

A temporada de 1954 teve a mudança de regulamento, com a introdução dos motores 750 cm3 comprimidos ou 2500 cm3 aspirados, sem limite de peso e de combustível. A Ferrari ameaçou Fangio no começo da temporada, mas o Argentino venceu duas corridas e conseguiu liderar o campeonato pilotando uma Maserati. A partir do GP França, Fangio passou a dirigir para a Mercedes, ou seja, trocou "o certo pelo incerto", mas ele mostrou a que veio na F1. O Argentino mostrou todo seu talento, venceu duas corridas pela Mercedes e voltou a ser campeão da F1, deixando seu compatriota Froilan Gonzalez da Ferrari com o vice-campeonato. Devemos lembrar que essa Mercedes foi o primeiro carro a usar injeção direta na F1, que era um sistema não eletrônico parecido com o usado nos motores de avião. O feito da equipe Mercedes, que foi campeã no ano de estreia com Fangio, só foi repetido 55 anos depois pela equipe Brawn em 2009 com Jenson Button.

Curiosidade: Fangio foi o único piloto que venceu corridas por duas equipes diferentes na mesma temporada em que foi campeão. (Maserati e Mercedes).

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 9 corridas.

PERFORMANCES:

Ferrari melhor: Arg, Ing, Esp

Maserati melhor: Bel

Mercedes melhor: Fra, Ale, Sui, Ita,

Mercedes 4 x 3 Ferrari Mercedes 4 x 1 Maserati

>> Mercedes estreou na França, pois não correu na Argentina na Bélgica.

Vitórias:

Mercedes 4 (Fangio 4)

Ferrari 2 (Gonzalez 1 e Hawthorn 1)

Maserati 2 (Fangio 2)

Poles:

Mercedes 4 (Fangio 4)

Maserati 1 (Fangio 1)

Ferrari 2 (Farina 1 e Gonzalez 1)

VMR:

Mercedes 4 (Fangio 2, Kling 1, Hermann 1)

Ferrari 4 (Gonzalez 3, Hawthorn 1)

Maserati 4 (Fangio 1, Ascari 1, Moss 1 e Marimon 1)

Lancia 1 (Ascari 1)

Gordini 1 (Behra 1)

>> No GP Inglaterra, 7 pilotos fizeram a VMR por causa da cronometragem precária.

Hat Trick:

Maserati 1 (Fangio 1)

Dobradinhas de largada:

Mercedes 1

Ferrari 1

*Dobradinhas de chegada:
Mercedes 1
Ferrari 1*

OBS 1: ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS MERCEDES (INJEÇÃO MECÂNICA DIRETA):

Especificações Técnicas: Motor de 8 cilindros em linha, com tomada de força no centro da árvore de manivelas, injeção direta de combustível (dentro dos cilindros) Bosch, comando de válvulas desmodrômico (isto é, o mesmo cano que abre a válvula serve também para fechá-la) chassi tubular em treliça, freios suspensos (dentro do chassi) e carroçaria integral. O sistema de injeção era revolucionário: derivava daquele usado pelos motores de avião Mercedes Benz e permitia ao motor um elevado torque nas baixas rotações e a potência de 270 cv a 8200 rpm, com rotação máxima de 12.000 rpm.

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

OBS 2: MERCEDES COM RODAS COBERTAS:

Em 1954 a Mercedes lançou seu primeiro carro na F1, que foi o único carro com rodas cobertas a vencer corridas na F1, mas em Silverstone a Mercedes teve problemas com esse carro e não ganhou. Então para Nürburgring eles lançaram a Mercedes com rodas descobertas.

OBS 3: ALBERTO ASCARI:

Nessa temporada Alberto Ascari correu pela Maserati, pela Ferrari e no final do ano foi para a Lancia. Mas as suas relações com a Ferrari ainda continuariam, até a sua morte em 1955, ele faleceu a bordo de um carro esporte da Ferrari.

OBS 4: TALENTO DE FANGIO E CRÍTICA DE ENZO FERRARI:

Sem dúvida, a temporada de 1954 demonstrou, que Juan Manuel Fangio era muito superior aos demais. Enzo Ferrari sempre insinuou que Fangio era um grande piloto, porém, que ganhava os campeonatos graças as máquinas que conduzia. O campeonato de 1954 mostrou que Fangio, além de ser muito rápido, era um fora de série. As Maserati só ganharam corridas com Fangio e a Mercedes era melhor quando guiada pelo argentino. Apesar das excelentes qualidades de Karl Kling e Hans Hermann, foi visto por todos, que estes pilotos não foram além de quinto e sexto na tabela do campeonato mundial, onde por poucas vezes em pistas, conseguiram se aproximar de "El Chueco".

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

33)GP DA ARGENTINA

Local: Buenos Aires

Pole-Position:

1)Giuseppe Farina(ITA)Ferrari-1m44s8 Mais velho a fazer pole na F1 com 47 anos.

2)Froilan Gonzalez(ARG)Ferrari-1m44s9

3)Juan Manuel Fangio(ARG)Maserati-1m45s7

4)Mike Hawthorn(ING)Ferrari-1m47s0 Foi desclassificado.

5)Maurice Trintignant(FRA)Ferrari-1m47s7

6)Onofre Marimon(ARG)Maserati-1m47s7

7)Luigi Musso(ITA)Maserati-1m48s2

- 8)Robert Mieres(ARG)Maserati-1m49s0
- 9)Birabongse Bhanuban(TAI)Maserati-1m49s3
- 10)Harry Schell(EUA)Maserati-1m50s0
- 11)Luigi Maglioli(ITA)Ferrari-1m50s2
- 12)Emmanuel de Graffenried(SUI)Maserati-1m51s0
- 13)Louis Rosier(FRA)Ferrari-1m51s6 Sofreu acidente e abandonou.**
- 14)Elie Bayol(FRA)Gordini-1m52s6
- 15)Roger Loyer(FRA)Gordini-1m52s6
- 16)Jean Behra(FRA)Gordini-1m53s0 Foi desclassificado.**
- 17)Jorge Daponte(ARG)Maserati-1m56s7

Corrida: 17/01/1954 - 87 voltas

Classificação Final:

1)Juan Manuel Fangio(ARG)Maserati-3h00m55s8 (8 pontos) Na chuva a partir da 32ª volta. Corrida de gênio do Fangio, que trocou pneus e veio passando todo mundo.

- 2)Giuseppe Farina(ITA)Ferrari-a 1m19s0 (6 pontos)
- 3)Froilan Gonzalez(ARG)Ferrari-a 2m01s0 (5 pontos)
- 4)Maurice Trintignant(FRA)Ferrari-a 1 volta (3 pontos)
- 5)Elie Bayol(FRA)Gordini-a 2 voltas (2 pontos)
- 6)Harry Schell(EUA)Maserati-a 3 voltas
- 7)Birabongse Bhanuban(TAI)Maserati-a 4 voltas
- 8)Emmanuel de Graffenried(SUI)Maserati-a 4 voltas
- 9)Luigi Maglioli(ITA)Ferrari-a 5 voltas

Melhor Volta: Froilan Gonzalez(ARG)Ferrari-1m48s2

OBS: Outra vez, se gerou uma grande expectativa para o Grande Prêmio da Argentina, fato provocado pelas excelentes atuações de Juan Manuel Fangio, Froilan Gonzalez e o jovem Onofre Marimon na temporada anterior. Novas regulamentações (os motores aspirados passaram para 2500 cc e os de compressão para 750 cc) e o fato da utilização do circuito 2 (sentido inverso), eram as novidades deste Grande Prêmio. Nas práticas classificatórias, Juan Manuel Fangio com a Maserati 250 F, se colocou em segundo lugar entre as três Ferrari 625, de Giuseppe Farina (pole), Froilan Gonzalez e Mike Hawthorn. Na largada, Farina tomou a ponta, seguido por Fangio. Gonzalez com uma péssima manobra caiu para a 5ª posição. Todavia, Gonzalez logo protagonizou uma bela recuperação, até alcançar à ponta da corrida na volta 15, enquanto Fangio caía para o quarto posto. **A partir da 32ª volta a história mudou, apareceu em cena essa aliada conhecida pelos melhores pilotos do mundo: a chuva, que surgiu de forma triunfal, para o prazer de Fangio e do seu público. O sol apareceu de novo por pouco tempo, quando a chuva apertou mais uma vez. Fangio parou nos boxes para colocar pneus para pista molhada, com quase uma volta de atraso. Acabou fazendo uma recuperação que entraria na história da pista argentina, superando Froilan e Farina. Sem dúvida, é uma demonstração de que os grandes pilotos não se assustam com água.**

34)GP DOS ESTADOS UNIDOS

Local: Indianápolis (500 milhas)

Pole-Position:

- 1)Jack McGrath(EUA)Kurtis Kraft/Offenhauser-4m15s26
- 2)Jimmy Daywalt(EUA) Kurtis Kraft/Offenh.-4m17s53
- 3)Jimmy Bryan(EUA)Kuzma/Offenhauser-4m17s76
- 4)Johnny Thomson(EUA)Nichels/Offenhauser-4m19s39

- 5)Chuck Stevenson(EUA)Kuzma/Offenhauser-4m19s41
- 6)Don Freeland(EUA)Philips/Offenhauser-4m20s23
- 7)Jimmy Reece(EUA)Pankratz/Offenhauser-4m20s28
- 8)Duane Carter(EUA) Kurtis Kraft/Offenhauser-4m20s42
- 9)Bob Sweikert(EUA) Kurtis Kraft/Offenhauser-4m20s48
- 10)Sam Hanks(EUA) Kurtis Kraft/Offenhauser-4m20s88
- 11)T. Ruttman(EUA) Kurtis Kraft/Offenhauser-4m21s37
- 12)P. O'Connor(EUA) Kurtis Kraft/Offenhauser-4m20s71
- 13)Cal Niday - Stevens/Offenhauser-4m17s46
- 14)Mike Nazaruk(EUA) Kurtis Kraft/Offenh.-4m17s90
- 15)Johnnie Parsons(EUA) Kurtis Kraft/Offenh.-4m17s92
- 16)Rodger Ward(EUA)Pawl/Offenhauser-4m18s44
- 17)G. Hartley(EUA) Kurtis Kraft/Offenhauser-4m18s88
- 18)Bill Homeier - Kurtis Kraft/Offenhauser-4m19s09
- 19)Bill Vukovich(EUA) Kurtis Kraft/Offenhauser-4m19s97
- 20)Ernie McCoy - Kurtis Kraft/Offenhauser-4m20s08
- 21)T.Bettenhauser(EUA) Kurtis Kraft/Offenh.-4m20s35**
- 22)Manny Ayulo(EUA)Kuzma/Offenhauser-4m20s56
- 23)Andy Linden(EUA)Schroeder/Offenhauser-4m21s21
- 24)Fred Agabashian(EUA) Kurtis Kraft/Offenh.-4m21s35
- 25)Larry Crockett - Kurtis Kraft/Offenhauser-4m17s96
- 26)Len Duncan - Schroeder/Offenhauser-4m18s59
- 27)Art Cross(EUA) Kurtis Kraft/Offenhauser-4m19s60
- 28)Jim Rathmann(EUA) Kurtis Kraft/Offenh.-4m20s44
- 29)Spider Webb - Bromme/Offenhauser-4m20s91
- 30)Jerry Hoyt - Kurtis Kraft/Offenhauser-4m21s20
- 31)Ed Elisian - Stevens/Offenhauser-4m21s26
- 32)Paul Russo(EUA) Kurtis Kraft/Offenhauser-4m21s48
- 33)Frank Armi(EUA) Kurtis Kraft/Offenhauser-4m21s49

Corrida: 30/05/1954 - 200 voltas

Classificação Final:

- 1)Billy Vukovich(EUA) Kurtis Kraft/Offenhauser-3h49m17s27 (8 pontos)
- 2)Jimmy Bryan(EUA)Kuzma/Offenhauser-a 1m09s95 (6 pontos)
- 3)Jack McGrath(EUA) Kurtis Kraft/Offenhauser-a 1m19s73 (4 pontos)
- 4)Troy Ruttman(EUA) (3 pontos)/ Duane Carter(EUA) Kurtis Kraft/Offenhauser-a 2m52s68
- 5)Mike Nazaruk(EUA) Kurtis Kraft/Offenhauser-a 2m34s55 (2 pontos)
- 6)Fred Agabashian(EUA) Kurtis Kraft/Offenhauser-a 3m47s55
- 7)Don Freeland(EUA)Philips/Offenhauser-a 4m13s35
- 8)Paul Russo(EUA)/Jerry Hoyt - Kurtis Kraft/Offenhauser-a 5m01s17
- 9)Larry Crockett - Kurtis Kraft/Offenhauser-a 7m07s24
- 10)Cal Niday - Stevens/Offenhauser-a 7m07s69
- 11)Art Cross(EUA)/J. Davies(EUA)/J. Parsons(EUA)/A. Linden(EUA)/S. Hanks(EUA) Kurtis Kraft/Offenhauser-a 8m22s19
- 12)Walt Faulkner(EUA)/Chuck Stevenson(EUA)Kuzma/Offenhauser-a 1 volta
- 13)Manny Ayulo(EUA)Kuzma/Offenhauser-a 3 voltas
- 14)Bob Sweikert(EUA) Kurtis Kraft/Offenhauser-a 3 voltas
- 15)D. Carter(EUA)/Jimmy Jackson/T. Bettenhauser(EUA)/Marshall Teague - Kurtis Kraft/Offenhauser-a 4 voltas
- 16)Ernie McCoy - Kurtis Kraft/Offenhauser-a 6 voltas
- 17)Jimmy Reece - Pankratz/Offenhauser-a 6 voltas
- 18)Ed Elisian/Bob Scott(EUA)Stevens/Offenhauser-a 7 voltas
- 19)Frank Armi/George Fonder - Kurtis Kraft/Offenhauser-a 7 voltas

Melhor Volta: Jack McGrath(EUA)Kurtis Kraft/Offenhauser-1m04s04

OBS: Billy Vukovich vence as 500 milhas de 1954. Em Indianápolis, o circuito de maior tradição mundial, pode ocorrer de tudo. Para se ter uma idéia, até o grid de largada é diferente. Quinze dias antes da corrida, no sábado, é disputado o Pole Day. Cada carro tem direito a cinco voltas (uma de aquecimento e quatro cronometradas). **A média das quatro (e não a melhor) determina o grid.** Cada piloto tem direito a três tentativas. Se a equipe sentir que a média vai ser baixa, sinaliza com bandeira amarela antes de o piloto receber a quadriculada e ele volta para o último lugar na fila. O mais rápido nesse dia larga na pole, independente das médias alcançadas por outros pilotos nos treinos posteriores. **Os treinos continuam no dia seguinte e quem treinar já tem um tempo no grid, que é completado no sábado e domingo seguintes, uma semana antes da prova.** Aí, começa um sistema que parece complicado, mas garante o óbvio: largam os 33 mais rápidos. À medida que os pilotos vão conseguindo médias melhores que os 32 já classificados, o mais lento vai saindo, num processo chamado "bubble" (bolha). Os mais lentos do Pole Day podem fazer nova tentativa, mas com outro carro - em Indianápolis, o tempo pertence ao carro e não ao piloto. Se uma equipe substituir um de seus pilotos, o beneficiado larga em último.

35)GP DA BÉLGICA

Local: Spa

Pole-Position:

1)Juan Manuel Fangio(ARG)Maserati-4m22s1

2)Froilan Gonzalez(ARG)Ferrari-4m23s6

3)Giuseppe Farina(ITA)Ferrari-4m26s0

4)Onofre Marimon(ARG)Maserati-4m27s6

5)Mike Hawthorn(ING)Ferrari-4m29s4

6)Maurice Trintignant(FRA)Ferrari-4m30s0

7)Jean Behra(FRA)Gordini-4m34s5

8)Andre Pilette(BEL)Gordini-4m40s0

9)Stirling Moss(ING)Maserati-4m40s8

10)Paul Frère(BEL)Gordini-4m42s0

11)Sergio Mantovani(ITA)Maserati-4m43s2

12)Robert Mieres(ARG)Maserati-4m43s8

13)Birabongse Bhanuban(TAI)Maserati-4m46s5

14)Jacques Swaters(BEL)Ferrari-4m54s2

Corrida: 20/06/1954 - 36 voltas

Classificação Final:

1)Juan Manuel Fangio(ARG)Maserati-2h44m42s4 (9 pontos)

2)Maurice Trintignant(FRA)Ferrari-a 24s2 (6 pontos)

3)Stirling Moss(ING)Maserati-a 1 volta (4 pontos)

4)Froilan Gonzalez(ARG) (1,5 pontos)/Mike Hawthorn(ING)Ferrari-a 1 volta (1,5 ponto)

5)Andre Pilette(BEL)Gordini-a 1 volta (2 pontos)

6)Birabongse Bhanuban(TAI)Maserati-a 1 volta

7)Sergio Mantovani(ITA)Maserati-a 2 voltas

Melhor Volta: Juan Manuel Fangio(ARG)Maserati-4m25s5

OBS: A terceira prova do campeonato foi disputada em Spa. Entre a prova da Argentina e da Bélgica, foi disputada as 500 Milhas de Indianápolis, que era um caso extra na categoria. Juan

Manuel Fangio disputou a prova com uma Maserati 250 F. A Maserati, além de Fangio, corria com outras três máquinas oficiais: "Pinóquio" Marimon, Stirling Moss e Sergio Mantovani. A Ferrari também estava com quatro carros. Os pilotos da casa de Maranello foram José Froilan Gonzalez, Giuseppe Farina, Mike Hawthorn e Maurice Trintignant. Na classificação, Fangio obteve a pole-position, seguido de Gonzalez e Farina. Na corrida, Robert Mieres salvou-se da morte, pois seu Maserati particular estava pegando fogo. "Pepe" Gonzalez foi desclassificado por irregularidades, cabendo a Fangio liderar a prova, seguido por Giuseppe Farina. Na metade da corrida, Farina abandonou, cedendo o segundo posto a Maurice Trintignant. Mike Hawthorn, a esta altura, estava sofrendo uma dor em sua perna, seqüela de um acidente sofrido em Siracusa, obrigando o inglês a abandonar a prova. Froilan González ocupou o carro de Hawthorn, e colocou a Ferrari no quarto lugar. A classificação final da prova foi a seguinte: Em primeiro chegou Fangio, seguido de Maurice Trintignant e Stirling Moss. Após esta corrida, Fangio foi convidado a ir a Stuttgart, e a "bomba" estourou: Fangio pilotaria as novas Mercedes F1, cujas características foram então conhecidas: motor de 8 cilindros em linha, com tomada de força no centro da árvore de manivelas, injeção direta Bosch de combustível (dentro dos cilindros), comando de válvulas desmodrômico (isto é, o mesmo cano que abre a válvula serve também para fechá-la) chassi tubular em treliça, freios suspensos (dentro do chassi) e carroçaria integral. O sistema de injeção era revolucionário: derivava daquele usado pelos motores de avião Mercedes Benz e permitia ao motor um elevado torque nas baixas rotações e a potência de 270 cv a 8200 rpm, com rotação máxima de 12.000 rpm.

Detalhe: Fangio era líder do Mundial pela Maserati com 17 pontos e duas vitórias, mas trocou a Maserati pela Mercedes na 3ª corrida da temporada.

36)GP DA FRANÇA

Local: Reims

Pole-Position:

1)Juan Manuel Fangio(ARG)Mercedes-2m29s4 Estreando na Mercedes com rodas coberta com carenagem e injeção mecânica direta (ver OBS 2).

2)Karl Kling(ALE)Mercedes-2m30s4 Tinha 43 anos a mesma idade do Fangio.

3)Alberto Ascari(ITA)Maserati-2m30s5

4)Froilan Gonzalez(ARG)Ferrari-2m30s6

5)Onofre Marimon(ARG)Maserati-2m31s6

6)Birabongse Bhanuban(TAI)Maserati-2m35s1

7)Hans Hermann(ALE)Mercedes-2m35s3

8)Mike Hawthorn(ING)Ferrari-2m35s6

9)Maurice Trintignant(FRA)Ferrari-2m36s1

10)Roy Salvadori(ING)Maserati-2m36s3

11)Robert Mieres(ARG)Maserati-2m38s7

12)Robert Manzon(FRA)Ferrari-2m42s0

13)Louis Rosier(FRA)Ferrari-2m42s1

14)Luigi Villorosi(ITA)Maserati-2m42s7

15)Lance Macklin(ING)HWM/Alta-2m52s5

16)Ken Wharton(ING)Maserati-3m09s3

17)Jean Behra(FRA)Gordini

18)Jacques Pollet(FRA)Gordini

19)Paul Frère(BEL)Gordini

20)Georges Berger(BEL)Gordini

21)Harry Schell(EUA)Maserati

Corrida: 04/07/1954 - 61 voltas

Classificação Final:

1) Juan Manuel Fangio (ARG) Mercedes-2h42m47s9 (8 pontos) Liderou toda a corrida, Kling o passou no final, mas recuperou a ponta na última volta. A pista estava pouco úmida.

2) Karl Kling (ALE) Mercedes-a 0s1 (6 pontos)

3) Robert Manzon (FRA) Ferrari-a 1 volta (4 pontos)

4) Birabongse Bhanuban (TAI) Maserati-a 1 volta (3 pontos) Príncipe BIRA.

5) Luigi Villorosi (ITA) Lancia-a 3 voltas (2 pontos)

6) Jean Behra (FRA) Gordini-a 5 voltas

-) Hans Hermann (ALE) Mercedes (1 ponto)

Melhor Volta: Hans Hermann (ALE) Mercedes-2m32s9

OBS: Em 1954, a Daimler-Benz, que nos anos anteriores à Segunda Guerra Mundial, havia sido a fábrica que havia conseguido os melhores resultados, decidiu retornar ao mundo maluco e maravilhoso das competições. Depois de treze anos longe das pistas, não seria o caso apenas de pegar o que seus técnicos haviam feito antes das hostilidades e proceder algumas modificações. Muitos engenheiros e projetistas haviam passado a guerra sonhando com algum dia voltarem a construir carros de corridas; a própria guerra, com todas as economias voltadas para o esforço bélico, e todas as mentes criadoras forçadas a buscar soluções (muitas vezes caríssimas) para os problemas de maior potência e eficiência das máquinas, havia trazido realidades novas. Os engenheiros da Daimler-Benz resolveram inovar para valer: o novo carro teria um motor de oito cilindros em linha, dianteiro, inclinado a quase 60º da vertical (para permitir o abaixamento da linha do capô), comando de válvulas desmodrômico (o eixo comando de válvulas comandava diretamente a abertura e o fechamento das válvulas, não existindo molas de retorno) e, fantástico, **injeção direta de gasolina - idéia, projeto e desenvolvimento da Bosch**. O chassi seria por treliça tubular de aço; a suspensão independente por barras de torção a frente e atrás; os freios, retirados das rodas e colocados perto da linha central do veículo, teriam turbo-refrigeração (as aletas no lado de fora dos tambores captariam ar como num turbo) e utilizariam alumínio em sua construção. Duas carroçarias seriam estudadas e utilizadas: uma monoposto, com as rodas do lado de fora; e uma "aerodinâmica", com as rodas cobertas. Quando a velocidade média de uma prova ultrapassasse os 175 km/h, seria utilizada a aerodinâmica, "com paralamas"; abaixo desse limite, e em circuitos onde a visibilidade de objetos ou construções perto do carro fosse vital, seria usada o monoposto convencional. **O motor deslocaria 2.496 cm³ e desenvolveria 280 cavalos de força máxima; o carro com carroçaria monoposto chegaria aos 262 km/h, o equipado com a carroçaria fechada aos 275 km/h. A transmissão de força seria por embreagem monodisco a seco, presa à parte de trás do motor; atrás, seria utilizado um transeixo com caixa de mudanças de cinco marchas a frente, as quatro superiores sincronizadas, e diferencial com centro de rotação rebaixado (ponto de pivô baixo). Seu peso seco seria de 60 kg. Seu Mercedes W 196 estava imbatível já na corrida de estreia, o GP da França de 1954, em Reims. Três Mercedes se apresentaram, com Fangio, Kling e Hermann. Havia mais de 15 anos que os carros prateados tinham vindo a Champagne.** Sua presença causou grande expectativa entre os fãs do automobilismo. Apesar da grande admiração desperta pelas "**Flechas de Prata**", como foram chamados, os franceses alimentavam a esperança de que algum Gordini pudesse ganhar o GP. Fangio, em 1951, estabelecera a media recorde para a volta, de 190,369 km/h, dirigindo uma Alfa Romeo, e esse recorde ainda não fora batido. **Raymond Roche, diretor do GP, ofereceu 50 garrafas de champanha ao piloto que conseguisse superar a média de 200 km/h para a volta. Com esse estímulo, todo mundo tentou, e Fangio alcançou os 200,04 km/h e recolheu as 50 garrafas.** No dia da prova, 21 carros se alinharam para a partida: na 1ª fila, Fangio e Kling, com Mercedes, e Gonzalez numa Ferrari. Logo na arrancada, as duas Mercedes afastaram-se do resto do pelotão, seguidas por Gonzalez, que dava tudo para acompanhá-las. O ritmo imposto pelos dois primeiros foi tão violento que provocou uma verdadeira hecatombe entre os carros: já na 5ª volta, a Maserati e Ascari "pifou". Depois foi a vez de Hawthorn, também em Ferrari,

Gonzalez (11ª volta), Salvadori (Maserati) e Macklin. Tentando se aproximar dos líderes, Hermann, na 3ª Mercedes, bateu o recorde da volta, a 195,4 km/h, mas com este esforço, seu motor abriu o bico. Com o número elevado de abandonos registrados, Fangio e Kling aliviaram um pouco o pé, embora continuassem a lutar entre si. Poucas voltas antes do fim, um golpe de teatro: um Gordini azul colocou-se atrás de Kling e acompanhou durante algum tempo, chegando mesmo a ultrapassá-lo na entrada de uma curva. Tratava-se do piloto e jornalista Paul Frère que, como tinha que escrever um artigo técnico sobre a Mercedes no dia seguinte, quis apreciá-las de perto, e constatou então o único ponto fraco das belas máquinas: seus freios. Devido ao peso e à carroceria fechada, que dificultava a ventilação dos freios, Fangio e Kling tinham de começar a frear muito antes das curvas, e isto ia ser a causa de alguns aborrecimentos posteriores. **No final da corrida, Fangio recebeu uma ordem da equipe para diminuir a velocidade e permitir que seu parceiro, o alemão Karl Kling, cruzasse a linha de chegada mais próximo. Só que, faltando dez voltas e se aproveitando do fato de ter encostado no argentino, Kling decidiu roubar a vitória de Fangio. Assumiu a liderança na volta final, obrigando Fangio a arriscar tudo para passá-lo no fim da última curva da pista, chamada Thillis, e garantir o primeiro lugar por apenas 30 centímetros de vantagem. Juan Manuel Fangio era cavalheiro demais para arrumar encrenca com parceiros de equipe. Mas se ele fosse um piloto das décadas de 80 ou 90, em vez dos anos 50, é provável que esse fato acabasse em pugilato.**

37)GP DA INGLATERRA

Local: Silverstone

Pole-Position:

- 1) **Juan Manuel Fangio(ARG)Mercedes-1m45s**
- 2) Froilan Gonzalez(ARG)Ferrari-1m46s
- 3) Mike Hawthorn(ING)Ferrari-1m46s
- 4) Stirling Moss(ING)Maserati-1m47s
- 5) Jean Behra(FRA)Gordini-1m48s
- 6) **Karl Kling(ALE)Mercedes-1m48s**
- 7) Roy Salvadori(ING)Maserati-1m48s
- 8) Maurice Trintignant(FRA)Ferrari-1m48s
- 9) Ken Wharton(ING)Maserati-1m49s
- 10) Birabongse Bhanuban(TAI)Maserati-1m49s
- 11) Peter Collins(ING)Vanwall-1m50s
- 12) Andre Pilette(BEL)Gordini-1m51s
- 13) Clemar Bucci(ARG)Gordini-1m52s
- 14) Reginald Parnell(ING)Ferrari-1m52s
- 15) Robert Manzon(FRA)Ferrari-1m52s
- 16) Harry Schell(EUA)Maserati-1m52s
- 17) Don Beauman - Connaught/Francis-1m55s
- 18) Bob Gerard(ING)Cooper/Bristol-1m55s
- 19) Bill Whitehouse(ING)Connaught/Francis-1m56s
- 20) Horace Gould(ING)Cooper/Bristol-1m56s
- 21) John Riseley-Prichard(ING)Connaught/Francis-1m58s
- 22) Leslie Marr(ING)Connaught/Francis-1m58s
- 23) Leslie Thorne(ING)Connaught/Francis-1m59s
- 24) Peter Whitehead(ING)Cooper/Alta-2m00s
- 25) Eric Brandon(ING)Cooper/Bristol-2m05s
- 26) Alan Brown(ING)Cooper/Bristol-2m12s
- 27) Luigi Villolosi(ITA)Maserati
- 28) Onofre Marimon(ARG)Maserati
- 29) Louis Rosier(FRA)Ferrari
- 30) Alberto Ascari(ITA)Maserati

31) Robert Mieres(ARG)Maserati

Corrida: 17/07/1954 - 90 voltas

Classificação Final:

1) Froilan Gonzalez(ARG)Ferrari-2h56m14s (8 pontos) Corrida com chuva.

2) Mike Hawthorn(ING)Ferrari-a 1m10s (6 pontos)

3) Onofre Marimon(ARG)Maserati-a 1 volta (4 pontos)

4) Juan Manuel Fangio(ARG)Mercedes-a 1 volta (3 pontos) Teve problemas no câmbio, bateu o carro ao sair da pista, mas completou.

5) Maurice Trintignant(FRA)Ferrari-a 3 voltas (2 pontos)

6) Robert Mieres(ARG)Maserati-a 3 voltas

7) Karl Kling(ALE)Mercedes-a 3 voltas

8) Ken Wharton(ING)Maserati-a 4 voltas

9) Andre Pilette(BEL)Gordini-a 4 voltas

10) Bob Gerard(ING)Cooper/Bristol-a 5 voltas

11) Don Beauman - Connaught/Francis-a 6 voltas

12) Harry Schell(EUA)Maserati-a 7 voltas

13) Leslie Marr(ING)Connaught/Francis-a 8 voltas

14) Leslie Thorne(ING)Connaught/Francis-a 12 voltas

Melhor Volta: Juan Manuel Fangio (ARG) Mercedes, Froilan Gonzalez (ARG) Ferrari, Mike Hawthorn (ING) Ferrari, Alberto Ascari (ITA) Maserati, Stirling Moss (ING) Maserati, Onofre Marimon (ARG) Maserati e Jean Behra (FRA)Gordini-1m50s.

[Por causa do sistema de cronometragem rudimentar, o ponto pela VMR foi dividido entre esses 7 pilotos em 0,14 pontos, caso único na F1](#)

Stirling Moss foi então o piloto mais novo a fazer VMR da corrida com 24 anos e 303 dias.

OBS: No dia 17 de junho a Fórmula 1 estava em Silverstone, para mais uma corrida de Fórmula 1. A Mercedes, que havia estreado com uma vitória de Fangio, esperava repetir o triunfo na Inglaterra. Enquanto isso, a Maserati, que até então era a segunda força do campeonato, queria vencer a corrida britânica, para demonstrar que detinha o melhor carro. **A Ferrari, preocupada pela falta de bons resultados, fez algumas pequenas modificações em seus carros para melhorar o rendimento do motor e assim poder competir com a Mercedes, que no seu entender era o verdadeiro rival.** Na classificação, Fangio conquistou a pole, seguido por Froilan Gonzalez com sua Ferrari, a 1 segundo de diferença. Na corrida, Gonzalez tomou a ponta de Fangio durante as primeiras voltas. Então, "El Chueco" começou a pressionar e na volta 20, diminuiu a diferença perigosamente para Gonzalez. Na metade da corrida, **Fangio começou a ter problemas com a caixa de câmbio e a medida que transcorriam as voltas, se viu superado por Moss, Hawthorn e Marimon. Terminou a corrida como pode, pois esta versão da Mercedes estava demonstrando que não era muito competitiva, em virtude do peso extra de sua carenagem. Entretanto, a inovação técnica demonstrava ser muito rápida nas curvas.** A Ferrari obteve uma grande vitória (fazendo dobradinha), quando parecia que iria ter um péssimo ano, renovando assim as esperanças da torcida italiana, mesmo que fosse com o argentino José Froilan Gonzalez. **A equipe Maserati, sem o talento de Fangio no volante, demonstrava que não era tão competitiva, apesar de Onofre Marimon ter obtido o terceiro posto.** Como destaque, a boa corrida de outro argentino "Betito" Mieres, que com uma obsoleta Maserati A6GCM largou na última posição, para chegar no sexto posto.

38) GP DA ALEMANHA

Local: Nürburgring

Pole-Position:

1) Juan Manuel Fangio(ARG)Mercedes-9m50s1 Correu pela primeira vez com a Mercedes com rodas sem cobertura.

2)Mike Hawthorn(ING)Ferrari-9m53s3

3)Stirling Moss(ING)Maserati-10m00s7

4)Hans Hermann(ALE)Mercedes-10m01s5

5)Froilan Gonzalez(ARG)Ferrari-10m01s8

6)Paul Frère(BEL)Gordini-10m05s9

7)Maurice Trintignant(FRA)Ferrari-10m07s5

8)Jean Behra(FRA)Gordini-10m11s9

9)Hermann Lang(ALE)Mercedes-10m13s1 Saiu da pista e abandonou na volta 10.

10)Robert Manzon(FRA)Ferrari-10m16s1

11)Pietro Taruffi(ITA)Ferrari-10m23s0

12)Harry Schell(EUA)Maserati-10m28s7

13)Sergio Mantovani(ITA)Maserati-10m39s1

14)Cleomar Bucci(ARG)Gordini-10m43s7

15)Robert Mieres(ARG)Maserati-10m47s0

16)Louis Rosier(FRA)Ferrari-11m04s3

17)Birabongse Bhanuban(TAI)Maserati-11m10s3

18)Andre Pilette(BEL)Gordini-11m13s4

19)Theo Helfrich(ALE)Klenk-Meteor/BMW-11m18s3

20)Karl Kling(ALE)Mercedes

Corrida: 01/08/1954 - 22 voltas

Classificação Final:

1) Juan Manuel Fangio(ARG)Mercedes-3h45m45s8 (8 pontos)

2) Froilan Gonzalez(ARG) (3 pontos)/Mike Hawthorn(ING)Ferrari-a 1m36s5 (3 pontos)

3)Maurice Trintignant(FRA)Ferrari-a 5m08s6 (4 pontos)

4)Karl Kling(ALE)Mercedes-a 6m06s5 (4 pontos)

5)Sergio Mantovani(ITA)Maserati-a 8m50s5 (2 pontos)

6)Pietro Taruffi(ITA)Ferrari-a 1 volta

7)Harry Schell(EUA)Maserati-a 1 volta

8)Louis Rosier(FRA)Ferrari-a 1 volta

9)Robert Manzon(FRA)Ferrari-a 2 voltas

10)Jean Behra(FRA)Gordini-a 2 voltas

Melhor Volta: Karl Kling(ALE)Mercedes-9m55s1

OBS: Mais uma vitória de Juan Manuel Fangio. O piloto argentino, sinônimo de velocidade, fazia parte de uma época romântica na Fórmula 1, a fase dos óculos de aviador, a touca de couro e a chape de seda dos ases do volante. **Infelizmente, estes acessórios protegiam pouco os pilotos, onde acidentes fatais eram um fato comum, como o que ocorreu durante os treinos para esta prova, onde o piloto argentino Onofre Marimon, com uma Maserati, morreu em virtude de um acidente. Com o maior público já registrado na Fórmula 1 (450 mil pessoas) e disputado no velho circuito de Nürburgring, que tinha mais de 20 km de extensão, o GP da Alemanha foi corrido no dia 1º de agosto de 1954. Esta corrida será para sempre lembrada pelos argentinos, em virtude do acidente que ceifou a vida de Onofre Agustín Marimon. Juan Manuel Fangio tinha um acordo com "Pinóquio", o considerando seu pupilo. Quando Fangio saiu para classificar, Marimon deveria segui-lo para que Fangio o mostrasse a melhor maneira de se guiar pelo circuito. O acidente foi um golpe muito duro nos argentinos. Fangio havia conseguido a pole e tinha a intenção de não participar da corrida. Porém, Alfred Neubauer (muitas vezes um homem duro), o obrigou a largar para a disputa. Marimon era chamado de "Pinóquio", por causa de seu**

nariz um pouco grande. Marimon foi contratado pela Maserati, para substituir Fangio. Porém, ele foi muito pressionado por nada mais, nada menos que Stirling Moss, que corria para a marca, entretanto, com uma máquina particular. Fangio o havia pedido, que tivesse calma nas provas de classificação. Todavia, "El Chueco" nunca soube explicar, os motivos que levaram Marimon ao acidente. Será que "Pinóquio" forçou demais? Nunca saberemos. O certo e real, é que a pista tinha um difícil traçado e o carro acabou se desgovernando. Foi constatado, que no momento do acidente, o câmbio estava posicionado na quarta marcha, em vez da terceira como sugeria o local do acidente. Voltando a corrida, a ponta na largada ficou para Fangio, seguido por Gonzalez. Karl Kling saiu das últimas posições na largada para um belo segundo lugar. O outro piloto da Mercedes, Hermann Lang, sofreu um acidente que o tirou da prova. Na passagem 16, apesar de se colocar em terceiro, Froilan Gonzalez acabou abandonando. O argentino não suportou a recordação da morte de seu amigo e decidiu abandonar a prova. Mike Hawthorn, que havia tido um problema com sua Ferrari, se viu beneficiado e tomou a Ferrari de Gonzalez e continuou na corrida. Vitória de Fangio, que não estava feliz, em virtude de ter de passar por 22 vezes por onde seu amigo perdera a vida.

39)GP DA SUÍÇA

Local: Bremgarten

Pole-Position:

- 1)Froilan Gonzalez(ARG)Ferrari-2m39s5
- 2)Juan Manuel Fangio(ARG)Mercedes-2m39s7**
- 3)Stirling Moss(ING)Maserati-2m41s4
- 4)Maurice Trintignant(FRA)Ferrari-2m41s7
- 5)Karl Kling(ALE)Mercedes-2m41s9 Quebrou o sistema de alimentação na volta 38.**
- 6)Mike Hawthorn(ING)Ferrari-2m43s2
- 7)Hans Hermann(ALE)Mercedes-2m45s0**
- 8)Ken Wharton(ING)Maserati-2m46s2
- 9)Sergio Mantovani(ITA)Maserati-2m56s9
- 10)Clemar Bucci(ARG)Gordini-3m04s1
- 11)Luigi Maglioli(ITA)Ferrari-3m08s2
- 12)Robert Mieres(ARG)Maserati-3m09s3
- 13)Harry Schell(EUA)Maserati-3m12s1
- 14)Jean Behra(FRA)Gordini-3m16s4
- 15)Fred Wacker(EUA)Gordini-3m20s3
- 16)Jacques Swaters(BEL)Ferrari-3m20s4

Corrida: 22/08/1954 - 66 voltas

Classificação Final:

- 1)Juan Manuel Fangio(ARG)Mercedes-3h00m34s5 (9 pontos) Na chuva.**
- 2)Froilan Gonzalez(ARG)Ferrari-a 57s8 (6 pontos)
- 3)Hans Hermann(ALE)Mercedes-a 1 volta (4 pontos)**
- 4)Robert Mieres(ARG)Maserati-a 2 voltas (3 pontos)
- 5)Sergio Mantovani(ITA)Maserati-a 2 voltas (2 pontos)
- 6)Ken Wharton(ING)Maserati-a 2 voltas
- 7)Luigi Maglioli (ITA)Ferrari-a 5 voltas
- 8)Jacques Swaters(BEL)Ferrari-a 8 voltas

Melhor Volta: Juan Manuel Fangio(ARG)Mercedes-2m39s7

OBS: A Suíça abrigou a sétima etapa do campeonato. Juan Manuel Fangio voltou a correr

com o Mercedes W196 carenado. A Ferrari por sua parte, apresentou um novo chassi, muito mais equilibrado do que o anterior. Nos treinos de classificação, José Froilan Gonzalez conseguiu a pole-position, tendo ao seu lado Fangio, com a segunda colocação. Na largada, a ponta foi conquistada por Fangio, seguido por Stirling Moss. Gonzalez estava em terceiro com Hawthorn no quarto posto. Porém, Moss começou a ter problemas com sua Maserati, pois as Ferrari o ultrapassaram sem maior resistência. Desta forma, Fangio não teve obstáculos e seguiu abrindo boa vantagem sobre as Ferrari. Hawthorn teve problemas em seu carro, abandonando qualquer possibilidade de vitória. Nas últimas voltas, uma chuva torrencial desabou no circuito suíço, que mesmo assim não prejudicou a performance de Fangio, conquistando mais uma vitória, assegurando matematicamente, seu segundo título mundial. A vitória da Mercedes, era um prêmio para o manager da equipe, Alfred Neubauer, uma figura tão importante quanto estava se tornando Enzo Ferrari. Neubauer controlava a equipe com mão de ferro e havia introduzido pela primeira vez nas corridas um sistema de sinalização entre boxes e pilotos. Até então, os pilotos não eram informados por suas equipes em que posição estavam, nem quanto tempo tinham de vantagem para os outros concorrentes. Neubauer inventou as placas de sinalização e um sistema de bandeiras, através das quais ditava o ritmo de corrida dos seus pilotos.

40)GP DA ITÁLIA

Local: Monza

Pole-Position:

- 1)Juan Manuel Fangio(ARG)Mercedes-1m59s0**
- 2)Alberto Ascari(ITA)Ferrari-1m59s2
- 3)Stirling Moss(ING)Maserati-1m59s3
- 4)Karl Kling(ALE)Mercedes-1m59s6 Teve acidente na volta 36 e abandonou a corrida.**
- 5)Froilan Gonzalez(ARG)Ferrari-2m00s0
- 6)Luigi Villorosi(ITA)Maserati-2m00s2
- 7)Mike Hawthorn(ING)Ferrari-2m00s2
- 8)Hans Hermann(ALE)Mercedes-2m01s4**
- 9)Sergio Mantovani(ITA)Maserati-2m01s6
- 10)Robert Mieres(ARG)Maserati-2m01s7
- 11)Maurice Trintignant(FRA)Ferrari-2m02s3
- 12)Jean Behra(FRA)Gordini-2m02s4
- 13)Luigi Maglioli(ITA)Ferrari-2m03s5
- 14)Luigi Musso(ITA)Maserati-2m03s5
- 15)Robert Manzon(FRA)Ferrari-2m04s7
- 16)Peter Collins(ING)Vanwall-2m05s2
- 17)Clemar Bucci(ARG)Gordini-2m05s5
- 18)Fred Wacker(EUA)Gordini-2m08s0
- 19)Jorge Daponte(ARG)Maserati-2m09s5
- 20)Louis Rosier(FRA)Maserati-2m11s0

Corrida: 05/09/1954 - 80 voltas

Classificação Final:

- 1)Juan Manuel Fangio(ARG)Mercedes-2h47m47s9 (8 pontos) 6 vitórias em 7 corridas disputadas. Deu volta em todo mundo! BI CAMPEÃO DO MUNDO.**
- 2)Mike Hawthorn(ING)Ferrari-a 1 volta (6 pontos)
- 3)Froilan Gonzalez(ARG) (3 pontos)/Luigi Maglioli(ITA)Ferrari-a 2 voltas (2 pontos)**
- 4)Hans Hermann(ALE)Mercedes-a 3 voltas (3 pontos)
- 5)Maurice Trintignant(FRA)Ferrari-a 5 voltas (2 pontos)
- 6)Fred Wacker(EUA)Gordini-a 5 voltas

- 7) Peter Collins(ING)Vanwall-a 5 voltas
- 8) Louis Rosier(FRA)Maserati-a 6 voltas
- 9) Sergio Mantovani(ITA)Maserati-a 6 voltas
- 10) Stirling Moss(ING)Maserati-a 9 voltas Quebrou o motor no final quando liderava.**
- 11) Jorge Daponte(ARG)Maserati-a 10 voltas

Melhor Volta: Froilan Gonzalez(ARG)Ferrari-2m00s8

OBS: A corrida de Monza era a mais importante para as marcas italianas. A Ferrari queria demonstrar que estava à altura da Mercedes, e a Maserati, que sem Fangio, ainda podia conquistar corridas. Na classificação, Fangio conquistou a pole a décimos de Ascari e Moss. Na corrida, Karl Kling assumiu a primeira colocação, mas abandonou rapidamente por problemas mecânicos. Assim, Moss assumiu a ponta, seguido por Gonzalez, Ascari e Fangio. Gonzalez, quando assumiu a ponta, teve problemas em seu câmbio. Com isso, Maglioli foi retido nos boxes e o argentino passou a ocupar o carro do italiano. Faltando poucas voltas para terminar a prova, Ascari estava na ponta, seguido por Fangio e Moss. Ascari teve problemas, juntamente com Fangio, que perdeu rendimento com sua Mercedes. Moss superou o argentino, assumindo a primeira colocação. Quando parecia que Stirling Moss ia conquistar sua esperada vitória pela Maserati, rompeu o motor a 10 voltas do final, devolvendo a Fangio a ponta da corrida. Fangio conquistou sua sexta vitória na temporada, enquanto a Gonzalez restou o vice-campeonato mundial, para alegria dos argentinos.

41) GP DA ESPANHA

Local: Pedralbes

Pole-Position:

- 1) Alberto Ascari(ITA)Lancia-2m18s1
- 2) Juan Manuel Fangio(ARG)Mercedes-2m19s1**
- 3) Mike Hawthorn(ING)Ferrari-2m20s6
- 4) Harry Schell(EUA)Maserati-2m20s6
- 5) Luigi Villoresi(ITA)Lancia-2m21s0
- 6) Stirling Moss(ING)Maserati-2m21s1
- 7) Luigi Musso(ITA)Maserati-2m21s5
- 8) Maurice Trintignant(FRA)Ferrari-2m21s9
- 9) Hans Hermann(ALE)Mercedes-2m21s9**
- 10) Sergio Mantovani(ITA)Maserati-2m22s0
- 11) Robert Mieres(ARG)Maserati-2m22s3
- 12) Karl Kling(ALE)Mercedes-2m23s4**
- 13) Francesco Godia(ESP)Maserati-2m24s2
- 14) Ken Wharton(ING)Maserati-2m25s7
- 15) Birabongse Bhanuban(TAI)Maserati-2m26s1
- 16) Jacques Pollet(FRA)Gordini-2m27s4
- 17) Robert Manzon(FRA)Ferrari-2m27s5
- 18) Jean Behra(FRA)Gordini-2m27s8
- 19) Jacques Swaters(BEL)Ferrari-2m28s0
- 20) Louis Rosier(FRA)Maserati-2m29s8
- 21) Emmanuel de Graffenried(SUI)Maserati-2m29s8

Corrida: 24/10/1954 - 80 voltas

Classificação Final:

- 1)Mike Hawthorn(ING)Ferrari-3h13m52s1 (8 pontos)**
- 2)Luigi Musso(ITA)Maserati-a 1m13s2 (6 pontos)
- 3)Juan Manuel Fangio(ARG)Mercedes-a 1 volta (4 pontos)**
- 4)Robert Mieres(ARG)Maserati-a 1 volta (3 pontos)
- 5)Karl Kling(ALE)Mercedes-a 1 volta (2 pontos)
- 6)Francesco Godia(ESP)Maserati-a 4 voltas
- 7)Louis Rosier(FRA)Maserati-a 6 voltas
- 8)Ken Wharton(ING)Maserati-a 6 voltas
- 9)Birabongse Bhanuban(TAI)Maserati-a 12 voltas
-)Alberto Ascari(ITA)Lancia (1 ponto)

Melhor Volta: Alberto Ascari(ITA)Lancia-2m20s4

OBS: Circuito de rua. Juan Manuel Fangio chegou a Barcelona com seu segundo campeonato garantido. **Nesta corrida, se apresentou oficialmente a equipe Lancia com Alberto Ascari e Luigi Villorosi como pilotos oficiais.** A Ferrari continuou com Hawthorn, Trintignant e Manzon, já que Gonzalez não estava participando da equipe, por estar se recuperando das seqüelas de um acidente na Irlanda. Na classificação, Ascari surpreendeu a todos, obtendo o melhor tempo com seu Lancia V8, seguido por Fangio a 6 décimos. A corrida se iniciou com Ascari na ponta, mas o italiano teve que abandonar, em virtude de ter problemas mecânicos. Sem Ascari, a ponta foi disputada por Schell e Trintignant, até que Hawthorn superou a ambos. Nesta altura, Fangio estava enfrentando problemas com a injeção do Mercedes. Mesmo assim, o argentino foi o terceiro colocado da prova, que teve a vitória de Hawthorn, seguido de Musso com um Maserati.

CLASSIFICAÇÃO FINAL

1º Juan Manuel Fangio (ARG)Maserati e Mercedes 42 (57) Correu por duas equipes e pontuou em todas as corridas que disputou. Mercedes foi campeã no ano de estreia igual a Brawn em 2009. A Mercedes usava injeção direta e freios a tambor, pois a equipe não confiava nos freios a disco que estava surgindo nessa época.

- 2º Froilan Gonzalez(ARG)Ferrari 25 (26,5)
- 3º Mike Hawthorn(ING)Ferrari 24,5**
- 4º Maurice Trintignant(FRA)Ferrari 17
- 5º Karl Kling(ALE)Mercedes 12**
- 6º Billy Vukovich(EUA)Kurtis Kraft/Offenhauser 8
- 7º Hans Hermann(ALE)Mercedes 8**
- 8º Jimmy Bryan(EUA)Kuzma/Offenhauser 6
- Giuseppe Farina(ITA)Ferrari 6**
- Luigi Musso(ITA)Maserati 6
- 11º Robert Mieres(ARG)Maserati 6
- 12º Jack McGrath(EUA) Kurtis Kraft/Offenhauser 4
- Onofre Marimon(ARG)Maserati 4
- Stirling Moss(ING)Maserati 4**
- Robert Manzon(FRA)Ferrari 4
- 16º Sergio Mantovani(ITA)Maserati 4
- 17º Birabongse Bhanuban(TAI)Maserati 3
- e Troy Ruttman(EUA) Kurtis Kraft/Offenhauser 3
- 19º Luigi Maglioli(ITA)Ferrari 2
- 20º Elie Bayol(FRA)Gordini 2
- Mike Nazaruk(EUA Kurtis Kraft/Offenhauser) 2
- Andre Pilette(BEL)Gordini 2
- Luigi Villorosi(ITA)Maserati 2
- 24º Alberto Ascari(ITA)Lancia 1**

TOTAL DE PONTOS DISPUTADOS: 214

OBS: Os piores resultados foram descartados.

MOTORES PONTOS

1º Ferrari 80

2º Mercedes 61 Foi o melhor carro, não ganhou o mundial de motores, pois estreou na França.

3º Maserati 45

4º Offenhauser 23

5º Gordini 4

6º Lancia 1

TOTAL DE PONTOS: 214

PAÍSES PONTOS

1º Argentina 93,5

2º Inglaterra 28,5

3º Itália 24

4º França 23

Estados Unidos 23

6º Alemanha 20

7º Bélgica 2

TOTAL DE PONTOS: 214

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