Cooper eram de liga fundida e fixadas por quatro pinos separados, enquanto as outras equipes usavam rodas de raios de arame com trava no centro, fáceis de retirar. Assim, uma parada não era uma boa opção para Moss pois perderia um tempo enorme! Quando Fangio fez sua parada, Moss assumiu a liderança. E ali se manteve sempre, apesar de uma tentativa no último minuto por parte da Ferrari de Luigi Musso. "Eu estava lá, dirigindo o carro de Rob Walker. Eu disse a ele: 'não podemos nem pensar em parar para trocar pneus, não temos ferramentas apropriadas para trocá-los e por isso vou economizá-los ao máximo durante toda a prova'**. A corrida começou e como geralmente ocorre, a gente tem que ultrapassar um grupo de carros. Fiquei atrás deste grupo, deixando-os para trás nas retas, para poder fazer as curvas sem fechar de mais e usar a pista toda de modo mais suave. Se via óleo, passava por cima. Quando saía das curvas e via que estava tudo sobre o controle, subia na grama para resfriar os pneus. Não tentei assumir a liderança enquanto os pneus dos outros carros não começassem a soltar as lonas, forçando-os a parar nos boxes. Então assumi a liderança, naturalmente, porque foram deixando à pista. Lembro de estar correndo e ver a pista passando e de repente eu estava na frente, quando pensava: 'Não posso parar agora, meu Deus. Vou vencer o Grande Prêmio da Argentina neste pequeno Cooper de motor 2.2 litros'. Quando cruzei a linha de chegada, não consegui acreditar que tinha vencido". Mal sabia Moss entretanto, que a nova era havia começado.

66)GP DE MÔNACO

Local: Monte Carlo

Pole-Position:

- 1) Tony Brooks(ING)Vanwall-1m39s8
- 2) Jean Behra(FRA)BRM-1m40s8
- 3) Jack Brabham(AUS)Cooper/Climax-1m41s0**
- 4) Roy Salvadori(ING)Cooper/Climax-1m41s0
- 5) Maurice Trintignant(FRA)Cooper/Climax-1m41s1
- 6) Mike Hawthorn(ING)Ferrari-1m41s5
- 7) Stuart Lewis-Evans(ING)Vanwall-1m41s8
- 8) Stirling Moss(ING)Vanwall-1m42s3
- 9) Peter Collins(ING)Ferrari-1m42s4
- 10) Luigi Musso(ITA)Ferrari-1m42s6
- 11) Harry Schell(EUA)BRM-1m43s8
- 12) Wolfgang Von Trips(ALE)Ferrari-1m44s3
- 13) Cliff Allison(ING)Lotus/Climax-1m44s6 Estreia da equipe Lotus na F1 (Lotus 12).**
- 14) Giorgio Scarlatti(ITA)Maserati-1m44s7
- 15) Graham Hill(ING)Lotus/Climax-1m45s0 Estreia do Hill na F1.**
- 16) Jo Bonnier(SUE)Maserati-1m45s0

Corrida: 18/05/1958 - 100 voltas

Classificação Final:

- 1) Maurice Trintignant(FRA)Cooper/Climax-2h52m27s9 (8 pontos)
- 2) Luigi Musso(ITA)Ferrari-a 20s2 (6 pontos)
- 3) Peter Collins(ING)Ferrari-a 38s8 (4 pontos)
- 4) Jack Brabham(AUS)Cooper/Climax-a 3 voltas (3 pontos)**
- 5) Harry Schell(EUA)BRM-a 9 voltas (2 pontos)
- 6) Cliff Allison(ING)Lotus/Climax-a 10 voltas**

-)Mike Hawthorn(ING)Ferrari (1 ponto) Bateu na curva e abandonou.

Melhor Volta: Mika Hawthorn(ING)Ferrari-1m40s6

OBS: Mônaco é o circuito de rua mais tradicional da Fórmula 1, sendo o paraíso dos pilotos talentosos que precisam se virar com carros inferiores. Em 1958, um surpreendente Maurice Trintignant, que havia largado em quinto lugar, derrotou os favoritos e venceu a prova derrotando as Ferrari de Luigi Musso e Peter Collins, que vieram logo a seguir. **Destaque também, para um piloto que viria a dar muito o que falar em um futuro próximo, seu nome: Jack Brabham, o quarto colocado na prova. Entretanto, o grande nome da etapa foi o inglês Mike Hawthorn. A cena protagonizada por Hawthorn em Monte Carlo foi antológica. O inglês da Ferrari voltava a pé para os boxes, depois de destruir sua Ferrari na curva do Cassino, quando notou a loira escultural que o observava da janela. Encantado com a beleza da moça, o piloto pediu-lhe um copo d'água pretextando sede. Foi tão gentilmente atendido, que deixou em pânico os boxes da Ferrari. A loira era tão irresistível que ele só reapareceu no dia seguinte, com a cara feliz de quem tinha feito a pole-position. Hawthorn não ganhou a corrida.** Largou em quinto e quebrou na 45ª das 100 voltas, mas bateu três vezes o recorde do circuito. Na versão de seus mecânicos, só para passar mais rapidamente pela janela da boa samaritana.

67)GP DA HOLANDA

Local: Zandvoort

Pole-Position:

1)Stuart Lewis-Evans(ING)Vanwall-1m37s1 Trinca da Vanwall.

2)Stirling Moss(ING)Vanwall-1m38s0

3)Tony Brooks(ING)Vanwall-1m38s1

4)Jean Behra(FRA)BRM-1m38s4

5)Jack Brabham(AUS)Cooper/Climax-1m38s5

6)Mike Hawthorn(ING)Ferrari-1m39s1

7)Harry Schell(EUA)BRM-1m39s2

8)Maurice Trintignant(FRA)Cooper/Climax-1m39s2

9)Roy Salvadori(ING)Cooper/Climax-1m39s2

10)Peter Collins(ING)Ferrari-1m39s3

11)Cliff Allison(ING)Lotus/Climax-1m39s4

12)Luigi Musso(ITA)Ferrari-1m39s5

13)Graham Hill(ING)Lotus/Climax-1m39s8

14)Masten Gregory(EUA)Maserati-1m42s0

15)Jo Bonnier(SUE)Maserati-1m42s3

16)Giorgio Scarlatti(ITA)Maserati-1m44s6

17)Carel Godin de Beaufort(HOL)**Porsche-1m46s7**

Corrida: 26/05/1958 - 75 voltas

Classificação Final:

1)Stirling Moss(ING)Vanwall-2h04m49s2 (9 pontos)

2)Harry Schell(EUA)BRM-a 47s9 (6 pontos)

3)Jean Behra(FRA)Maserati-a 1m42s3 (4 pontos)

4)Roy Salvadori(ING)Cooper/Climax-a 1 volta (3 pontos)

5)Mike Hawthorn(ING)Ferrari-a 1 volta (2 pontos)

6)Cliff Allison(ING)Lotus/Climax-a 2 voltas

7)Luigi Musso(ITA)Ferrari-a 2 voltas

- 8) Jack Brabham(AUS)Cooper/Climax-a 2 voltas
- 9) Maurice Trintignant(FRA)Cooper/Climax-a 3 voltas
- 10) Jo Bonnier(SUE)Maserati-a 4 voltas
- 11) Carel Godin de Beaufort(HOL)**Porsche-a 6 voltas**

Melhor Volta: Stirling Moss(ING)Vanwall-1m37s6

OBS: Não teve resenha dessa corrida.

68)GP DOS ESTADOS UNIDOS

Local: Indianápolis (500 milhas)

Pole-Position:

- 1) Dick Rathmann(EUA)Watson/Offenhauser-4m06s62
- 2) Ed Elisian(EUA)Watson/Offenhauser-4m06s70
- 3) Jimmy Reece(EUA)Watson/Offenhauser-4m07s40
- 4) Bob Veith - Kurtis Kraft/Offenhauser-4m08s48
- 5) Pat O'Connor(EUA)Kurtis Kraft/Offenhauser-4m08s58
- 6) J. Parsons(EUA)Kurtis Kraft/Offenhauser-4m08s82
- 7) Jimmy Bryan(EUA)Epperly/Offenhauser-4m09s68
- 8) Johnny Boyd(EUA)Kurtis Kraft/Offenhauser-4m09s96
- 9) T. Bettenhausen(EUA)Epperly/Offenhauser-4m10s14**
- 10) Jack Turner - Lesovsky/Offenhauser-4m10s98
- 11) Rodger Ward(EUA)Lesovsky/Offenhauser-4m11s28
- 12) A.J.Foyt(EUA)Kuzma/Offenhauser-4m11s52**
- 13) Don Freeland(EUA)Philips/Offenhauser-4m11s69
- 14) Paul Russo(EUA)Kurtis Kraft/Novi-4m11s82
- 15) Billy Garret - Kurtis Kraft/Offenhauser-4m12s14
- 16) P. Goldsmith(EUA)Kurtis Kraft/Offenhauser-4m12s20
- 17) Bob Christie - Kurtis Kraft/Offenhauser-4m13s07
- 18) Eddie Sachs(EUA)Kuzma/Offenhauser-4m08s86
- 19) Jud Larson - Watson/Offenhauser-4m10s85
- 20) Jim Rathmann(EUA)Epperly/Offenhauser-4m11s49
- 21) Al Keller - Kurtis Kraft/Offenhauser-4m11s87
- 22) J. Thomson(EUA)Kurtis Kraft/Offenhauser-4m11s91
- 23) Shorty Templeman - Kurtis Kraft/Offenh.-4m12s07
- 24) Jerry Unser - Kurtis Kraft/Offenhauser-4m12s18
- 25) George Amick - Epperly/Offenhauser-4m12s26
- 26) Eddie Johnson(EUA)Kurtis Kraft/Offenh.-4m12s33
- 27) Len Sutton(EUA)Kurtis Kraft/Offenhauser-4m12s36
- 28) Art Bisch(EUA)Kuzma/Offenhauser-4m12s40
- 29) Chuck Weyant - Dunn/Offenhauser-4m12s44
- 30) Johnnie Tolan(EUA)Kuzma/Offenhauser-4m12s97
- 31) Mike Magill - Kurtis Kraft/Offenhauser-4m13s03
- 32) Dempsey Wilson - Kuzma/Offenhauser-4m11s27
- 33) Bill Cheesbourg - Kurtis Kraft/Novi-4m12s55

Corrida: 30/05/1958 - 200 voltas

Classificação Final:

- 1) Jimmy Bryan(EUA)Epperly/Offenhauser-3h44m13s80 (8 pontos)
- 2) George Amick(EUA)Epperly/Offenhauser-a 27s63 (6 pontos)

- 3) Johnny Boyd(EUA)Kurtis Kraft/Offenhauser-a 1m09s97 (4 pontos)
- 4) Tony Bettenhausen(EUA)Epperly/Offenhauser-a 1m34s81 (3 pontos)**
- 5) Jim Rathmann(EUA)Epperly/Offenhauser-a 1m35s62 (2 pontos)
- 6) Jimmy Reece(EUA)Watson/Offenhauser-a 2m16s95
- 7) Don Freeland(EUA)Philips/Offenhauser-a 2m21s06
- 8) Jud Larson - Watson/Offenhauser-a 5m34s02
- 9) Eddie Johnson(EUA)Kurtis Kraft/Offenhauser-a 6m15s76
- 10) Bill Cheesbourg - Kurtis Kraft/Novi-a 8m03s59
- 11) Al Keller - Kurtis Kraft/Offenhauser-a 9m14s20
- 12) Johnnie Parsons(EUA)Kurtis Kraft/Offenhauser-a 9m40s85
- 13) Johnnie Tolan(EUA)Kuzma/Offenhauser-a 9m52s24

Melhor Volta: Tony Bettenhausen(EUA)Epperly/Offenhauser-1m02s37

OBS: Em 30/05/1958, Pat O'Connor morreu durante os treinos das 500 milhas. Juan Manuel Fangio, que participava de seu último ano na Fórmula 1, resolveu se inscrever para disputar as 500 milhas. Fez o rookie-test e passou, disputando alguns treinos livres. Mas cancelou sua inscrição ao reparar na precariedade da equipe. "Havia peças jogadas no chão, e me doía ver um carro ser tratado daquela maneira. Senti que não ia dar certo e resolvi não participar da corrida", disse o pentacampeão. Conhecido como "Arizona Cowboy", o grandalhão Jimmy Bryan foi um dos maiores pilotos de pistas de terra da história do automobilismo americano. Com seu charuto - sua marca registrada - apertado firmemente entre os dentes, ele venceu às 500 milhas de Indianápolis de 1958. Bryan viria a falecer em 1960, vítima de um acidente fatal em uma prova nos Estados Unidos.

69)GP DA BÉLGICA

Local: Spa

Pole-Position:

- 1) Mike Hawthorn(ING)Ferrari-3m57s1**
- 2) Luigi Musso(ITA)Ferrari-3m57s5**
- 3) Stirling Moss(ING)Vanwall-3m57s6
- 4) Peter Collins(ING)Ferrari-3m57s7
- 5) Tony Brooks(ING)Vanwall-3m59s1
- 6) Olivier Gendebien(BEL)Ferrari-3m59s3
- 7) Harry Schell(EUA)BRM-4m04s5
- 8) Jack Brabham(AUS)Cooper/Climax-4m05s1**
- 9) Masten Gregory(EUA)Maserati-4m05s4
- 10) Jean Behra(FRA)BRM-4m06s2
- 11) Stuart Lewis-Evans(ING)Vanwall-4m07s2
- 12) Cliff Allison(ING)Lotus/Climax-4m07s7
- 13) Roy Salvadori(ING)Cooper/Climax-4m15s6
- 14) Jo Bonnier(SUE)Maserati-4m15s7
- 15) Graham Hill(ING)Lotus/Climax-4m17s9**
- 16) Maurice Trintignant(FRA)Maserati-4m21s7
- 17) Wolfgang Seidel(ALE)Maserati-4m21s9
- 18) Francesco Godia(ESP)Maserati-4m25s4
- 19) Maria Teresa de Filippis(ITA)Maserati-4m31s0 Primeira mulher a correr na F1.**

Corrida: 15/06/1958 - 24 voltas

Classificação Final:

- 1) Tony Brooks(ING)Vanwall-1h37m06s3 (8 pontos)
- 2) Mike Hawthorn(ING)Ferrari-a 20s7 (7 pontos)
- 3) Stuart Lewis-Evans(ING)Vanwall-a 3m00s9 (4 pontos)
- 4) Cliff Allison(ING)Lotus/Climax-a 4m15s5 (3 pontos) Primeiros pontos da Lotus.**
- 5) Harry Schell(EUA)BRM-a 1 volta (2 pontos)
- 6) Olivier Gendebien(BEL)Ferrari-a 1 volta
- 7) Maurice Trintignant(FRA)Maserati-a 1 volta
- 8) Roy Salvadori(ING)Cooper/Climax-a 1 volta
- 9) Jo Bonnier(SUE)Maserati-a 2 voltas
- 10) Maria Teresa de Filippis(ITA)Maserati-a 2 voltas**

Melhor Volta: Mike Hawthorn(ING)Ferrari-3m58s3

OBS: O Grande Prêmio da Bélgica de 1958 foi uma corrida de Fórmula 1 realizada em 15 de junho de 1958 em Spa-Francorchamps. Foi a corrida 5 de 11 no Campeonato Mundial de Pilotos de 1958 e a corrida 4 de 10 na Copa Internacional de 1958 para Fabricantes de Fórmula Um. A corrida foi o 19º Grande Prêmio da Bélgica e foi realizada ao longo de 24 voltas no circuito de 14 quilômetros para uma distância de corrida de 339 quilômetros. O Grande Prêmio da Bélgica voltou ao calendário depois de estar fora do calendário no ano anterior, e o circuito de Spa de 8,7 milhas foi ligeiramente modificado. Os poços foram reconstruídos, a reta do poço foi alargada e endireitada e toda a pista foi repavimentada. A distância da corrida foi encurtada de 36 para 24 voltas. A corrida foi vencida pelo piloto britânico Tony Brooks em uma Vanwall. Foi a primeira vitória solo de Brooks no Grande Prêmio depois que seu carro venceu o Grande Prêmio da Inglaterra de 1957 em um drive compartilhado com Stirling Moss. Brooks terminou 20 segundos à frente do britânico Mike Hawthorn ao dirigir uma Ferrari 246 F1. O companheiro de equipe de Brooks em Vanwall, Stuart Lewis-Evans, terminou em terceiro lugar com o melhor resultado da carreira, o primeiro de apenas dois pódios em sua curta carreira em Grandes Prêmios. A corrida também marcou a primeira largada (e chegada) do Campeonato Mundial por uma mulher, Maria Teresa de Filippis, dirigindo um Maserati 250F privado. Ela terminou em décimo, duas voltas atrás de Vanwall de Brooks. Na última volta, Tony Brooks saiu de La Source para encerrar a corrida e sua caixa de câmbio travou quando ele cruzou a linha. Quando Mike Hawthorn estava saindo da mesma curva para terminar sua corrida em segundo, seu motor falhou quando ele estava chegando à linha de chegada. A suspensão de Stuart Lewis-Evans desabou no caminho para La Source, e ele rastejou para a linha em terceiro. Líderes da volta: Tony Brooks 21 voltas (1, 3, 6–24); Peter Collins 3 voltas (2, 4-5).

Fonte: https://en.wikipedia.org/wiki/1958_Belgian_Grand_Prix

70) GP DA FRANÇA

Local: Reims

Pole-Position:

- 1) Mike Hawthorn(ING)Ferrari-2m21s7**
- 2) Luigi Musso(ITA)Ferrari-2m22s4 Morreu na volta 10, numa batida quando estava em 2º lugar, após perder o controle da sua Ferrari. No mundial de 1957 ele ficou em 3º lugar.**
- 3) Harry Schell(EUA)BRM-2m23s1
- 4) Peter Collins(ING)Ferrari-2m23s3
- 5) Tony Brooks(ING)Vanwall-2m23s4
- 6) Stirling Moss(ING)Vanwall-2m23s7
- 7) Maurice Trintignant(FRA)BRM-2m23s7
- 8) Juan Manuel Fangio(ARG)Maserati-2m24s0 Fangio voltou à F1 e depois dessa corrida se aposentou de vez.**
- 9) Jean Behra(FRA)BRM-2m24s2

- 10)Stuart Lewis-Evans(ING)Vanwall-2m25s3
- 11)Francesco Godia(ESP)Maserati-2m27s1
- 12)Jack Brabham(AUS)Cooper/Climax-2m27s3
- 13)Phil Hill(EUA)Maserati-2m29s5 Estreia do P Hill na F1 na equipe Maserati.**
- 14)Roy Salvadori(ING)Cooper/Climax-2m30s0
- 15)Gerino Gerini(ITA)Maserati-2m30s7
- 16)Jo Bonnier(SUE)Maserati-2m30s9
- 17)Carol Shelby(EUA)Maserati-2m32s0
- 18)Troy Ruttman(EUA)Maserati-2m36s0
- 19)Graham Hill(ING)Lotus/Climax-2m40s9**
- 20)Cliff Allison(ING)Lotus/Climax-2m49s7
- 21)Wolfgang Von Trips(ALE)Ferrari**

Corrida: 06/07/1958 - 50 voltas

Classificação Final:

- 1)Mike Hawthorn(ING)Ferrari-2h03m21s3 (9 pontos)
- 2)Stirling Moss(ING)Vanwall-a 24s6 (6 pontos)
- 3)Wolfgang Von Trips(ALE)Ferrari-a 59s7 (4 pontos)**
- 4)Juan Manuel Fangio(ARG)Maserati-a 2m30s6 (3 pontos) Última corrida do Fangio.**
- 5)Peter Collins(ING)Ferrari-a 5m24s9 (2 pontos)
- 6)Jack Brabham(AUS)Cooper/Climax-a 1 volta
- 7)Phil Hill(EUA)Maserati-a 1 volta**
- 8)Jo Bonnier(SUE)Maserati-a 2 voltas
- 9)Gerino Gerini(ITA)Maserati-a 3 voltas
- 10)Troy Ruttman(EUA)Maserati-a 5 voltas
- 11)Roy Salvadori(ING)Cooper/Climax-a 13 voltas

Melhor Volta: Mike Hawthorn(ING)Ferrari-2m24s9

OBS: Um Maserati vermelho, com problemas de embreagem, corta velozmente a grande reta do circuito de Reims, na França. Dentro do carro, o piloto aproveita a "folga" no trabalho de pilotagem e começa a repassar sua vida. Planejava correr na Europa durante um ano, mas já estava na décima temporada. Havia conquistado 5 títulos mundiais e se via sempre submetido à cobrança de vencer. Isso aos 47 anos! Nas arquibancadas e nos boxes, torcedores, chefes de equipes, mecânicos e jornalistas ignoravam que aquela tarde quente de 6 de julho de 1958 era a última que Juan Manuel Fangio passava dentro de um cockpit. Junto a todos aqueles pensamentos, veio a decisão de abandonar as pistas.

Após uma disputa com Stirling Moss, Mike Hawthorn venceu o GP da França. Mais uma vez, repetindo Le Mans em 1955, Mike vencia uma corrida com um acidente fatal. Luigi Musso, que estava à sua frente, ao fazer uma manobra perigosa saiu da curva e sofreu um acidente que o levou à morte. Musso sofreu este acidente por tentar forçar um pouco além do limite, o tipo de coisa que provavelmente teria terminado com um dramático, porém inofensivo rodopio nas caixas de brita. Seu desespero pelo prêmio em dinheiro, segundo alegações, para ajudar a pagar dívidas de jogo, foi comentado pelos bem informados, ter constituído um fator contributivo, acrescentado mais cores de cinema de segunda categoria à trágica cena, mais insight na ética de viver rapidamente.

Sem dúvida, era um dia negro para a Fórmula 1: na despedida do maior piloto da história do automobilismo, a morte de um companheiro.

[Uma declaração do Fangio sobre sua última corrida:](#)

"Eu estava em Reims (1958), treinando para o Grande Prêmio da França, quando senti que o carro estava muito instável, o que me chamou a atenção porque a grande virtude da

Maserati 250F era sua estabilidade. Então cheguei ao boxe e perguntei ao chefe de equipe o que se passava; ele respondeu-me:- Trocamos os amortecedores! - Mas por quê?, perguntei. - Porque estes nos pagam! - Assim, naquele momento, tomei a decisão de encerrar a carreira. E não me arrependo disso!"

71)GP DA INGLATERRA

Local: Silverstone

Pole-Position:

1)Stirling Moss(ING)Vanwall-1m39s4 Quebrou o motor na volta 25.

2)Harry Schell(EUA)BRM-1m39s8

3)Roy Salvadori(ING)Cooper/Climax-1m40s0

4)Mike Hawthorn(ING)Ferrari-1m40s4

5)Cliff Allison(ING)Lotus/Climax-1m40s4

6)Peter Collins(ING)Ferrari-1m40s6

7)Stuart Lewis-Evans(ING)Vanwall-1m41s4

8)Jean Behra(FRA)BRM-1m41s4

9)Tony Brooks(ING)Vanwall-1m41s6

10)Jack Brabham(AUS)Cooper/Climax-1m42s0

11)Wolfgang Von Trips(ALE)Ferrari-1m42s0

12)Maurice Trintignant(FRA)Cooper/Climax-1m42s6

13)Jo Bonnier(SUE)Maserati-1m43s0

14)Graham Hill(ING)Lotus/Climax-1m43s0

15)Carroll Shelby(ING)Maserati-1m44s2

16)Ian Burgess(ING)Cooper/Climax-1m45s4

17)Ivor Bueb(ING)Cooper/Climax-1m51s4

18)Gerino Gerini(ITA)Maserati-1m53s0

19)Jack Fairman(ING)Connaught/Alta-1m58s8 Correu no lugar do Bernie Ecclestone.

20)Alan Stacey(ING)Lotus/Climax-1m58s8

Corrida: 19/07/1958 - 75 voltas

Classificação Final:

1)Peter Collins(ING)Ferrari-2h09m04s2 (8 pontos) 4 Ingleses entre os 4 primeiros.

2)Mike Hawthorn(ING)Ferrari-a 24s2 (7 pontos) Assumiu a liderança do campeonato.

3)Roy Salvadori(ING)Cooper/Climax-a 50s6 (4 pontos)

4)Stuart Lewis-Evans(ING)Vanwall-a 50s8 (3 pontos)

5)Harry Schell(EUA)BRM-a 1m14s8 (2 pontos)

6)Jack Brabham(AUS)Cooper/Climax-a 1m23s2

7)Tony Brooks(ING)Vanwall-a 1 volta

8)Maurice Trintignant(FRA)Cooper/Climax- a 2 voltas

9)Carroll Shelby(ING)Maserati-a 3 voltas

Melhor Volta: Mike Hawthorn(ING)Ferrari-1m40s9

OBS: Não teve resenha dessa corrida.

Curiosidade: Nessa corrida Bernie Ecclestone tentou correr, mas não conseguiu se qualificar.

Era a primeira corrida após o afastamento oficial de Juan Manuel Fangio da F1. "Parei porque estava cansado, queria desfrutar a vida e meus pais, que já estavam idosos. Essa corrida não

valia mais a pena. Era hora de parar", disse o pentacampeão.

72)GP DA ALEMANHA

Local: Nürburgring

Pole-Position:

- 1)Mike Hawthorn(ING)Ferrari-9m14s0** Quebrou a embreagem na volta 11.
- 2)Tony Brooks(ING)Vanwall-9m15s0
- 3)Stirling Moss(ING)Vanwall-9m19s9** Quebrou o magneto na volta 3 e abandonou.
- 4)Peter Collins(ING)Ferrari-9m21s9** Sofreu acidente na volta 10, quando era o 2º colocado, foi atirado do carro numa árvore e faleceu. No mundial de 1956 ele ficou em 3º lugar.
- 5)Wolfgang Von Trips(ALE)Ferrari-9m24s7**
- 6)Roy Salvadori(ING)Cooper/Climax-9m35s3
- 7)Maurice Trintignant(FRA)Cooper/Climax-9m36s9
- 8)Harry Schell(EUA)BRM-9m39s6
- 9)Jean Behra(FRA)BRM-9m46s8
- 10)Phil Hill(EUA)Ferrari-9m48s9** Estreia do Phil Hill na Ferrari, como 4º piloto da equipe.
- 11)Ian Burgess(ING)Cooper/Climax-9m55s3
- 12)Bruce McLaren(NZE)Cooper/Climax-9m56s0** Estreia do McLaren, mas correndo num F2.
- 13)Edgar Barth(ALE)Porsche-9m57s2
- 14)Tony Marsh(ING)Cooper/Climax-9m57s5
- 15)Carel Godin de Beaufort(HOL)Porsche-10m01s5
- 16)Ivor Bueb(ING)Lotus/Climax-10m02s6
- 17)Wolfgang Seidel(ALE)Cooper/Climax-10m21s0
- 18)Dick Gibson(ING)Cooper/Climax-10m55s0
- 19)Jack Brabham(AUS)Cooper/Climax-9m43s4
- 20)Hans Hermann(ALE)Maserati-10m13s5
- 21)Jo Bonnier(SUE)Maserati-9m42s7
- 22)Graham Hill(ING)Lotus/Climax-18m56s0
- 23)C.Goethals - Cooper/Climax-11m22s9
- 24)Cliff Allison(ING)Lotus/Climax-9m44s3
- 25)Brian Naylor(ING)Cooper/Climax-10m17s9

Corrida: 03/08/1958 - 15 voltas

Classificação Final:

- 1)Tony Brooks(ING)Vanwall-2h21m15s0 (8 pontos)**
- 2)Roy Salvadori(ING)Cooper/Climax-a 3m29s7 (6 pontos)
- 3)Maurice Trintignant(FRA)Cooper/Climax-a 5m11s2 (4 pontos)
- 4)Wolfgang Von Trips(ALE)Ferrari-a 6m16s3 (3 pontos)**
- 5)Bruce McLaren(NZE)Cooper/Climax-a 6m26s3 (2 pontos)** Marcou pontos na estreia.
- 6)Edgar Barth(ALE)Porsche-a 6m32s4
- 7)Ian Burgess(ING)Cooper/Climax-a 6m59s3
- 8)Tony Marsh(ING)Cooper/Climax-a 7m09s9
- 9)Phil Hill(EUA)Ferrari-a 7m45s5**
- 10)Cliff Allison(ING)Lotus/Climax-a 2 voltas
- 11)Ivor Bueb(ING)Lotus/Climax-a 2 voltas
-)Stirling Moss(ING)Vanwall (1 ponto)

Melhor Volta: Stirling Moss(ING)Vanwall-9m09s2

OBS: O Grande Prêmio da Alemanha de 1958 foi uma corrida de Fórmula 1 realizada em 3 de

agosto de 1958 em Nürburgring. Foi a corrida 8 de 11 no Campeonato Mundial de Pilotos de 1958 e a corrida 7 de 10 na Copa Internacional de 1958 para Fabricantes de Fórmula Um. Para aumentar a participação, os organizadores abriram o campo para os carros de Fórmula 2. Além disso, a distância da corrida foi reduzida para 15 voltas das 22 anteriores. As duas corridas foram realizadas ao mesmo tempo, mas as entradas da Fórmula 2 (mostradas em amarelo) não eram elegíveis para pontos no Campeonato Mundial e algumas fontes não consideram essas largadas nas estatísticas de carreira. Peter Collins morreu após um acidente na 11ª volta, enquanto o rival Tony Brooks seguia para a vitória. Na 11ª volta durante a corrida, enquanto Collins estava levando sua Ferrari ao limite perseguindo Tony Brooks 'Vanwall na seção Pflanzgarten, Collins teve um acidente fatal porque sua Ferrari correu demais, bateu em uma vala e saiu voando. Seu carro deu uma cambalhota e ele atingiu a cabeça de uma árvore primeiro. Embora tenha recebido tratamento médico, ele morreu no hospital naquele dia. Brooks disse em sua biografia que Collins dirigiu mais duro do que qualquer outro piloto que já enfrentou em sua carreira de piloto. Mas outros acreditaram que ele quase sofreu o mesmo incidente que Luigi Musso sofreu no Grande Prêmio da França de 1958 no início daquela temporada e que esta corrida teve uma rivalidade semelhante ao duelo de Collins e Fangio 2 anos antes.

Fonte: https://en.wikipedia.org/wiki/1958_German_Grand_Prix.

73)GP DE PORTUGAL

Local: Porto

Pole-Position:

- 1)Stirling Moss(ING)Vanwall-2m34s2
- 2)Mike Hawthorn(ING)Ferrari-2m34s2
- 3)Stuart Lewis-Evans(ING)Vanwall-2m34s6
- 4)Jean Behra(FRA)BRM-2m34s9
- 5)Tony Brooks(ING)Vanwall-2m35s9 Saiu da pista na volta 37 e abandonou a corrida.**
- 6)Wolfgang Von Trips(ALE)Ferrari-2m37s0
- 7)Harry Schell(EUA)BRM-2m37s0
- 8)Jack Brabham(AUS)Cooper/Climax-2m37s4
- 9)Maurice Trintignant(FRA)Cooper/Climax-2m37s9
- 10)Carol Shelby(EUA)Maserati-2m40s4**
- 11)Roy Salvadori(ING)Cooper/Climax-2m43s0
- 12)Graham Hill(ING)Lotus/Climax-2m46s2 Saiu da pista na volta 25 e abandonou a corrida.**
- 13)Cliff Allison(ING)Maserati-2m46s2
- 14)Jo Bonnier(SUE)Maserati-2m46s6
- 15)Maria Teresa de Filippis(ITA)Maserati-3m01s9 Primeira mulher a correr na F1.**

Corrida: 24/08/1958 - 50 voltas

Classificação Final:

- 1)Stirling Moss(ING)Vanwall-2h11m27s80 (8 pontos) Corrida com chuva. Por leitura errada da placa do boxe, Moss não fez a VMR e não marcou mais 1 ponto. (Anuário FS 87 pg 58)**
- 2)Mike Hawthorn(ING)Ferrari-a 5m12s75 (7 pontos) Hawthorn seria desclassificado, mas Moss testemunhou a favor dele e perdeu o título por isso. MAIOR DIFERENÇA DE TEMPO DO VENCEDOR PARA O SEGUNDO COLOCADO NA HISTÓRIA DA F1: 5 MINUTOS.**
- 3)Stuart Lewis-Evans(ING)Vanwall-a 1 volta (4 pontos)
- 4)Jean Behra(FRA)BRM-a 1 volta (3 pontos)
- 5)Wolfgang Von Trips(ALE)Ferrari-a 1 volta (2 pontos)
- 6)Harry Schell(EUA)BRM-a 1 volta
- 7)Jack Brabham(AUS)Cooper/Climax-a 2 voltas

- 8) Maurice Trintignant(FRA)Cooper/Climax-a 2 voltas
- 9) Carol Shelby(EUA)Maserati-a 3 voltas
- 10) Roy Salvadori(ING)Cooper/Climax-a 4 voltas

Melhor Volta: Mike Hawthorn(ING)Ferrari-2m32s3

Essa VMR deu o ponto que Hawthorn precisava para ser campeão do mundo, pois no final do ano ele venceria o mundial por apenas um ponto. No anuário do Francisco Santos 87 pg 58, há registro que a equipe de Moss não lhe deu a informação que ele precisaria fazer a VMR para ganhar o ponto extra.

OBS: Pelas ruas do Porto e de Matosinhos, entre postes de eletricidade, correu-se o primeiro Grande Prêmio de Portugal. Nunca uma competição automobilística despertou tanto interesse e tanto entusiasmo. Milhares e milhares de pessoas acorreram à cidade Invicta dando ao circuito da Boavista um aspecto festivo, mesmo imponente, como só acontece nos grandes acontecimentos desportivos, naqueles de invulgar projeção internacional como o que agora se realizou pela primeira vez em Portugal. Pode dizer-se e afirmar-se sem receio de qualquer desmentido que o êxito desportivo foi total, excedeu tudo quanto se havia pensado e previsto. **Nem o tempo chuvoso e fresco** conseguiu arrefecer o ânimo dessa multidão imensa que em alguns pontos do percurso, principalmente naqueles que ofereciam maiores dificuldades aos corredores, se comprimia em massa densa, compacta, vibrante. Foi um espetáculo memorável, que teve ainda a valorizá-lo o fato de não se ter verificado qualquer acidente de gravidade o que de certo modo põe à prova as excelentes condições da pista de que alguns pareciam duvidar. O Grande Prêmio de Portugal veio deste modo fazer esquecer um pouco os desastres de Reims e de Nurburgring, restituindo ao próprio Campeonato do Mundo o colorido e a nota alegre que dele andavam arredios. O público correspondeu e soube premiar o esforço de todos; soube compreender a grandiosidade do espetáculo que se lhe oferecia pela primeira vez e que em tudo teve sempre um cunho de ineditismo. Tudo foi na verdade diferente daquilo a que estávamos habituados. A "Taça Cidade do Porto", destinada aos carros da "Fórmula Júnior" foi também uma novidade que despertou as atenções gerais e o interesse de toda a cidade, que a despeito das suas enormes possibilidades de alojamento, viu as lotações de todos os hotéis completamente esgotadas. Em acesa disputa pelo título, estavam Stirling Moss e Mike Hawthorn quando se chegou à 9ª prova do Mundial (entre 11). **No primeiro ano pós-Fangio e no qual participou Maria Teresa de Filippis (Maserati), a primeira mulher na Fórmula 1, a organização da prova orçou o projeto em 2 mil contos (moeda local).** Se já nos treinos de sexta-feira Moss havia impressionado pela forma segura e sóbria de conduzir, no domingo deslumbrou tudo e todos. Constituiu, realmente, um caso à parte deste Grande Prêmio de Portugal, tal a maneira como se impôs a todos os adversários, dominou todos os obstáculos do percurso; a "souplesse" com que conduziu o seu Vanwall do princípio ao fim. Ao lado dos melhores volantes, foi uma espécie de "Grande Senhor" que resolveu todos os problemas a seu bel prazer, dando a impressão de que fugiu a Hawthorn quando quis e como quis. Este deu excelente réplica, pertenceu-lhe mesmo a honra de ter feito a volta mais rápida do circuito à média desconcertante de 175,003. Teve, porém no seu mais direto competidor para o título mundial um adversário em tarde excepcional, talvez das melhores da sua carreira desportiva, a quem tudo correu bem. Hawthorn poderá apresentar como atenuantes a parada nos boxes, a que foi obrigado, e ainda o despiste na última volta, que lhe fez perder ainda mais tempo - cerca de quatro minutos. Todavia há de não esquecer que foi ele o único piloto a quem Moss não conseguiu ganhar nenhum percurso, o que só confirma a prova excepcional do homem que muitos apontam como sucessor do famoso Juan Manuel Fangio. Behra perdeu tempo na saída, mas recuperou com brilhantismo, vindo a fixar-se no terceiro posto durante muito tempo, chegando mesmo a estar em segundo lugar, quando Hawthorn parou no boxe. Todavia, o seu carro baixou de rendimento nas últimas voltas e Behra, cujo esforço fora enorme, acabou por ser ultrapassado por Moss e Evans, cuja prova foi de uma regularidade pendular e teve em Moss um grande chefe de equipe que o soube orientar levando-o na sua roda até o guindar ao terceiro posto. Este foi outro dos pormenores mais emotivos do Grande Prêmio. Von Trips foi dos que também merecem louvores pela

regularidade e inteligência com que correu, bem como Schelby, que não pôde completar a corrida, devido a uma avaria na última volta, quando corria para a meta em sexto lugar. Trintignant e Salvadori, estes eram os homens a quem a "COOPER" confiara o seu prestígio. São sem dúvida volantes de enorme categoria e bem o provaram na descida difícil da Circunvalação, em que recuperavam sempre algum do seu atraso. Contudo os carros que tripulavam ficavam em desvantagem com outras marcas num circuito tão extraordinariamente rápido. Era sempre na reta da Boavista que se acumulavam os minutos de desvantagem em relação aos adversários que possuíam máquinas mais velozes. Puderam mesmo assim evidenciar a sua incontestável categoria. Harry Schell foi cauteloso. Teve, também, na regularidade a sua maior virtude e isso lhe valeu um honroso sexto lugar. Desistiram Graham Hill, Maria Teresa De Filippis, Bonnier, Allison e Tony Brooks - o homem que ocupava o terceiro posto da classificação e que enquanto se manteve em prova conseguiu ser dos mais brilhantes. Eram precisamente 16 horas quando o Sr. Eng. Ribeiro Ferreira, diretor do ACP, vice-presidente da Comissão Desportiva e Diretor da Prova, deu a partida. No ar estrelejaram foguetes e Moss tomou logo a dianteira, sendo o primeiro a entrar na reta da Boavista. **O piso estava ainda escorregadio, dado que haviam caído alguns chuviscos pouco antes e isso obrigava todos a cuidados especiais**, pelo que as médias das primeiras voltas estiveram longe de atingir as que haviam sido feitas nos treinos oficiais. Na segunda volta, era Hawthorn quem comandava, seguido de Moss e depois de Schell, Von Trips, Evans, Behra, Brabham e Brooks. Mais atrás Trintignant e Schelby e depois os restantes. Hawthorn manteve-se no comando até à sétima volta. Entretanto Schelby subira ao terceiro lugar; Behra ao quarto e Schell baixara para o quinto. No oitavo percurso, Moss voltava ao comando, que jamais havia de perder, fazendo essa volta à média de 161,625 km/h. Na volta seguinte desistiu Maria Teresa De Filippis, devido a uma avaria mecânica e logo a seguir foi Bonnier que teve igual sorte, mas por incapacidade física. Behra fixava-se no terceiro lugar e Von Trips passava a ocupar o quarto seguido de Evans, Schell era neste momento o sétimo. Stirling Moss imprimia cada vez mais velocidade à sua máquina e à 12ª volta cobria o percurso à média de 168,620 Km/H. Aumentava a sua vantagem sobre Hawthorn, que passava a ser de 24 segundos e nove décimos na 16ª volta. Os outros concorrentes mantinham-se pela mesma ordem, mas na volta imediata era Allison que desistia, também por avaria mecânica, enquanto que Brabham perdia um percurso em relação a Moss, o mesmo acontecendo a Brooks, Schell, Trintignant, Salvadori e Hill num espaço de pouco tempo e a Schelby na 23ª volta. Na 28ª volta, Moss elevava para 173,342 o recorde do percurso mais rápido e passava a ter um minuto e 14 segundos de vantagem sobre Hawthorn na 30ª volta; na seguinte, continuando a correr de forma impressionante, essa marca subia para 174,772. Foi então que 34ª volta Hawthorn parou no boxe e Behra subiu ao segundo lugar. Momento emocionante em que todos esperavam a recuperação de Hawthorn. Pouco depois Brooks desistia. Na 43ª volta a ordem da corrida era esta: MOSS, HAWTHORN, que voltara ao segundo posto ultrapassando Behra, Evans, Von Trips, Schell, Brabham e Trintignant. Hawthorn que conseguiu bater o recorde da volta mais rápida à média de 175,003, logo que retomou a corrida, já nada podia fazer para evitar a vitória de Moss. Este, entretanto, ultrapassava também Behra, levando consigo Evans, que assim subia ao terceiro posto. No último percurso, Hawthorn desistiu-se perdendo ainda mais tempo para Moss que cortou a meta como grande vencedor ouvindo prolongados aplausos da multidão. **Após se ter ouvido o hino inglês seguiu-se à volta de honra. Antes porém, Moss e Hawthorn tinham-se cumprimentado efusivamente. Numa prova marcada pelo espalhafatoso acidente de Graham Hill, Moss venceu, mas permitiu que Hawthorn não fosse desqualificado, pois este deixara o seu Ferrari apagar e aproveitou uma descida para o motor pegar no tranco. Acusado por um comissário, Hawthorn viu Moss sair em sua defesa, e o seu segundo lugar ficou incólume, garantindo 7 pontos (6 do 2º lugar e um pela volta mais rápida), contra os 8 de Moss. Nesse ano, Hawthorn foi campeão, com um ponto de vantagem sobre... Moss. Se Moss não tivesse se manifestado, Hawthorn perderia os pontos que mais tarde se tornariam cruciais, quando derrotou Stirling na luta pelo título. A opinião de Moss sobre o episódio sempre foi à mesma: "Teria sido totalmente inconcebível agir de outra forma. Mike não fez nada de errado e não merecia ser punido". A atitude esportiva perfeita de um rei que não precisou**

usar coroa.

74)GP DA ITÁLIA

Local: Monza

Pole-Position:

- 1)Stirling Moss(ING)Vanwall-1m40s5
- 2)Tony Brooks(ING)Vanwall-1m41s2
- 3)Mike Hawthorn(ING)Ferrari-1m41s8
- 4)Stuart Lewis-Evans(ING)Vanwall-1m42s4
- 5)Olivier Gendebien(BEL)Ferrari-1m42s5
- 6)Wolfgang Von Trips(ALE)Ferrari-1m42s6 Teve acidente na 1a volta e abandonou.
- 7)Phil Hill(EUA)Ferrari-1m42s7 Fez o 4o tempo entre os pilotos da Ferrari.
- 8)Jean Behra(FRA)BRM-1m43s2
- 9)Harry Schell(EUA)BRM-1m43s2
- 10)Jo Bonnier(SUE)BRM-1m44s7
- 11)Masten Gregory(EUA)Maserati-1m44s9
- 12)Graham Hill(ING)Lotus/Climax-1m46s0
- 13)Maurice Trintignant(FRA)Cooper/Climax-1m46s4
- 14)Roy Salvadori(ING)Cooper/Climax-1m47s0
- 15)Jack Brabham(AUS)Cooper/Climax-1m47s3
- 16)Cliff Allison(ING)Lotus/Climax-1m47s8
- 17)Carroll Shelby(EUA)Maserati-1m48s0
- 18)Hans Hermann(ALE)Maserati-1m49s8
- 19)Gerino Gerini(ITA)Maserati-1m50s1
- 20)Giulio Cabianca(ITA)Maserati-1m54s6
- 21)Maria Teresa de Filippis(ITA)Maserati-1m55s9

Corrida: 07/09/1958 - 70 voltas

Classificação Final:

- 1)Tony Brooks(ING)Vanwall-2h03m47s8 (8 pontos)
- 2)Mike Hawthorn(ING)Ferrari-a 24s2 (6 pontos)
- 3)Phil Hill(EUA)Ferrari-a 28s3 (5 pontos)
- 4)Masten Gregory(EUA)/Carroll Shelby(EUA)Maserati-a 1 volta (0 ponto)
- 5)Roy Salvadori(ING)Cooper/Climax-a 8 voltas (2 pontos)
- 6)Graham Hill(ING)Lotus/Climax-a 8 voltas
- 7)Cliff Allison(ING)Lotus/Climax-a 9 voltas

Melhor Volta: Phil Hill(EUA)Ferrari-1m42s9

OBS: Monza/1958 foi a maior vitória da equipe Vanwall na Fórmula 1. **Tony Brooks lembrou a vitória: "Eu estava indo bem e acabei ultrapassando Mike Hawthorn que dirigia uma Ferrari e estava em primeiro lugar na corrida. Essa vitória foi muito gratificante, pois derrotei os italianos em casa. Naquela época, nada ficava mais perto da fábrica de Enzo Ferrari do que o circuito de Monza",** disse o inglês.

75)GP DO MARROCOS

Local: Casablanca

Pole-Position:

- 1)Mike Hawthorn(ING)Ferrari-2m23s1
- 2)Stirling Moss(ING)Vanwall-2m23s2
- 3)Stuart Lewis-Evans(ING)Vanwall-2m23s7 Sofreu acidente com queimaduras graves e veio a falecer 6 dias depois no hospital na Inglaterra.**
- 4)Jean Behra(FRA)BRM-2m23s8
- 5)Phil Hill(EUA)Ferrari-2m24s1 Fez o 2o tempo dentre os pilotos da Ferrari.**
- 6)Olivier Gendebien(BEL)Ferrari-2m24s3
- 7)Tony Brooks(ING)Vanwall-2m24s4
- 8)Jo Bonnier(SUE)BRM-2m24s9
- 9)Maurice Trintignant(FRA)Cooper/Climax-2m26s0
- 10)Harry Schell(EUA)BRM-2m26s4
- 11)Jack Fairman(ING)Cooper/Climax-2m27s0
- 12)Graham Hill(ING)Lotus/Climax-2m27s1**
- 13)Masten Gregory(EUA)Maserati-2m27s6
- 14)Roy Salvadori(ING)Cooper/Climax-2m28s6
- 15)Ronald Flockhart(ING)BRM-2m29s8
- 16)Cliff Allison(ING)Lotus/Climax-2m33s7
- 17)Gerino Gerini(ITA)Maserati-2m35s1
- 18)Hans Hermann(ALE)Maserati-2m35s1
- 19)Jack Brabham(AUS)Cooper/Climax-2m36s6**
- 20)Wolfgang Seidel(ALE)Maserati-2m38s2
- 21)Bruce McLaren(NZE)Cooper/Climax-2m41s2
- 22)Tom Bridger(ING)Cooper/Climax-2m42s5
- 23)Robert La Caze(MAR)Cooper/Climax-2m43s1
- 24)François Picard(FRA)Cooper/Climax-2m46s6
- 25)Andre Guelfi(FRA)Cooper/Climax-2m47s0

Corrida: 19/10/1958 - 53 voltas

Classificação Final:

- 1)Stirling Moss(ING)Vanwall-2h09m15s1 (9 pontos)
- 2)Mike Hawthorn(ING)Ferrari-a 1m24s7 (6 pontos) Jogo de equipe na última volta.**
- 3)Phil Hill(EUA)Ferrari-a 1m25s5 (4 pontos) Deixou Hawthorn passar na última volta.**
- 4)Jo Bonnier(SUE)BRM-a 1m46s7 (3 pontos)
- 5)Harry Schell(EUA)BRM-a 2m33s7 (2 pontos)
- 6)Masten Gregory(EUA)Maserati-a 1 volta
- 7)Roy Salvadori(ING)Cooper/Climax-a 2 voltas
- 8)Jack Fairman(ING)Cooper/Climax-a 3 voltas
- 9)Hans Hermann(ALE)Maserati-a 3 voltas
- 10)Cliff Allison(ING)Lotus/Climax-a 4 voltas
- 11)Jack Brabham(AUS)Cooper/Climax-a 4 voltas
- 12)Gerino Gerini(ITA)Maserati-a 5 voltas
- 13)Bruce McLaren(NZE)Cooper/Climax-a 5 voltas
- 14)Robert La Caze(MAR)Cooper/Climax-a 5 voltas
- 15)Andre Guelf(FRA)Cooper/Climax-a 5 voltas
- 16)Graham Hill(ING)Lotus/Climax-a 7 voltas

Melhor Volta: Stirling Moss(ING)Vanwall-2m22s5

OBS: **Stuart Lewis-Evans ficou horrivelmente queimado após um acidente com sua Vanwall, ocasionado por uma quebra na transmissão. Seis dias depois, o jovem de vinte anos não resistiu as queimaduras e acabou falecendo.** Foi um golpe duro para Tony Vandervell, proprietário da equipe. Naufragado em culpas por isto ter acontecido em um de seus carros, o imenso entusiasmo de Vandervell pelo projeto se desvaneceu. A equipe iria sobreviver por algum tempo, porém nunca mais seria a mesma; e quando começou a ter problemas de

saúde, Vandervell dissolveu a equipe. Ele morreu em 1967. **Stirling Moss vence a corrida mas perdia o campeonato.** Fora uma excelente carreira, porém sem nenhum título mundial. Um dos motivos que levaram Moss a nunca conquistar um campeonato, era sua lealdade com as equipes inglesas, que nos primórdios da Fórmula 1, eram inferiores tecnicamente aos construtores italianos e alemães. **Entretanto, foi um belo jogo de equipe, da escuderia Ferrari, que proporcionou o título de Hawthorn. Observe nas palavras de Moss, toda sua desilusão com o desenrolar do campeonato: "Na última corrida da temporada, eu e Mike Hawthorn lutávamos pescoço a pescoço. Para ganhar o título eu precisava receber a bandeirada em primeiro lugar e fazer a volta mais rápida, impedindo que Mike chegasse em segundo. Na verdade ganhei a corrida e Mike estava em terceiro quando cruzei a linha de chegada. Mas seu colega de equipe (Phil Hill), que estava na segunda colocação, diminuiu a velocidade, permitindo a passagem de Mike para segundo, para ganhar o título. Na ocasião, foi um duro golpe, mas compreendi mais tarde que eram decisões como essa que tornavam as corridas tão fascinantes".**

CLASSIFICAÇÃO FINAL

1º Mike Hawthorn(ING)Ferrari 42(49) Conquistou o campeonato com apenas UMA VITÓRIA.
2º Stirling Moss(ING)Cooper/Climax e Vanwall 41 Correu por Cooper e Vanwall. Perdeu o título devido jogo de equipe da Ferrari no GP Marrocos.

3º Tony Brooks(ING)Vanwall 24

4º Roy Salvadori(ING)Cooper/Climax 15

5º Peter Collins(ING)Ferrari 14 Morreu no GP Alemanha, ou seja com 4 corrida a menos.

6º Harry Schell(EUA)BRM 14

7º Maurice Trintignant(FRA)Cooper/Climax 12

8º Luigi Musso(ITA)Ferrari 12 Morreu no GP França.

9º Stuart Lewis-Evans(ING)Vanwall 11

10º Phil Hill(EUA)Ferrari 9 Ajudou Mike Hawthorn ser campeão do mundo no GP Marrocos.

11º Wolfgang Von Trips(ALE)Ferrari 9

Jean Behra(FRA)Maserati e BRM 9

13º Jimmy Bryan(EUA)Epperly/Offenhauser 8

14º Juan Manuel Fangio(ARG)Maserati 7

15º George Amick(EUA)Epperly/Offenhauser 6

16º Johnny Boyd(EUA)Kurtis Kraft/Offenhauser 4

17º Jack Brabham(AUS)Cooper/Climax 3

Cliff Allison(ING)Lotus/Climax 3

Jo Bonnier(SUE)BRM 3

Tony Bettenhausen(EUA)Epperly/Offenhauser 3

21º Bruce McLaren(NZE)Cooper/Climax 2

Jim Rathmann(EUA)Epperly/Offenhauser 2

TOTAL DE PONTOS DISPUTADOS: 260

OBS: Os 5 piores resultados foram descartados.

CONSTRUTORES PONTOS

1º Vanwall 48(57)

2º Ferrari 40(57)

3º Cooper/Climax 31

4º BRM 18

5º Maserati 10

6º Lotus/Climax 3

TOTAL DE PONTOS DISPUTADOS: 176

OBS: Os 5 piores resultados foram descartados.

MOTORES PONTOS

- 1º Ferrari 93
- 2º Vanwall 68
- 3º Climax 43
- 4º Offenhauser 23
- 5º BRM 20
- 6º Maserati 13

TOTAL DE PONTOS: 260

PAÍSES PONTOS

- 1º Inglaterra 157
- 2º Estados Unidos 46
- 3º França 21
- 4º Itália 12
- 5º Alemanha 9
- 6º Argentina 7
- 7º Austrália 3
- Suécia 3
- 8º Nova Zelândia 2

TOTAL DE PONTOS: 260

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