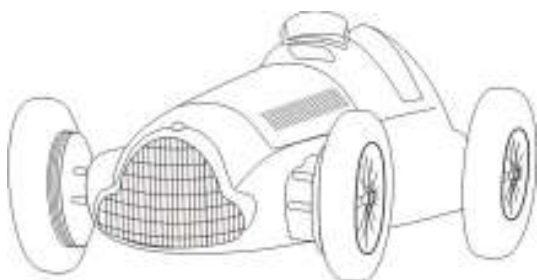
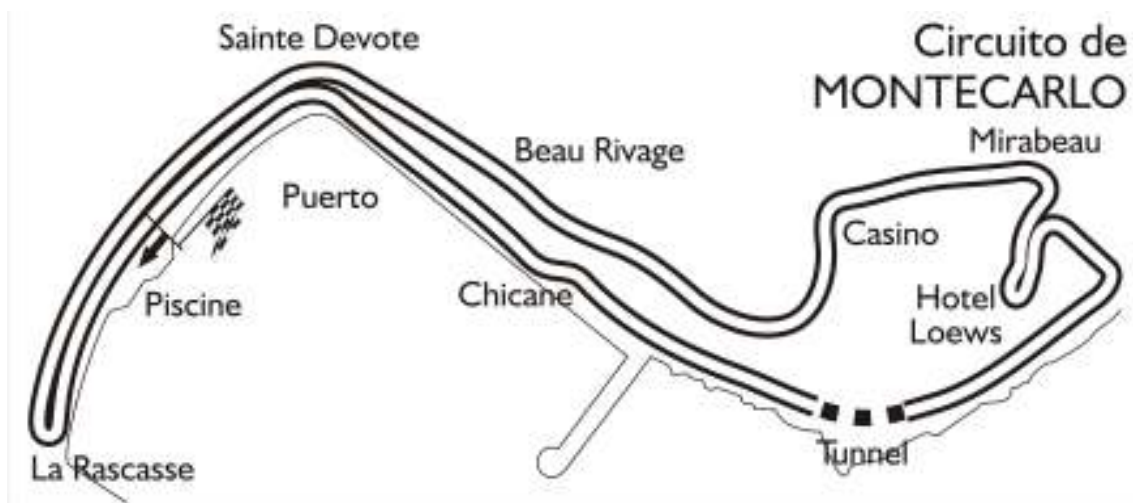
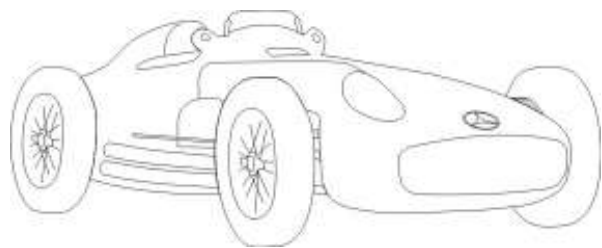


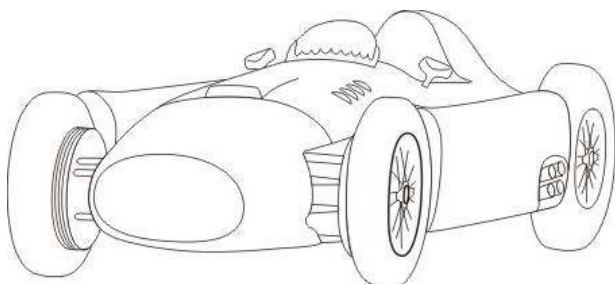
JUAN MANUEL FANGIO EN MONACO



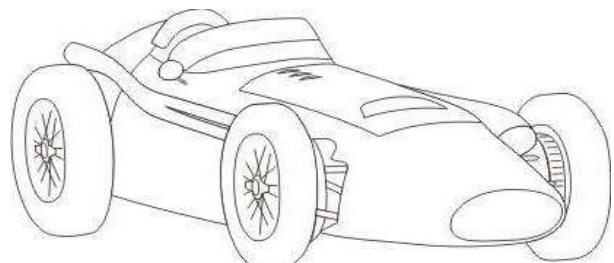
1950 - ALFA ROMEO 158



1955 - MERCEDES BENZ W196



1956 - LANCIA-FERRARI D50



1957 - MASERATI 250F

1950

PRIMER CAMPEONATO MUNDIAL

El año 1950 marca el reconocimiento definitivo de **Fangio** en Europa. La escudería Alfa Romeo le confía la famosa Alfetta en San Remo, prueba sin puntaje que **Fangio** lleva hasta la bandera a cuadros.

La Federación Internacional comienza con el Campeonato Mundial de Conductores de la F1, sobre la base de un programa de siete carreras en circuitos de Gran Bretaña, Mónaco, Indianápolis, Suiza, Bélgica, Francia e Italia.

Fangio corre en seis y gana tres de las pruebas puntuables -Mónaco, Spa Francorchamps y Reims- obteniendo el Subcampeonato Mundial.

Carrera 69 de JUAN MANUEL FANGIO

GRAN PREMIO DE MÓNACO.

FECHA: 21 de mayo de 1950.

CARRERA: Campeonato Mundial de Fórmula 1.

UBICACIÓN: Primero con Alfa Romeo 158 – Alfetta.

NÚMERO: 34.

En Mónaco se corre la segunda carrera puntuable de la Temporada. El difícil trazado de 3180 metros, obliga a manejar con exactitud y concentración en las 100 vueltas estipuladas. El Equipo Alfa Corse se presenta con **Fangio**, Farina y Fagioli – las tres “F”. Utilizan el Alfa Romeo 158 con motor de 8 cilindros en línea y 1497 cc.

La escudería Ferrari estará representada por Ascari, Sommer y Villorosi, con Ferrari 125, motor V12 de 1497 cc. con compresor. El equipo Gordini con las T15 de motor 4 en línea y 1491 cc, con compresor con Manzón y Trintignant al volante. Se presentan los Talbot-Lago de Rosier, Etancelin y Claes con motor 6 en línea y 4483 cc. Los ERA de Harrison y Gerard con motor 6 en línea y 1488 cc. con compresor. La Officine Alfieri Maserati S. A. con motor 4 en línea y 1491 cc, con compresor en manos de Chiron y Rol. Entre otros de los 19 inscriptos.

Durante las Pruebas de Clasificación, en la curva del Casino, Alfredo Pián se despista fracturándose una pierna.

Fangio, con la Alfetta N°34, logra la pole position con 1'50" 2 a 103,883 Km/h, escoltado por José Farina -



Alfa Romeo 158 - en 1'52" 8 - y José Froilán González - Maserati 4CLT/50 – en 1'53" 7 que ocuparán la primera fila; en la segunda largarán Philippe Etancelin - Talbot Lago T26 - en 1'54"1 y Luigi Fagioli - Alfa Romeo 158 – en 1'54"2; en la tercera, Luis Villorosi - Ferrari 125 – en 1'52"3, Alberto Ascari - Ferrari 125 – en 1'53"8 y Luis Chiron - Maserati 4CLT/48 – con 1'56"3; en la cuarta, Raymond Sommer - Ferrari 125 – en 1'56"6 y Luis Rosier -Talbot Lago T26 – con 1'57"7; en la quinta Robert Manzon -Simca Gordini T15, Emmanuel de Graffenried -Maserati 4 CLT 15, Maurice Trintignant - Simca Gordini T15 -; en la sexta, CuthHarrison - ERA B/C - y el Príncipe Bira - Maserati 4CLT -; en la séptima, F. R. Gerard - ERA A/B -, Franco Rol - Maserati 4CLT - y Johnny Claes -Talbot Lago T26 - y en la octava, Harry Schell - Cooper T12.



Con 19 competidores se inicia la carrera y Farina que gana la punta, es inmediatamente desplazado por **Fangio**. Esta maniobra es imitada por Villorosi que desde la tercera fila se pega a él.

Los punteros hacen el primer circuito, ajenos al choque múltiple con nueve máquinas se han visto involucradas ocurrido detrás de ellos en el Bureau de Tabac, donde Farina, que marcha tercero, hace un trompo y al intentar

corregir, golpea con la rueda delantera las escaleras del lugar, que llevan a la parte alta del Circuito. Fagioli intenta evitarlo cerrándose sobre la cuerda interna, pero hace también un trompo, enganchando la cola de su auto con el de Farina. Froilán González roza las dos Alfas pero logra pasar; detrás suyo lo hacen también Chirón, Manzón, Sommer, Ascari y Rosier que frena justo cuando Fagioli sale hacia su box. Esta circunstancia hace que, tanto Manzon como Chirón, impacten contra el auto de Rosier. Trintignant es tocado por de Graffenried y también embestido por Harrison, a quien lleva por delante el italiano Rol. Schell, a su vez, queda encajado entre la escalera y el auto de Manzon.



La confusión es tremenda. Autos cruzados y destruidos. El combustible se derrama por el piso.

Fangio, llega al sector del accidente encabezando el pelotón, advierte que el público, en lugar de mirarlo puntear la competencia lo hace para el otro lado. Reduce la velocidad y se detiene justo a tiempo ante las máquinas destruidas. Uno de los autos le deja un estrecho paso del lado del paredón interno, cercano a la bahía. Con notable serenidad mueve con una de sus manos la rueda trasera izquierda del auto que está cruzado y logra pasar. Detrás de él, Villoresi también supera el obstáculo, pero perdiendo valiosos segundos. Pilotos y auxiliares tratan de sacar las máquinas de la pista, mientras los punteros han iniciado el segundo circuito.



Froilán González puede continuar pero nota mojadas su cabeza y espalda con combustible porque se ha destapado el tanque, al saltar el seguro. Instantáneamente la Maserati toma fuego. En veloz maniobra, lanza su coche sobre un cantero y logra frenarlo; salta de su interior con quemaduras en brazos y espalda.



Fangio con el N° 34 se escapa. Villoresi (38) apura a los ayudantes para correr el auto de Rol y pasa, lo mismo que Chiron (48) y Ascari(40) que asoma su trompa. Los involucrados son Rol (44), Rosier (16), de Graffenried (52), Manzon (10) entre otros.

Pero la carrera sigue con **Fangio** dominando totalmente a partir de los problemas que aparecen en la máquina de Villoresi. Ascari es ahora segundo, pero está a una vuelta.

Tras 100 giros, ondea la bandera a cuadros sobre **Fangio**, decretando su primera victoria en el Campeonato Mundial con Récord de Vuelta en la carrera.



CLASIFICACIÓN

1 - Juan M. Fangio	Alfa Romeo	3h. 13' 18" 7	100 vtas.
2 - Alberto Ascari	Ferrari	-----	99 vtas.
3 - Luis Chirón	Maserati	-----	98 vtas.
4 - Raymond Sommer	Ferrari	-----	97 vtas.
5 - Príncipe Bira	Maserati	-----	95 vtas.
6 - F. R. Gerard	Era	-----	94 vtas.
7 - Johnny Claes	Talbot	-----	94 vtas.

PROMEDIO: 98,7 Km/h.

RÉCORD DE VUELTA: Juan Manuel Fangio en 1'51" a 103,1 Km/h.

"...El día anterior a la carrera de Mónaco había estado en el club organizador mirando algunas fotografías de otras ediciones. Me llamó la atención una de 1936, que mostraba el choque de varios autos –Chiron, Rosemeyer, Farina, von Brauchitsch..... Todo indicaba un andar atento porque los muros altos impedían ver si algún auto se cruzaba o hacía un trompo y el choque se hacía imposible de evitar..

"Largamos, pasé a Farina e hice el primer giro. Cuando salgo de la chicana del puerto, veo una bandera amarilla levantada. Mas adelante, en Bureau de Tabac, noto que la gente no miraba mi auto puntero y sí, la salida de la curva. Se me vino a la cabeza aquella fotografía y empecé a frenar y rebajar. Luego ate mi había varios autos chocados, unos sobre otros y mucho combustible derramado. Puse a la Alfetta en ángulo al lado de un auto atravesado, apoyé mis manos sobre su rueda trasera y logré moverlo. Coloqué primera y partí. Villoresi frenó detrás mío pero volcado a la derecha, por lo que su Ferrari no quedó alineada a ese hueco y pasar le costó un poco más.

"A partir de ese momento, me fui distanciando de Villoresi, Ascari, Sommer y Chiron. Logré tal diferencia que paré para el reabastecimiento de combustible y al salir de boxes estaba aún en la punta. Luego me limité a cuidar la Alfetta.

Tuve mucha suerte ese día..."

1955

TERCER TÍTULO

La Federación Internacional realizó una variante en el programa para el Campeonato Mundial de Conductores de Fórmula 1 a consecuencia del grave accidente ocurrido este año en Le Mans. Finalmente, se corrieron siete carreras en circuitos de Argentina, Mónaco, Indianápolis, Bélgica, Holanda, Gran Bretaña e Italia.

Fangio participa en seis pruebas puntuables y gana en cuatro: Buenos Aires, Spa-Francorchamps, Zandvoort y Monza. Según el Reglamento, para el campeonato sumaban puntos los cinco mejores resultados.

El dominio del equipo Mercedes Benz es abrumador en el Campeonato Mundial de Conductores de 1955 y **Juan Manuel Fangio** se consagra por tercera vez Campeón Mundial.

Carrera 151 de JUAN MANUEL FANGIO

GRAN PREMIO DE EUROPA – Montecarlo.

FECHA: 22 de mayo de 1955.

CARRERA: Campeonato Mundial de Fórmula 1.

UBICACIÓN: Abandono con Mercedes Benz W196.

NÚMERO: 2.

Luego de haberse corrido el Grand Prix de Mónaco en 1952 para la categoría Sport hasta 2000 cc. se regresa al circuito en 1955 para correr el Gran Premio de Europa, puntuable de la Fórmula 1. La línea de largada ha sido llevada al costado del Puerto, mucho antes de la horquilla del Gasómetro. El Gran Premio se programa a 100 vueltas y el trazado, modificado en la curva de Saint Devote, reducido 35 metros en su longitud, por lo que la cuerda del circuito sumaba 3.145 metros.

Mercedes Benz inscribe cuatro máquinas W196 de 8 cilindros en línea y 2496cc, confiadas a **Fangio**, Stirling Moss, Hans Herrmann y el francés André Simon. Los dos primeros corrieron con autos 10 centímetros más cortos entre ejes y frenos delanteros desplazados a las ruedas, mientras que Simon lo hizo con el auto “muleto”.

La escudería Lancia se presenta con Alberto Ascari, Luigi Villorosi, Louis Chiron y Eugenio Castellotti, con las D-50 con motor V8 de 2488 cc; la escudería Ferrari con Giuseppe Farina, Maurice Trintignant con el modelo 625/F1 con motor de 4 cilindros en línea y 2488 cc, Piero Taruffi y Harry Schell con el modelo 555 Super Squalo de idéntico motor.



La Officiene Alfieri Maserati SA con el modelo 250F y motor 6 en línea de 2494cc, con Jean Behra, Cesare Perdisa, Luigi Musso y Roberto Mieres. La escudería Vandervell Products presenta al Vanwall motor 4 en línea 2490cc para Mike Hawthorn. El Equipo Gordini con la modelo 16 de motor 6 en línea y 2476 cc para Robert Manzón, Elie Bayol y Jacky Pollet. Entre otros de los 20 inscriptos. Hans Herrmann no es de la partida, por su accidente en la curva de Mirabeau durante los ensayos.

Las Pruebas de Clasificación muestran una batalla aparte entre el coche N°2 de **Juan Manuel Fangio** y el N°6 de Stirling Moss. Ambos se superan mutuamente hasta que, finalmente, Fangio bate todos los récords con 1'41"1/10. Más tarde Ascari -Lancia D50- con 1'41"1 desplaza a Moss hacia el tercer lugar con 1'41"2. Estos tres pilotos ocuparán la primera fila. La segunda será para Castellotti -Lancia D-50- con 1'42 y Behra -Maserati 250F- con 1'42"6. La tercera para Mieres -Maserati 250F- con 1'43"7, Villorosi -Lancia D50- con 1'43"7 y Musso -Maserati 250F- con 1'44"3. La cuarta para

Trintignant -Ferrari 625- y Simon -Mercedes Benz W 196. La quinta para Perdisa -Maserati 250F, Hawthorn -Vanwall VW1- y Manzon -Gordini T16. La sexta para Farina Ferrari 625 y Taruffi -Ferrari 555. La séptima para Bayol -Gordini 16, Rosier -Maserati 250F y Schell -Ferrari 625. Se completa la grilla con la octava y última, que es para Chiron -Lancia D50 y Pollet Gordini T16.



Una vez comenzada la competencia **Fangio** encabeza la columna de máquinas, seguido de Ascari y Moss. En la vuelta 10 la ventaja es de 7" a un promedio de 107 Km/h. Moss pasa a ocupar el segundo lugar luego de superar a Ascari. Los dos pilotos de Mercedes se alejan en la punta.

Fangio se afirma en la primera colocación y maneja la carrera a voluntad. Ascari, tecero, está a 32", diferencia que se amplía a 47" en la vuelta 20 y a 52" en la 40. Trintignant está a 1'22" pero en el giro 50 pierde una vuelta con respecto al puntero.

En la vuelta 51 **Fangio** abandona - debido a una rotura en el engranaje de la toma de fuerza de la transmisión - quedando Moss al comando de la carrera. Más atrás está Ascari, en su Lancia, a 39" 1/5. Esta diferencia se amplía a 1'27" en la vuelta 60 y a 1'29" en la 70.

Diez circuitos más adelante la diferencia entre ambos es de 1'21". Trintignant corre tercero, cuarto Castellotti y quinto Farina.

La marcha de Stirling Moss hace presumir una victoria aplastante. Sin embargo, las mismas fallas de transmisión que había experimentado la máquina de **Fangio**, lo obligan a dejar la carrera.





En ese momento se produce un hecho dramático e insólito. Alberto Ascari que ahora lidera la competencia con Lancia, llega a la “chicana” del Puerto a gran velocidad, el auto zigzaguea y cae al mar, perdiéndose en las profundidades. Ubicados estratégicamente, los buzos acuden presurosos a socorrerlo. Cuando lo sacan del agua comprueban que solo ha sufrido

un golpe en la nariz. Cuatro días más tarde probando una Ferrari Sport de su discípulo Castellotti encontrará la muerte en el autódromo de Monza.

Tras el abandono de Fangio, Moss y Ascari, es Maurice Trintignant quien cruza la meta victorioso, delante de Eugenio Castellotti y de Jean Behra.

CLASIFICACIÓN

1 - Maurice Trintignant	Ferrari	2h. 58' 09" 7
2 - Eugenio Castellotti	Lancia	2h. 58' 30" 1
3 - Jean Behra	Maserati	a 1 vuelta
4 - José Farina	Ferrari	a 1 vuelta
5 - Luis Villoresi	Lancia	a 1 vueltas
6 - Louis Chirón	Lancia	a 5 vueltas

PROMEDIO: 105,9 Km/h.

RÉCORD DE VUELTA: Fangio en 1'42" 4 a 110,5 Km/h.

“...Para Montecarlo, los ingenieros de Mercedes acortaron la distancia entre ejes a 2,15 metros, lo que era ideal para este circuito.

Cuando largamos lo hicimos apareados con Moss y al poder salir mejor del “gasómetro” y cuando llegamos al viraje de Saint Devote yo estaba adelante. La carrera se desarrolló sin mayores alternativas para nuestro equipo, hasta que Simon abandona por problemas en un conducto de lubricación. Luego se produce mi único abandono con Mercedes Benz en dos años de competencia, por rotura de la toma de fuerza de la transmisión y por último con Moss queda a un costado de la pista por idéntica razón, cuando la competencia era suya.

Para nuestro equipo fue un día negro...”

1956

CUARTO TITULO

La FIA resuelve la realización de ocho carreras de F1, con puntos para el Campeonato del Mundo de Conductores de esta Temporada. Se correrá en los circuitos de Argentina, Mónaco, Indianápolis, Bélgica, Francia, Gran Bretaña, Alemania e Italia.

Luego de los contactos hechos por su manager Marcelo Giambertone, **Fangio** compete para Enzo Ferrari en 1956, con un Lancia-Ferrari D50. Participa en siete carreras puntuables ganando en Buenos Aires, Silverstone y Nürburgring

Carrera 169 de JUAN MANUEL FANGIO

GRAN PREMIO DE MÓNACO

FECHA: 13 de mayo de 1956

CARRERA: Campeonato Mundial de Fórmula 1

UBICACIÓN: Segundo con Lancia – Ferrari D50

NÚMERO: 20 – Terminó con el 26 de Collins

El 14 Grand Prix de Mónaco reúne nuevamente a los pilotos de la F1 para la segunda fecha del año del Campeonato Mundial, en su circuito de 3145 metros. El accidente sufrido por Ascari en la Temporada 1955, había obligado a los organizadores, a rediseñar la chicana del puerto. Adicionalmente, la tragedia de Le Mans hizo que la FIA dictara nuevas normas de seguridad, por lo que el número de autos habilitados para largar en Montecarlo se redujo de 20 a 16.



La Oficina Alfieri Maserati SA se presenta con su modelo 250F con motor 6 en línea de 2494 cc con Stirling Moss, Jean Behra y Cesare Perdisa. La Escudería Ferrari con los modelos D-50 con los motores Lancia V8 de 2488 cc para **Fangio**, Peter Collins, Eugenio Castellotti y Luigi Musso. El Equipo Gordini con su modelo T16 de motor 6 en línea de 2473 cc para “Nano” da Silva Ramos y Robert Manzon, y con el modelo T32 con motor de 8 cilindros en línea 2474 cc para Elie Bayol. Vandervell Products presenta dos modelos: VW2 y VW1, el primero para Maurice Tringnat, y el otro para Harry Schell. Entre otros de los 14 inscriptos.

En Pruebas de Clasificación **Fangio**, sobre un Lancia-Ferrari D-50, se queda con el mejor tiempo - 1' 44", escoltado a 6/10 por Stirling Moss con Maserati 250 F y a 9/10 por Castellotti, también con una D-50. Todos



ocupan la primera fila de largada. En la Segunda, Behra con Maserati 250 F en 1'45"3 y Schell con Vanwall VW2 en 1'45"6. En la tercera Trintignant con Vanwall VW1 en 1'45"6, Perdica con Maserati 250 F en 1'46" y Musso con Lancia-Ferrari D-50 en 1'46"8. La cuarta está compuesta por Collins con Lancia-Ferrari D-50 en 1'47" y Silva Ramos con Gordini T16 en 1'50". En la quinta Bayol con Gordini T32 en 1'50", Manzon con Gordini T16 en 1'50"3 y Rosier con Maserati 250F en 1'51"6. En la sexta y última Gould con Maserati 250F en 1'51"7.

Iniciada la carrera a 100 vueltas, Moss con una máquina ágil y modificada para esta prueba, ocupa el primer lugar seguido por **Fangio**, Castellotti, Collins, Behra, Musso y Schell.

En la tercera vuelta, la D50 de Fangio pisa aceite en la curva de Saint Devote deslizándose hasta



pegar contra el cordón de la vereda y terminar al lado de un muro. El golpe le deja un auto muy difícil de manejar por desplazamiento del eje y fisuras en el puente de Dion. Ubicado cuesta abajo con el motor parado, lo empujan por la vereda, se pone en marcha,

baja a la calle y sale como un disparo. Mucha gente comenta que ese día no era **Fangio** el que estaba manejando, esto lo decían sin saber el estado del auto. El hecho es que retrasado al sexto puesto, desde atrás persiste en su intento de dar alcance a los punteros y en el transcurso de varias vueltas pasa al tercer



lugar, detrás de Moss y Behra, pero comienza a tener problemas con el embrague. Esto lo lleva a entrar pasado en Bureau de Tabac golpeando una rueda. Es la 42ª. vuelta y Fangio decide entrar a boxes.

Moss continúa cómodo puntero, seguido por Collins, que ha relegado a Behra al tercer lugar.

Se le señala a Collins que se detenga, orden que acata ingresando a boxes recién en la vuelta 53ª, cuando está segundo a 32" de Moss. Pasa Behra y **Fangio** vuelve a partir ahora en 3er. Lugar con el coche N° 26.

Pero Behra se rinde a los pocos giros. Faltan 20 vueltas para el final y **Fangio** está ahora a 39" de Moss. En los diez giros siguientes le descuenta otros 9" y recibe la bandera a cuadros marcando la vuelta rápida en el último giro, casi en el tiempo de clasificación, con 1'44"4/10 a 108 Km/h. Esto le permite llegar a sólo 6"1/10 del ganador, que ha conducido con mucha habilidad y serenidad, evitando cualquier error que hubiera hecho peligrar su triunfo. Es una de las mejores actuaciones de **Fangio** en el Campeonato Mundial. El



titular de la corona no se entrega nunca y al subir a la máquina de Collins, sin adaptarse a ella, logra los mejores tiempos. Pero si la persecución de **Fangio** da una idea de la talla del campeón, lo ocurrido con su auto luego de que él lo dejara en boxes, también es indicativa de su nivel de manejo. Como ejemplo se puede comentar que Castellotti, que había abandonado, se sube luego al Lancia-Ferrari N° 20 dejado por **Fangio** y vuelve a pista con un coche que –aunque golpeado- no ha perdido terreno en manos del Campeón y cincuenta y ocho giros más tarde, lo entrega con seis vueltas menos que el vencedor.

CLASIFICACIÓN

1 - Stirling Moss	Maserati	3h. 00' 32"9	100 vtas.
2 - Fangio -Collins	Lancia-Ferrari	3h. 00' 39"	100 vtas.
3 - Jean Behra	Maserati	-----	99 vtas.
4 - Castellotti-Fangio	Lancia-Ferrari	-----	94 vtas.
5 - Da Silva Ramos	Gordini	-----	93 vtas.
6 - A. Pilette	Gordini	-----	88 vtas.
7 - Cesare Perdisa	Maserati	-----	86 vtas.
8 - Horace Gould	Maserati	-----	85 vtas.

PROMEDIO: 104,5 Km/h.

RECORD DE VUELTA: Fangio en 1'44"4 a 108,4 Km/h.

“...Logré el mejor tiempo en Clasificación y Moss me siguió a 6/10. El circuito era este año más lento, porque habían modificado la chicana en el lugar en que Ascari se había ido al el mar.

“Cuando cumplimos la primera vuelta estaba detrás de Moss y delante de Castellotti, mi compañero de equipo. Al llegar a la curva de Saint Devote, patiné en una mancha de aceite, me fui a la vereda en medio trompo y le pegué al cordón. Como quedé en pendiente hacia abajo, pude lanzar el D50 y volver a ponerlo en marcha. En el choque se corrió el eje trasero y me resultó difícil manejar el auto de allí en adelante. Tenía reacciones de todo tipo, para un lado, para el otro, y también cuando aceleraba.

“A pesar de esas condiciones pude retornar el segundo puesto, detrás de Moss, cuando en el Bureau de Tabac volví a pegar contra la pared. Era la vuelta 42 y entré a boxes. Así no podía seguir.

Estando el box, le indicaron a Collins que me diera el auto, lo que hizo cuando faltaban 47 vueltas. Al volver a la pista, estaba en el tercer puesto a 49“ de Moss, demasiada diferencia para descontar a semejante piloto en una carrera en que todo fuese normal para ambos. Ya era tarde ...”

1957

QUINTO TITULO

En 1957, Fangio, a punto de cumplir 46 años, pasa de la escudería Ferrari a Maserati. La FIA programa una temporada de ocho carreras de F1 con puntos para el Campeonato del Mundo de Conductores. Se correrá en los circuitos de Argentina, Mónaco, Indianápolis, Francia, Gran Bretaña, Alemania y dos en Italia.

Fangio participa en siete pruebas puntuables y vence en cuatro: Buenos Aires, Mónaco, Rouen y Nürburgring. Es segundo en Pescara y en Monza. Según el Reglamento, para el campeonato suman puntos los cinco mejores resultados.

Carrera 184 de JUAN MANUEL FANGIO

GRAN PREMIO DE MONTECARLO - MÓNACO

FECHA: 19 de mayo de 1957

CARRERA: Campeonato Mundial de Fórmula 1

UBICACIÓN: Primero con Maserati 250F

NÚMERO: 32

La edición N° 15 del Gran Premio de Mónaco, segunda fecha de la Temporada, dirime puntos sobre el circuito de 3145 metros que los pilotos deberán cubrir en 105 oportunidades. Habrá un vacío, ha fallecido Charles Faroux, veterano y famoso largador europeo de innumerables competencias históricas.

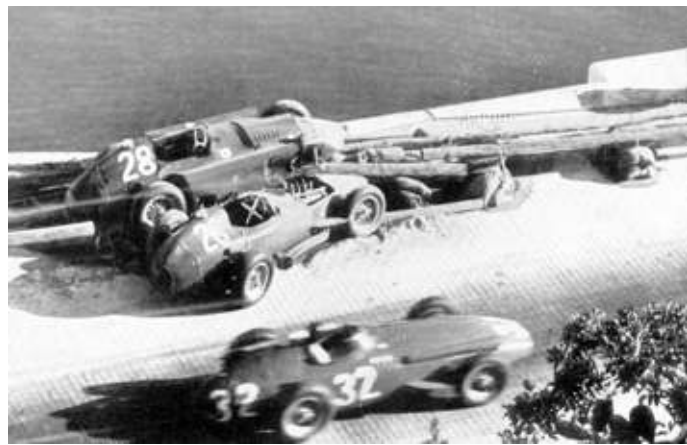
La Oficina Alfieri Maserati SA presenta este día los modelos 250F con motor 6 en línea y 2494cc para **Fangio**, Giorgio Scarlatti, Carlos Menditegui y Harry Schell. Vandervell Products con su Vanwall VW7/V1 de 4 cilindros en línea y 2490 cc para Tony Brooks, y Stirling Moss. La Connaught Engineering presenta el Connaught con motor Alta GP 4 en línea de 2462cc para Stuart Lewis-Evans y Ivor Bueb. La Escudería Ferrari con su modelo 801 motor Lancia V8 2495 cc para Maurice Trintignant, Wolfgang Von Trips, Peter Collins, agregando la modelo Lancia-Ferrari D-50 con idéntico motor para Mike Hawthorn. Además se presentaban la Cooper Car Co con el Cooper T43 motor Climax FPF 4 en línea de 1967 cc para Jack Brabham. La Owen Racing Organisation que presenta el BRM P25 con motor 4 en línea de 2491cc para Ron Flockhart. Se suman también varias Maserati 250F de distintas escuderías en manos de Masten Gregory y Horace H. Gould, suman 16 autos en la partida.

En las Pruebas de Clasificación, la Maserati 250F N° 32 de **Fangio** recorre el circuito en 1'42"7 superando al Lancia-Ferrari de Peter Collins, que registra 1'43"3 y al Vanwall VW7/V1 de Stirling Moss (1'43"6). Al completarse con estos tres notables pilotos la primera fila de largada, la promesa de gran espectáculo parece estar asegurada. En la segunda fila largan Tony Brooks con Vanwall VW7/V1 en 1'44"4 y Mike Hawthorn con Lancia-Ferrari 1'46"4. En la tercera, Maurice Trintignant con Lancia Ferrari y Carlos Menditegui con Maserati 250F con 1'46"7 y Harry Schell con Maserati 250F en 1'47"3. En la cuarta W. von Trips con Lancia-Ferrari y Masten Gregory. En la quinta, Ron Flockhart con BRM P25, H. Gould con Maserati 250F y J. Brabham con Cooper Climax T43, En la sexta S.Lewis-Evans con Connaught, G.Scarlatti con Maserati 250F, cerrando la grilla I. Bueb, con Connaught.



Son finalmente 16 los pilotos que inician el Gran Premio. Al dar la señal de partida el Príncipe Rainiero, Stirling Moss se adelanta seguido por Collins, **Fangio**, Hawthorn, Menditeguy y Brooks.

Mientras la fila india se va acomodando por el tortuoso trazado, Moss aumenta su ritmo y en el cuarto circuito comienzan a sucederse algunos accidentes. Stirling Moss sale muy rápido del túnel y tras una corta recta, al tratar de sortear la chicana del Puerto, su máquina derrapa, chocando contra una barrera protectora.



Collins, que viene muy cerca, pega contra el Vanwall de Moss, en el momento en que **Fangio** sale del túnel, encontrándose repentinamente con los dos Ferrari chocadas – la 28 de Hawthorn y la 26 de Collins- y fardos por todos lados. Alcanza a reducir cambios y frenar parcialmente, sorteando el obstáculo con gran reflejo. Detrás de él no puede hacer lo mismo Hawthorn, que colisiona contra los autos sin consecuencias para sus ocupantes.

El resto de los competidores elude a los siniestrados y cuando se cumple la vuelta 5, Fangio está al frente seguido de Tony Brooks, Von Trips, Carlos Menditeguy, Horace Gould y Masten Gregory. En la vuelta siguiente Harry Schell desplaza a Gould, colocándose quinto.



Brooks apura a **Fangio** y en la vuelta 10 lo escolta a 6/10, tercero Von Trips, cuarto Menditeguy, quinto Schell, sexto Brabham y séptimo Gregory.

Fangio baja cinco veces el tiempo por giro, comenzando en la 22 con 1'47"4/10.

En la vuelta 30, **Fangio** ya se ha escapado un tanto de Brooks, Von Trips, Brabham, Flockhart, Carlos Menditeguy, Masten Gregory y Scarlatti, dejando estampado el récord de Vuelta en la 44, con 1'45"6/10.

En la vuelta 52, en el mismo lugar del accidente anterior, Menditeguy derrapa y pega su auto contra la empalizada protectora.

Al promediar la competencia, **Fangio** aventaja a Brooks por 45" conduciendo concentrado y preciso. Tercero, ya a una vuelta, corre Von Trips, cuarto a dos vueltas Jack Brabham, quinto Masten Gregory a tres vueltas, Evans sexto y séptimo Trintignant a cuatro giros. Von Trips tiene problemas mecánicos en su Ferrari, por lo que detrás de Fangio y Brooks se ubican ahora Masten Gregory -que supera a Brabham, Evans y Trintignant.

En la parte final de la carrera Brooks trata de acortar diferencias con **Fangio**, acercándose a 25".

Fangio gana nuevamente en Montecarlo y es hasta la fecha, el único volante que se repite en el triunfo.



CLASIFICACIÓN

1 - Juan M. Fangio	Maserati	3h. 10' 12" 8/10
2 - Tony Brooks	Vanwall	3h. 10' 38"
3 - Masten Gregory	Maserati	a 2 vueltas
4 - Lewis Evans	Connaught	a 3 vueltas
5 - Maurice Trintignant	Lancia-Ferrari	a 5 vueltas
6 - Jack Brabham	Cooper	a 5 vueltas

PROMEDIO: 104,1 Km/h.

RECORD DE VUELTA: Fangio en 1'45"6 a 107,217 Km/h.

"...La carrera del '57 la hicieron sobre 105 vueltas, agregando las cinco que me faltaron el año anterior para intentar ganarle a Moss.

Apenas largamos tuve problemas con los carburadores. El motor se me ahogaba cuando comenzaba a acelerar y Moss me superó. Lo seguí como pude.

Detrás de mí venía Brooks y al frenar lo llevó por delante Hawthorn, que pierde una rueda colisionando contra las defensas del puerto..

"Pronto advertí que Collins estaba cerca mío y lo dejé pasar para que saliera a hostigarlo. Casi enseguida, a la salida del túnel en la frenada de la chicana, Moss bloqueó pegando contra las bolsas de arena que esparcidas le cerraban el camino a Collins que frenó, viró a la izquierda chocando a orillas del puerto, contra el auto de Hawthorn. Yo estaba saliendo del túnel y vi una nube de polvo y cosas que volaban. Frené lo que pude y pasé esquivando un palo atravesado en la pista. "Brooks, que andaba muy fuerte, comenzó una lucha que me advirtieron desde los boxes, resolví entonces un andar más rápido para desalentarlo. Eso tuvo efecto, porque cuando le

mostraron la pizarra y vio que no se acercaba, quedó tranquilo en el segundo lugar. Es que cuando un piloto en Mónaco no avanza, se cansa y se desanima...”