

A Mercedes 1955 dominou a temporada, além de ter um carro uma carroceria aerodinâmica, suspensão independente nas quatro rodas e motor com injeção direta de combustível em vez dos tradicionais carburadores, tinha os dois melhores pilotos da F1 naquele momento: Fangio e Moss. Eles simplesmente destruíram com a concorrência. Nesse ano correm duas tragédias, a morte do bicampeão do mundo pela Ferrari Alberto Ascari nos testes em Monza e o trágico acidente de Pierre Levegh nas 24 horas de Le Mans, nas quais morreram 84 pessoas, entre elas pessoas da arquibancada, e fábrica alemã resolveu se retirar das pistas só voltando à F1 nos anos 90 como fornecedora de motores. Deixando Fangio e Moss sem equipe no final do ano. Esse foi o pior acidente da história do automobilismo mundial.

REGULAMENTO: Motores de 0,75 litros com compressor ou 2,5 litros aspirado. Sem limitação de peso e combustível. Valiam os 5 melhores resultados. Era permitido participação em dupla ou trinca de pilotos. Sistema de pontuação 8-6-4-3-2 e a VMR valia 1 ponto. Nesse ano só valeria os 5 melhores resultados das 7 corridas.

PERFORMANCES:

*Ferrari melhor: Arg, Mon
Mercedes melhor: Bel, Hol, Ing, Ita*

Mercedes 4 x 2 Ferrari

*Vitórias:
Mercedes 5 (Fangio 4 e Moss 1)
Ferrari 1 (Trintignant 1)*

*Poles:
Mercedes 4 (Fangio 3 e Moss 1)
Ferrari 1 (Gonzalez 1)
Lancia 1 (Castellotti 1)*

*VMR:
Mercedes 5 (Fangio 3 e Moss 2)
Maserati 1 (Mieres 1)*

*Hat Trick:
Mercedes 1 (Moss 1)*

*Dobradinhas de largada:
Mercedes 3*

*Dobradinhas de chegada:
Mercedes 4*

OBS 1: TEMPORADA COM MENOS CORRIDAS:

Ao lado da temporada de 1950 foi a temporada com menos corridas (7) da F1.

OBS 2: MORTE DE ALBERTO ASCARI:

Alberto Ascari, a bordo de uma Lancia, saiu da pista e caiu no mar. Além do banho inesperado, o piloto só teve o azar de ter o nariz fraturado. Mas, quatro dias depois durante testes realizados no circuito de Monza, ele viria a sofrer um acidente, onde hoje é a curva Ascari. Alberto foi lançado para fora e sofreu ferimentos fatais. Ele havia sido convidado por Eugenio Castellotti, que estava testando uma Ferrari para a Mille Miglia,

para acompanhar os treinos. Entretanto, Ascari pediu para experimentar o carro, mas não chegou a completar a terceira volta. Foi uma coincidência trágica com a morte de seu pai Antônio Ascari, no Grande Prêmio da França de 1925: ambos morreram poucas semanas depois do 37º aniversário. Depois do acidente, a equipe Lancia se retirou do campeonato, sendo incorporada em 1956, pela Ferrari. Juan Manuel Fangio era mesmo um piloto espetacular. Veja o que disse Stirling Moss sobre o pentacampeão argentino: "Lembro-me de Monte Carlo. Fangio fazia um tempo, eu ia para a pista e tirava um décimo. Aí, ele tirava outro décimo. A disputa não tinha fim até Neubauer acabar com isso. Ele sempre seria o mais rápido. Se alguém corresse 1,6 km em 4 minutos, ele faria em 3 minutos e 59 segundos. Ele sempre podia fazer um pouco melhor".

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

OBS 3: TRÁGICO ACIDENTE DE LE MANS COM A MERCEDES:

Em 11/6/1955 em Le Mans Pierre Levegh perde o controle do carro e mata 80 telespectadores, e no final do ano a Mercedes se retirou das pistas, voltando nos anos 90.

Por outro lado, um dos maiores desastres automobilísticos ocorreu no dia 11 de junho de 1955, em Le Mans, válido pelo campeonato de protótipos. O Jaguar de Mike Hawthorn e a Mercedes de Juan Manuel Fangio tinham completado uma volta de vantagem sobre as outras duas Mercedes, pilotadas por Pierre Levegh e Karl Kling. Hawthorn ia 100 metros à frente da Mercedes de Levegh, que era seguida por Fangio. Nessa volta, Hawthorn devia parar para reabastecimento e para entregar o volante a seu co-piloto Ivor Bueb. Mas, preocupado em não perder tempo, passou também o Austin-Healey de Lance Macklin, muito menos veloz que o Jaguar. Logo depois da ultrapassagem, encostou para a direita e parou. Naquele tempo ainda não havia a pista de desaceleração, que dá entrada aos boxes, tendo sido criada logo depois, em razão desse terrível acidente. Macklin foi apanhado de surpresa pela manobra de Hawthorn, que lhe deu uma fechada e, para evitar o choque, desviou bruscamente para a esquerda exatamente no momento em que Levegh, correndo a mais de 230 por hora, tentava ultrapassá-lo. Batendo com violência no Austin, a Mercedes subiu na traseira do carro inglês e voou, para chocar-se contra o muro de cimento e desintegrar-se em chamas sobre a multidão que assistia à corrida. Fangio que corria encostado à Mercedes de Levegh conseguiu, com extraordinária habilidade, evitar os dois carros. Depois do acidente, disse que foi um sinal desesperado feito por Levegh, diante do inevitável, que lhe salvou a vida. Nesse dia, além de Levegh, morreram 84 espectadores.

Devido ao acidente em Le Mans em 11/06/1955, que matou 84 telespectadores, no final do ano a Mercedes se retirou das pistas, voltando apenas nos anos 90.

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

OBS 4: CURIOSIDADE SOBRE LE MANS:

As 24 Horas de Le Mans (24 Heures du Mans) foram disputadas pela primeira vez em 1923. Entre 1940 e 1948 por causa da segunda guerra e seus reflexos, foi interrompida. Mas em 1949, ali aconteceu a primeira vitória da Ferrari, com equipe de fábrica. O saudoso Christian Heinz, o Bino, grande bota brasileiro, faleceu na edição de 1963, pilotando um Renault-Alpine de fábrica, e em 1978, Paulão, Guaraná e Marinho chegaram bem colocados num Porsche 935 alugado. Le Mans é um clássico do automobilismo. Por lá andaram Porsche 917, Ferraris aos montes, Ford GT 40 e tantos carros sensacionais... E outros nem tanto, mas que beliscaram... Havia a "largada Le Mans": carros de um lado da

pista, pilotos do outro. Dado o sinal a turma saía correndo, atravessava a pista, subia nas baratas e pé em baixo. O filme "Le Mans", com Steve McQueen, mostra uma variação: os carros ficavam ao lado da pista, mas com os pilotos dentro. Em 1971, a "largada Le Mans" foi substituída pela largada em movimento.

Dizem que numa madrugada, no meio do nevoeiro, de repente o piloto de um dos carros começou a enxergar bem demais. Começou a ultrapassar os adversários, nem ele entendia bem porquê. Ao parar nos boxes para a troca de pilotos, o cara foi olhar a frente do carro e viu um pedaço de papel amarelo preso num dos faróis. Estava inventado farol de neblina amarelo!

Alexandre Zamikhowski Filho (Publicado originalmente no site www.gptotal.com.br)

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

42)GP DA ARGENTINA

Local: Buenos Aires

Pole-Position:

- 1)Froilan Gonzalez(ARG)Ferrari-1m43s1
- 2)Alberto Ascari(ITA)Lancia-1m43s6
- 3)Juan Manuel Fangio(ARG)Mercedes-1m43s6
- 4)Jean Behra(FRA)Maserati-1m43s8 Teve acidente com Kling na volta 2 e abandonou.**
- 5)Giuseppe Farina(ITA)Ferrari-1m43s8
- 6)Karl Kling(ALE)Mercedes-1m44s1 Teve acidente com Behra na volta 2 e abandonou.**
- 7)Harry Schell(EUA)Maserati-1m44s3
- 8)Stirling Moss(ING)Mercedes-1m44s4
- 9)Pablo Birger(ARG)Gordini-1m44s8
- 10)Hans Hermann(ALE)Mercedes-1m44s8
- 11)Luigi Villorresi(ITA)Lancia-1m45s2
- 12)Eugenio Castellotti(ITA)Lancia-1m45s3
- 13)Carlos Menditeguy(ARG)Maserati-1m45s4
- 14)Maurice Trintignant(FRA)Ferrari-1m45s8
- 15)Elie Bayol(FRA)Gordini-1m46s1
- 16)Robert Mieres(ARG)Maserati-1m46s3
- 17)Jesus Iglesias(ARG)Gordini-1m46s4**
- 18)Luigi Musso(ITA)Maserati-1m46s5
- 19)Sergio Mantovani(ITA)Maserati-1m47s6
- 20)Clemar Bucci(ARG)Maserati-1m48s8
- 21)Alberto Uria(URU)Maserati-1m51s2 Teve pane seca na volta 22 (!!).**

Corrida: 16/01/1955 - 96 voltas

Classificação Final:

- 1)Juan Manuel Fangio(ARG)Mercedes-3h00m36s6 (9 pontos) Foi o único que correu sozinho na corrida durante 3 horas e estava fazendo 55° C. Fangio completou a corrida com as pernas queimadas e depois teve que ir ao hospital. (Fonte: filme Netflix Fangio, o Rei das pistas).**
- 2)Maurice Trintignant(FRA)/Giuseppe Farina(ITA)/Froilan Gonzalez(ARG)Ferrari-a 1m29s6 (2 pontos cada) Corrida em trio.
- 3)Maurice Trintignant(FRA)/Giuseppe Farina(ITA)/Luigi Maglioli(ITA)Ferrari-a 2 voltas (1,33 pontos cada) Corrida em trio.
- 4)Stirling Moss(ING)/Karl Kling(ALE)/Hans Hermann(ALE)Mercedes-a 2 voltas (1 pontos)**

cada) Corrida em trio, pois não aguentaram o calor que estava fazendo.

5) Robert Mieres(ARG)Maserati-a 5 voltas (2 pontos)

6) Harry Schell(EUA)/Jean Behra(FRA)Maserati-a 8 voltas Corrida em dupla.

7) Luigi Musso(ITA)/Sergio Mantovani(ITA)/Harry Schell(EUA)Maserati-a 13 voltas Corrida em trio.

Melhor Volta: Juan Manuel Fangio(ARG)Mercedes-1m48s3

OBS: Devido o forte calor da Argentina, essa foi a corrida com mais duplas e trios disputando no mesmo carro na história da F1. Quase todos os carros correram com mais de um piloto. Só o Fangio aguentou correr sozinho a corrida toda.

Buenos Aires aguardava em 1955, a poderosa equipe campeã de 1954: a Mercedes Benz com o modelo W196, para enfrentar as Ferrari, Maserati e Lancia. **Este Grande Prêmio teve um ingrediente inesperado, a alta temperatura que se instalou sobre a cidade naquela semana. Literalmente, seria uma "prova de fogo": 35 graus a sombra, transformando a pista em um verdadeiro inferno.** Na classificação, verificou-se que na primeira fila havia quatro marcas distintas. Entre 21 participantes, se daria uma boa quantidade de argentinos: Froilan Gonzalez (pole), Juan Manuel Fangio (3º), Pablo Birger (9º), Carlos Menditeguy (13º), Robert Mieres (16º), Jesus Ricardo Iglesias (17º) e Clemar Bucci (20º). **Logo na largada, a Ferrari de Gonzalez e a Lancia de Alberto Ascari consolidaram a ponta, assediados por Fangio com seu Mercedes. "El Chueco" logo tomou a ponta, aumentando a vantagem confortavelmente. Na metade da prova, Fangio fez uma parada nos boxes para colocar combustível, perdendo a primeira posição. Vários foram os pilotos que tiveram problemas com o forte calor, alguns sendo atendidos pelos médicos presentes. Ascari, que havia tomado a liderança abandonou, pois sua suspensão estava danificada, após uma saída de pista do italiano.** Outro golpe de emoção se produziu quando Gonzalez tomou a ponta. José Froilan, extenuado pelo calor, ingressou nos boxes para ceder seu carro a Maurice Trintignant. A esta altura, Harry Schell e Robert Mieres lideraram por poucas voltas a corrida, pois Fangio estava demonstrando suas qualidades de grande caçador. **Após uma corrida muito cansativa, Fangio e Mieres se destacaram por serem os únicos pilotos que disputaram a prova inteira, sem ceder o carro a algum companheiro de equipe. Juan Manuel Fangio começava a temporada com o pé direito: "Jamais corri risco inútil, porque conhecia os meus limites. Eu não era o mais rápido. Era o mais eficiente", disse "El Chueco".**

43)GP DE MÔNACO

Local: Monte Carlo

Pole-Position:

1) Juan Manuel Fangio(ARG)Mercedes-1m41s1 Liderou a corrida, mas quebrou a transmissão e abandonou.

2) Alberto Ascari(ITA)Lancia-1m41s1 Liderou depois dos abandonos de Fangio e Moss, mas teve um acidente com a Lancia e caiu no mar e sobreviveu. 4 dias depois morreria num teste de carro esporte da Ferrari em Monza.

3) Stirling Moss(ING)Mercedes-1m41s2 Depois do abandono de Fangio, assumiu a liderança, mas quebrou o motor a 19 voltas do final.

4) Eugenio Castellotti(ITA)Lancia-1m42s0

5) Jean Behra(FRA)Maserati-1m42s6 Saiu da pista e abandonou.

6) Robert Mieres(ARG)Maserati-1m43s7

7) Luigi Villorosi(ITA)Lancia-1m43s7

8) Luigi Musso(ITA)Maserati-1m44s3

9) Maurice Trintignant(FRA)Ferrari-1m44s4

10) Andre Simon(FRA)Mercedes-1m45s5

- 11) Cesare Perdisa(ITA)Maserati-1m45s6
- 12) Mike Hawthorn(ING)Vanwall-1m45s6
- 13) Robert Manzon(FRA)Gordini-1m46s0
- 14) Giuseppe Farina(ITA)Ferrari-1m46s0
- 15) Pietro Taruffi(ITA)Ferrari-1m46s0
- 16) Elie Bayol(FRA)Gordini-1m46s5
- 17) Louis Rosier(FRA)Maserati-1m46s7
- 18) Harry Schell(EUA)Ferrari-1m46s8
- 19) Louis Chiron(MON)Lancia-1m47s3**
- 20) Jacques Pollet(FRA)Gordini-1m49s4

Corrida: 22/05/1955 - 100 voltas

Classificação Final:

- 1) Maurice Trintignant(FRA)Ferrari-2h58m09s8 (8 pontos) Ganhou tendo largado em 9º lugar, depois dos abandonos de Fangio, Moss e Ascari.**
- 2) Eugênio Castellotti(ITA)Lancia-a 20s2 (6 pontos)
- 3) Jean Behra(FRA) (2 pontos)/Cesare Perdisa(ITA)Maserati-a 1 volta (2 pontos) Saiu da pista na volta 86, mas completou com o carro de Perdisa.**
- 4) Giuseppe Farina(ITA)Ferrari-a 1 volta (3 pontos)
- 5) Luigi Villoresi(ITA)Lancia-a 1 volta (2 pontos)
- 6) Louis Chiron(MON)Lancia-a 5 voltas Com 55 anos e 292 dias, mais velho piloto na F1.**
- 7) Jacques Pollet(FRA)Gordini-a 9 voltas
- 8) Pietro Taruffi(ITA)/Paul Frère(BEL)Ferrari-a 14 voltas Corrida em dupla.**
- 9) Stirling Moss(ING)Mercedes-a 19 voltas
-) Juan Manuel Fangio(ARG)Mercedes (1 ponto)

Melhor Volta: Juan Manuel Fangio(ARG)Mercedes-1m42s4

OBS: Stirling Moss foi contratado pela Mercedes para a nova temporada e Maserati o substituiu por Jean Behra. As Flechas de Prata de Fangio e Moss dominaram, correndo 1–2 até meia distância, seguidos por Ascari e Castellotti. **Na metade do caminho, Fangio retirou-se com problemas de transmissão, dando a liderança para Moss. Quase uma volta à frente, uma vitória aparentemente certa para Moss terminou na volta 80, quando o motor de seu Benz explodiu. O novo líder, Ascari, calculou mal a chicane saindo do túnel, e seu Lancia quebrou as barreiras no porto. Ascari teve que nadar para a segurança.** Maurice Trintignant, em uma Ferrari 625 considerada não competitiva, herdou a liderança e obteve sua primeira vitória na Fórmula Um. O piloto da Mercedes, Hans Herrmann, lesionou-se no treino e foi substituído por André Simon. Esta corrida marcou a estreia de Cesare Perdisa no Grande Prémio. Foi a única participação em Grand Prix de Ted Whiteaway. Esta foi a última participação em Grand Prix de Alberto Ascari; ele foi morto quatro dias depois testando um carro esporte da Ferrari em Monza. Foi a primeira vitória dos pneus Maurice Trintignant e Englebert. Foi também o primeiro pódio e pontos para Eugenio Castellotti e Cesare Perdisa, e a primeira vitória de um piloto francês de Fórmula 1.

Fonte: https://en.wikipedia.org/wiki/1955_Monaco_Grand_Prix

Fangio liderava quando teve problema na transmissão e abandonou, Moss assumiu a ponta mas quebrou o motor. Ascari assumiu a ponta, mas derrapou no óleo jogado pelo carro do Moss e caiu no mar da curva antes do túnel de Mônaco. Trintignant acabou ganhando a corrida.

Uma curiosidade: Louis Alexandre Chiron, que terminou em 6º lugar, tinha 55 anos e 292 dias, foi o mais velho da história a correr na F1.

44)GP DOS ESTADOS UNIDOS

Local: Indianápolis (500 milhas)

Pole-Position:

- 1)Jerry Hoyt(EUA)Stevens/Offenhauser-4m17s06
- 2)**Tony Bettenhausen(EUA)Kurtis Kraft/Offen.-4m17s17**
- 3)Jack McGrath(EUA)Kurtis Kraft/Offenhauser-4m12s49
- 4)F.Agabashian(EUA) Kurtis Kraft/Offenhauser-4m13s64
- 5)**Bill Vukovich(EUA) Kurtis Kraft/Offenhauser-4m15s19 Morreu num acidente na corrida.**
- 6)Sam Hanks(EUA) Kurtis Kraft/Offenhauser-4m16s80
- 7)Walt Faulkner(EUA) Kurtis Kraft/Offenhauser-4m17s58
- 8)Andy Linden(EUA) Kurtis Kraft/Offenhauser-4m18s81
- 9)Cal Niday - Kurtis Kraft/Offenhauser-4m16s59
- 10)J. Davies(EUA) Kurtis Kraft/Offenhauser-4m16s64
- 11)Jimmy Bryan(EUA)Kuzma/Offenhauser-4m16s85
- 12)Pat Flaherty(EUA) Kurtis Kraft/Offenhauser-4m16s87
- 13)Eddie Russo - Pawl/Offenhauser-4m16s93
- 14)B. Sweikert(EUA) Kurtis Kraft/Offenhauser-4m17s15
- 15)Jimmy Reece(EUA)Pankratz/Offenhauser-4m17s16
- 16)Al Herman - Kurtis Kraft/Offenhauser-4m17s49
- 17)Jimmy Daywalt - Kurtis Kraft/Offenhauser-4m18s22
- 18)Duane Carter(EUA)Kuzma/Offenhauser-4m18s38
- 19)Pat O'Connor(EUA)Kurtis Kraft/Offenhauser-4m18s63
- 20)Jim Rathmann(EUA)Epperly/Offenhauser-4m19s54
- 21)Don Freeland(EUA)Philips/Offenhauser-4m17s39
- 22)Al Keller - Kurtis Kraft/Offenhauser-4m17s97
- 23)Ray Crawford - Kurtis Kraft/Offenhauser-4m18s61
- 24)Art Cross(EUA) Kurtis Kraft/Offenhauser-4m19s46
- 25)Chuck Weyant - Kurtis Kraft/Offenhauser-4m20s75
- 26)Johnny Boyd(EUA) Kurtis Kraft/Offenhauser-4m22s81
- 27)J. Parsons(EUA) Kurtis Kraft/Offenhauser-4m23s14
- 28)Keith Andrews(EUA)Schroeder/Offenhauser-4m24s61
- 29)Ed Elisian - Kurtis Kraft/Offenhauser-4m26s01
- 30)Rodger Ward(EUA)Kuzma/Offenhauser-4m26s57
- 31)Shorty Templeman - Trevis/Offenhauser-4m26s64
- 32)Eddie Johnson(EUA)Trevis/Offenhauser-4m27s76
- 33)Johnny Thomson(EUA)Kuzma/Offenhauser-4m28s43

Corrida: 30/05/1955 - 200 voltas

Classificação Final:

- 1)Bob Sweikert(EUA)Kurtis Kraft/Offenhauser-3h53m59s53 (8 pontos)
- 2)Tony Bettenhausen(EUA) (6 pontos)/ Paul Russo(EUA) Kurtis Kraft/Offenhauser-a 2m43s56
- 3)Jimmy Davies(EUA) Kurtis Kraft/Offenhauser-a 3m32s36 (4 pontos)
- 4)Johnny Thomson(EUA)Kuzma/Offenhauser- a 3m38s91(3 pontos)
- 5)Walt Faulkner(EUA) (2 pontos)/ Bill Homeier - Kurtis Kraft/Offenhauser-a 5m17s17
- 6)Andy Linden(EUA) Kurtis Kraft/Offenhauser-a 5m57s94
- 7)Al Herman - Kurtis Kraft/Offenhauser-a 6m24s24
- 8)Pat O'Connor(EUA) Kurtis Kraft/Offenhauser-a 6m41s60
- 9)Jimmy Daywalt - Kurtis Kraft/Offenhauser-a 7m09s81
- 10)Pat Flaherty(EUA) Kurtis Kraft/Offenhauser-a 7m46s54
- 11)Duane Carter(EUA)Kuzma/Offenhauser-a 3 voltas
- 12)Chuck Weyant - Kurtis Kraft/Offenhauser-a 4 voltas
- 13)Eddie Johnson(EUA)Trevis/Offenhauser-a 4 voltas

14)Jim Rathmann(EUA)Epperly/Offenhauser-a 9 voltas

Melhor Volta: Bill Vukovich(EUA)Kurtis Kraft/Offenhauser-1m03s67

OBS: Jack McGrath, partindo de fora apesar do tempo de qualificação mais rápido, assumiu a liderança inicial, mas foi rapidamente desafiado por Bill Vukovich, que procurava sua terceira vitória consecutiva. Vukovich assumiu a liderança na volta quatro, devolvendo-a a McGrath na volta 15, mas recuperando-a na volta 16. Fred Agabashian, que havia terminado entre os dez primeiros nos dois anos anteriores, girou na volta 39 e não pôde continuar. McGrath perseguiu Vukovich até a volta 54, quando parou com problemas mecânicos. Apesar de sair do carro e tentar consertá-lo sozinho, ele foi forçado a desistir devido a um problema de magneto. Com Vukovich tendo uma vantagem considerável na volta 56, Rodger Ward, várias voltas abaixo, capotou duas vezes, seja devido a um problema com o vento, óleo ou quebrando um eixo. Embora ele tenha pousado sobre as rodas, o carro estava virado para o lado errado. Al Keller, tentando evitar Ward, virou para dentro, indo perto ou na grama, antes de virar para a direita e voltar rapidamente para cima da pista e entrar em contato com Johnny Boyd. O carro de Boyd bateu em Bill Vukovich, que parecia estar tentando também ir para a esquerda de Ward. Vukovich fez uma tentativa de último segundo para evitar Boyd para a direita, mas o carro de Boyd enviou Vukovich com força contra a barreira externa. A frente de Vukovich também se ergueu no ar, fazendo com que a frente ultrapassasse a barreira e o carro entrasse em contato com a traseira, enviando o carro em uma estrela, durante a qual atingiu vários veículos estacionados fora da pista e, possivelmente, um poste. O carro pegou fogo depois de parar, e Vukovich morreu ferido no acidente. O carro de Boyd também capotou, mas ele e os outros motoristas escaparam de ferimentos graves. O piloto Ed Elisian parou seu carro no campo interno e correu pela pista na tentativa de ajudar Vukovich. Após 27 minutos de corrida sob cautela, Jimmy Bryan assumiu a liderança da corrida, mas foi forçado a desistir após noventa voltas devido a um problema na bomba de combustível, quando a liderança foi assumida por Bob Sweikert. O único outro piloto a se retirar devido ao contato no restante da corrida foi Cal Niday na volta 170. Art Cross liderou a corrida das voltas 133 a 156, mas depois de ceder a liderança a Don Freeland foi forçado a se retirar devido a problemas mecânicos na volta 168. Freeland também foi ultrapassado por Sweikert na volta 160 e retirou-se na volta 178. Sweikert liderou o restante da corrida. Sweikert afirmou que os ventos dificultaram a corrida e talvez tenham levado a uma decisão de correr com cautela e tirar vantagem da dificuldade dos outros.

As duas mortes no 500 foram parte de um ano particularmente mortal para o automobilismo, que também incluiu quatro outros pilotos da Indy morrendo em outras corridas, Alberto Ascari sendo morto enquanto testava um carro esporte em Monza e um terrível acidente nas 24 Horas de Le Mans que viu quase 100 mortos, incluindo Pierre Levegh, que dirigia no momento do acidente. Seguindo o ano, a American Automobile Association deixou de sancionar corridas de automóveis (incluindo a Indy 500) e o United States Auto Club (USAC) foi formado para lidar com as obrigações sancionatórias. Demoraria até 1959 para que os trajes contra incêndio se tornassem obrigatórios para todos os motoristas e barras de proteção para todos os carros após o acidente fatal de Jerry Unser no Indianápolis 500 de 1959.

Fonte: https://en.wikipedia.org/wiki/1955_Indianapolis_500

45)GP DA BÉLGICA

Local: Spa

Pole-Position:

1)Eugênio Castellotti(ITA)Lancia-4m18s1 Treino começou na chuva, mas secou no final.

- 2) Juan Manuel Fangio(ARG)Mercedes-4m18s6
- 3) Stirling Moss(ING)Mercedes-4m19s2
- 4) Giuseppe Farina(ITA)Ferrari-4m20s9
- 5) Jean Behra(FRA)Maserati-4m23s6 Saiu da pista e abandonou na corrida.**
- 6) Karl Kling(ALE)Mercedes-4m24s0
- 7) Luigi Musso(ITA)Maserati-4m26s4
- 8) Paul Frère(BEL)Ferrari-4m29s7
- 9) Mike Hawthorn(ING)Ferrari-4m33s0
- 10) Maurice Trintignant(FRA)Ferrari-4m33s2
- 11) Cesare Perdisa(ITA)Maserati-4m50s9
- 12) Louis Rosier(FRA)Maserati-4m55s4
- 13) Robert Mieres(ARG)Maserati-5m09s0

Corrida: 05/06/1955 - 36 voltas

Classificação Final:

- 1) Juan Manuel Fangio(ARG)Mercedes-2h39m29s0 (9 pontos)**
- 2) Stirling Moss(ING)Mercedes-a 8s1 (6 pontos)**
- 3) Giuseppe Farina(ITA)Ferrari-a 1m40s5 (4 pontos)
- 4) Paul Frère(BEL)Ferrari-a 3m25s5 (3 pontos)
- 5) Robert Mieres(ARG) (1 ponto)/Jean Behra(FRA)Maserati-a 1 volta (1 ponto)**
- 6) Maurice Trintignant(FRA)Ferrari-a 1 volta
- 7) Luigi Musso(ITA)Maserati-a 2 voltas
- 8) Cesare Perdisa(ITA)Maserati-a 3 voltas
- 9) Louis Rosier(FRA)Maserati-a 3 voltas

Melhor Volta: Juan Manuel Fangio(ARG)Mercedes-4m20s6

OBS: Depois da morte de Alberto Ascari e apesar de estar passando um bom momento com o seu D-50, a Lancia decide não competir na Bélgica. Entretanto, por um pedido de Castellotti apresentou-se com um só automóvel. Nos treinos de classificação, Castellotti justamente com o seu D-50, marcou a pole position, seguido por Fangio a meio segundo. O argentino esteve na ponta durante toda a corrida, já que Castellotti teve que abandonar por problemas de transmissão. O outro piloto da Mercedes, Stirling Moss, obteve um segundo lugar. Farina, da Ferrari, nunca foi ameaça aos líderes, e terminou a prova na terceira colocação.

46) GP DA HOLANDA

Local: Zandvoort

Pole-Position:

- 1) Juan Manuel Fangio(ARG)Mercedes-1m40s0**
- 2) Stirling Moss(ING)Mercedes-1m40s4**
- 3) Karl Kling(ALE)Mercedes-1m41s1 Saiu da pista e abandonou a corrida na volta 21.**
- 4) Luigi Musso(ITA)Maserati-1m41s2
- 5) Mike Hawthorn(ING)Ferrari-1m41s5
- 6) Jean Behra(FRA)Maserati-1m41s5
- 7) Robert Mieres(ARG)Maserati-1m42s1
- 8) Maurice Trintignant(FRA)Ferrari-1m42s4
- 9) Eugenio Castellotti(ITA)Ferrari-1m42s7
- 10) Peter Walker(ING)Maserati-1m44s9
- 11) Robert Manzon(FRA)Gordini-1m46s0
- 12) Jacques Pollet(FRA)Gordini-1m48s6
- 13) Louis Rosier(FRA)Maserati-1m49s2

14)Hernando da Silva Ramos(BRA)Gordini-1m50s2

15)Horace Gould(ING)Maserati-1m50s4

16)Johnny Claes(BEL)Ferrari-1m53s3

Corrida: 19/06/1955 - 100 voltas

Classificação Final:

1)Juan Manuel Fangio(ARG)Mercedes-2h54m23s8 (8 pontos) Corrida com chuva.

2)Stirling Moss(ING)Mercedes-a 0s3 (6 pontos) Pressionou Fangio a corrida toda sem conseguir ultrapassá-lo. Dizem que recebeu ordens para não passa-lo.

3)Luigi Musso(ITA)Maserati-a 57s1 (4 pontos)

4)Robert Mieres(ARG)Maserati-a 1 volta (4 pontos)

5)Eugênio Castellotti(ITA)Ferrari-a 3 voltas (2 pontos)

6)Jean Behra(FRA)Maserati-a 3 voltas

7)Mike Hawthorn(ING)Ferrari-a 5 voltas

8)Hernando da Silva Ramos(BRA)Gordini-a 8 voltas

9)Louis Rosier(FRA)Maserati-a 8 voltas

10)Jacques Pollet(FRA)Gordini-a 10 voltas

11)Johnny Claes(BEL)Ferrari-a 12 voltas

Melhor Volta: Robert Mieres(ARG)Maserati-1m40s9

OBS: Depois do espetacular acidente de Le Mans e de ter modificado por força maior todo o calendário oficial, a Fórmula 1 chegava a Holanda. Os organizadores decidiram aumentar a segurança do circuito para proteger a vida do público e dos pilotos, a fim de tentar acalmar as críticas. Estas medidas seriam adotadas, com o tempo, por todas as autoridades automobilísticas. **Nos treinos de classificação, Fangio logrou a pole, seguido por Stirling Moss, à quatro décimos de segundo. A corrida foi uma luta permanente entre Fangio e Musso.** Musso, com uma Maserati 250 F, fez uma corrida espetacular, ficando imediatamente atrás das Mercedes. Vale destacar também, "Betito" Mieres, que com outra Maserati tentava se aproximar de Musso, acabando por fazer a melhor volta da prova. Mike Hawthorn, depois de corridas sem êxito para a Vanwall, estava nesta corrida na equipe de Maranello, não obtendo sorte na Holanda. Final de prova com Fangio em primeiro, seguido de Moss, Musso, Mieres e Castellotti. Zandvoort marcou também, a participação de outro brasileiro na Fórmula 1. Foi Hernando da Silva Ramos, que corria com um Gordini. Da Silva Ramos, como era citado nas publicações da época, saiu em 14º lugar e conseguiu uma honrosa oitava colocação, entre os 11 dos 16 concorrentes que completaram a prova, a oito voltas do vencedor.

47)GP DA INGLATERRA

Local: Silverstone

Pole-Position:

1)Stirling Moss(ING)Mercedes-2m00s4 Na frente do Fangio.

2)Juan Manuel Fangio(ARG)Mercedes-2m00s6

3)Jean Behra(FRA)Maserati-2m01s4

4)Karl Kling(ALE)Mercedes-2m02s0

5)Pietro Taruffi(ITA)Ferrari-2m03s0

6)Robert Mieres(ARG)Maserati-2m03s2

7)Harry Schell(EUA)Vanwall-2m03s8

8)Andre Simon(FRA)Maserati-2m04s0

9)Luigi Musso(ITA)Maserati-2m04s2

10)Eugenio Castellotti(ITA)Ferrari-2m05s0

- 11) Robert Manzon(FRA)Gordini-2m05s0
- 12) Mike Hawthorn(ING)Ferrari-2m05s4
- 13) Maurice Trintignant(FRA)Ferrari-2m05s4
- 14) Tony Rolt(ING)Connaught/Alta-2m06s6
- 15) Ken Wharton(ING)Vanwall-2m08s4
- 16) Lance Macklin(ING)Maserati-2m08s4
- 17) Ken McAlpine(ING)Connaught/Alta-2m09s6
- 18) Hernando da Silva Ramos(BRA)Gordini-2m10s6**
- 19) Leslie Marr(ING)Connaught/Alta-2m11s6
- 20) Roy Salvadori(ING)Maserati-2m11s6
- 21) Jack Fairman(ING)Connaught/Alta-2m11s6
- 22) Horace Gould(ING)Maserati-2m11s8
- 23) Mike Sparken(FRA)Gordini-2m12s6
- 24) Peter Collins(ING)Maserati-2m13s4
- 25) Jack Brabham(AUS)Cooper/Bristol-2m27s4 Estreia do Jack Brabham.**

Corrida: 16/07/1955 - 90 voltas

Classificação Final:

- 1) Stirling Moss(ING)Mercedes-3h07m21s2 (9 pontos) A equipe deu ordens ao Fangio para deixar Moss vencer. (Livro "Grandes Pilotos" pg 305)**
- 2) Juan Manuel Fangio(ARG)Mercedes-a 0s2 (6 pontos) Foi pressionado por Moss a corrida toda, até ser ultrapassado pelo inglês.**
- 3) Karl Kling(ALE)Mercedes-a 1m11s8 (4 pontos)
- 4) Pietro Taruffi(ITA)Mercedes-a 1 volta (3 pontos)
- 5) Luigi Musso(ITA)Maserati-a 1 volta (2 pontos)
- 6) Mike Hawthorn(ING)/Eugenio Castellotti(ITA)Ferrari-a 3 voltas**
- 7) Mike Sparken(FRA)Gordini-a 9 voltas
- 8) Lance Macklin(ING)Maserati-a 11 voltas
- 9) Ken Wharton(ING)/Harry Schell(EUA)Vanwall-a 18 voltas**

Melhor Volta: Stirling Moss(ING)Mercedes-2m00s4

OBS: Stirling Moss vencia a prova em casa, no circuito de Aintree. Depois de 90 longas voltas, o britânico da Mercedes conquistou a corrida alguns décimos de segundo a frente de seu companheiro, Juan Manuel Fangio. "Revi essa corrida muitas vezes em minha mente. Ao longo de 90 voltas, tentei obter alguma vantagem, pois, como se tratava de Fangio, procurei fazer uma corrida segura. Anos depois que deixamos de competir, perguntei a Fangio se ele havia me dado a vitória. Ele me disse em tom forte: Não, não, Stirling. Você ganhou", lembrou Moss. Um piloto que estava estreando em Aintree, daria muito o que falar nas próximas temporadas. Seu nome: Jack Brabham, que se converteria no segundo tricampeão da história e no primeiro piloto a ganhar um campeonato com o seu próprio automóvel. Por outro lado, no Grande Prêmio da Inglaterra, apareceu o primeiro carro com motor traseiro, o Cooper. Porém, essa técnica só seria adotada definitivamente, somente a partir de 1959. Hernando da Silva Ramos largou em 18º entre os 25 corredores no grid de largada. Na 27ª das 90 voltas, porém, teve de abandonar por quebra de motor.

48) GP DA ITÁLIA

Local: Monza

Pole-Position:

- 1) **Juan Manuel Fangio(ARG)Mercedes-2m46s5**
- 2) **Stirling Moss(ING)Mercedes-2m46s8** Pressionou Fangio até abandonar na volta 28 e fez a VMR da corrida.
- 3) Karl Kling(ALE)Mercedes-2m48s3
- 4) Eugenio Castellotti(ITA)Ferrari-2m49s6
- 5) Giuseppe Farina(ITA)Ferrari-2m49s9
- 6) Jean Behra(FRA)Maserati-2m50s1
- 7) Robert Mieres(ARG)Maserati-2m51s1
- 8) Luigi Villorosi(ITA)Ferrari-2m51s6
- 9) **Pietro Taruffi(ITA)Mercedes-2m51s8**
- 10) Luigi Musso(ITA)Maserati-2m52s1
- 11) Peter Collins(ING)Maserati-2m55s3
- 12) Luigi Maglioli(ITA)Ferrari-2m55s4
- 13) Harry Schell(EUA)Vanwall-2m55s5
- 14) Mike Hawthorn(ING)Ferrari-2m56s2
- 15) Maurice Trintignant(FRA)Ferrari-2m56s3
- 16) Carlos Menditeguy(ARG)Maserati-2m58s4
- 17) Ken Wharton(ING)Vanwall-2m59s5
- 18) **Hernando da Silva Ramos(BRA)Gordini-2m59s8**
- 19) Jacques Pollet(FRA)Gordini-2m59s9
- 20) John Fitch(EUA)Maserati-3m03s1
- 21) Horace Gould(ING)Maserati-3m05s2
- 22) Jean Lucas(FRA)Gordini-3m15s9

Corrida: 11/09/1955 - 50 voltas

Classificação Final:

- 1) **Juan Manuel Fangio(ARG)Mercedes-2h25m04s4 (8 pontos) TRI CAMPEÃO!!! MERCEDES ANUNCIA SUA SAÍDA DA F1!!**
- 2) **Pietro Taruffi(ITA)Mercedes-a 0s7 (6 pontos)**
- 3) Eugênio Castellotti(ITA)Ferrari-a 46s2 (4 pontos)
- 4) Jean Behra(FRA)Maserati-a 3m57s5 (3 pontos)
- 5) Carlos Menditeguy(ARG)Maserati-a 1 volta (2 pontos)
- 6) Luigi Maglioli(ITA)Ferrari-a 1 volta
- 7) Robert Mieres(ARG)Maserati-a 2 voltas
- 8) Maurice Trintignant(FRA)Ferrari-a 3 voltas
- 9) John Fitch(EUA)Maserati-a 4 voltas
-) Stirling Moss(ING)Mercedes (1 ponto)

Melhor Volta: Stirling Moss(ING)Mercedes-2m46s9

OBS: Finalmente, logo após a redução forçada do calendário, foi disputada a sétima e última corrida do campeonato de 1955. A disputa ocorreu no novo circuito de Monza. Este compreendia o traçado normal, que foi restaurado. A pista tinha uma notável particularidade, que era a mistura de um circuito misto com um oval, permitindo velocidades próximas a 300 km/h. Para a ocasião, a equipe Mercedes apresentou quatro veículos. Dois carenados (Fangio e Moss) e dois com as rodas descobertas (Kling e Taruffi). Recordamos que a versão carenada do Mercedes W196 era utilizada em circuitos poucos sinuosos, pois era o carro ideal, em virtude da refinada aerodinâmica que dispunha, ajudando a alcançar velocidades mais altas que a outra versão. A classificação, como já era de costume, teve como pole Juan Manuel Fangio, seguido de Stirling Moss a 3 décimos. Na prova, Fangio largou bem e consolidou sua ponta na corrida, seguido por Moss e Taruffi. **Nas primeiras voltas, Moss tentou superar Fangio, conseguindo o recorde de volta. Moss, entretanto, teve que abandonar a corrida na volta 28. A corrida continuou sem grandes complicações para "El Chueco". Desta forma, a classificação final foi: Fangio, Taruffi, Castellotti, Behra e Menditeguy. Assim, Juan Manuel Fangio consagrou-se**

como o primeiro tricampeão do mundo. Alguns pensaram, que o argentino havia conseguido tudo em sua vida de piloto, esperando que "Chueco" fosse abandonar as pistas. Estavam muito enganados. Por outro lado, depois da prova italiana, a Mercedes abandonou a Fórmula 1 oficialmente. Sobre a decisão da fábrica alemã, Enzo Ferrari comentou: "A Mercedes, que estreou no campeonato de 1954 com um triunfo marcante, repetiu a dose em 1955 e parou de correr. Ganhar uma ou duas vezes e depois não dar chance de revanche aos demais não é uma atitude justa. Nós estaremos sempre presentes, seja qual for nossa relação de forças com os demais concorrentes", disse o Comendatore. Sem dúvida, o fato de a Mercedes abandonar a categoria máxima do automobilismo, não deixava de ser um abalo para os amantes da velocidade. **A equipe alemã continuou competitiva e inovando até o seu final como equipe. Observe o depoimento de Stirling Moss sobre a fábrica: "Eu pilotei para a Mercedes em 1955. Uma vez, uma pedra quebrou meu pára-brisas, que era pequeno, mas não era possível dirigir sem ele, pois a pressão do vento em Monza era enorme. A primeira notícia que os mecânicos tiveram disso foi quando entrei nos boxes, apontando: 'estou sem pára-brisas'. O que não era uma coisa muito fácil de acontecer, pois o pára-brisas era bem pequeno. Acho que no máximo trinta segundos depois, eu estava saindo com outro pára-brisas. O mais impressionante, é que se o pára-brisas quebrasse na corrida seguinte, a única coisa que eu deveria fazer era apertar um botão e outro pára-brisas apareceria", brincou Moss sobre a eficiência da Mercedes.**

CLASSIFICAÇÃO FINAL

- 1º Juan Manuel Fangio(ARG) Mercedes 40 (41)**
- 2º Stirling Moss(ING)Mercedes 23**
- 3º Eugênio Castellotti(ITA)Lancia e Ferrari 12
- 4º Maurice Trintignant(FRA)Ferrari 11,33
- 5º Giuseppe Farina(ITA)Ferrari 10,33**
- 6º Pietro Taruffi(ITA)Mercedes 9
- 7º Bob Sweikert(EUA)Kurtis Kraft/Offenhauser 8
- 8º Robert Mieres(ARG)Maserati 7
- 9º Tony Bettenhausen(EUA) Kurtis Kraft/Offenhauser 6
- 10º Jean Behra(FRA)Maserati 6
- 11º Luigi Musso(ITA)Maserati 6
- 12º Karl Kling(ALE)Mercedes 5
- 13º Jimmy Davies(EUA) Kurtis Kraft/Offenhauser 4
- 14º Paul Frère(BEL)Ferrari 3
- Johnny Thomson(EUA) Kurtis Kraft/Offenhauser 3
- 16º Froilan Gonzalez(ARG)Ferrari 2
- 17º Cesare Perdisa(ITA)Maserati 2
- 18º Walt Faulkner(EUA) Kurtis Kraft/Offenhauser 2
- Carlos Menditeguy(ARG)Maserati 2
- Luigi Villorresi(ITA)Lancia 2
- 21º Luigi Maglioli(ITA)Ferrari 1,33
- 22º Hans Hermann(ALE)Mercedes 1

TOTAL DE PONTOS DISPUTADOS: 166,99

OBS: Os piores resultados foram descartados.

MOTORES PONTOS

- 1º Mercedes 79
- 2º Ferrari 34
- 3º Offenhauser 24
- 4º Maserati 23

5º Lancia 8

TOTAL DE PONTOS: 168

PAÍSES PONTOS

1º Argentina 52

2º Itália 42,66

3º Inglaterra 23

Estados Unidos 23

5º França 17,33

6º Alemanha 6

7º Bélgica 3

TOTAL DE PONTOS: 166,99

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