



GRAND
PRIX
DRIVERS
CLUB

2017



TOTAL

COMMITTED TO BETTER ENERGY



PERFORMANCE IS A QUEST

For the second consecutive year, Total is proud to be the official Lubricant and Technical partner of the prestigious Aston Martin Racing team in the FIA WEC*. A testimony of TOTAL QUARTZ engine oil's reliability in one of the most demanding motor sports, as demonstrated by Aston Martin Vantage GTE's long-lasting performance.

*World Endurance Championship

www.lubricants.total.com



Keep your engine younger for longer





GRAND
PRIX
DRIVERS
CLUB

Remerciements:

Agnes Carlier
Stefano Chiminelli
Gabriele Fabbri
Christoph-Antoine Gaascht
Graham Gauld
Ennstal-Classie
Matteo Panini
Giovanni Perfetti
Maserati
Pirelli
Total

Photo's:

Stefano Chiminelli
Graham Gauld
Leo Hoeld
Peter Meierhofer
Axel Schmidt
Theo K. Huschek

F1 Grand Prix Drivers Club

General Secretary

Theo K.Huschek
P.O. Box GEO 271 - 24100 Bergamo - Italie
Tel. +39 035 4599701/3 - Mob. +39 335 228390

Deputy Secretary

Agnes de Laborderie Carlier
P.O.Box 484 - 1001 Lausanne - Suisse
Mob. +41 79 4554422

e-mail: F1GPDC@gmail.com
www.F1grandprixdriversclub.com

Les Présidents

Louis Chiron

3.8.1899 - 22.6.1979

Juan Manuel Fangio

24.6.1911 - 17.7.1995

Toulo de Graffenried

18.5.1914 - 20.1.2007

Phil Hill

20.4.1927 - 28.8.2008

Jochen Mass

30.9.1946

Maria Teresa de Filippis

11.11.1926 - 9.1.2016



Comité actuel



Howden Ganley

*Président
2013*



Emanuele Pirro

*Vice Président
2013*



Hans-Joachim Stuck

*Vice Président
2017*



Theo K. Huschek

*Secrétaire Général
2002*



***Agnes de
Laborderie Carlier***

*Secrétaire Adjoint
2013*



Fondateurs

Louis Chiron
Gianfranco Comotti
Albert Divo
Juan Manuel Fangio
Nino Farina
Paul Frère
Toulo de Graffenried
Yves Giraud-Cabantous
Robert Manzon

Comité d'Honneur

S.M. *Don Juan Carlos I de España*
 S.M. *KUNG Carl XVI Gustaf av Sverige*
 S.A.S. *Le Prince Souverain Albert II de Monaco*
 S.M. *Roi Constantin de Grèce*
 S.A.R. *Jean Grand Duc de Luxembourg*
 H.G. *Charles Duke of Richmond and Gordon*

Members d'Honneur

<i>Gerald</i>	<i>Brandstetter</i>
<i>Aleardo</i>	<i>Buzzi</i>
<i>Ron</i>	<i>Dennis</i>
<i>Bernie</i>	<i>Ecclestone</i>
<i>Piero</i>	<i>Ferrari</i>
<i>Mauro</i>	<i>Forghieri</i>
<i>Dario</i>	<i>Franchitti</i>
<i>Sir Patrick</i>	<i>Head</i>
<i>Alexander</i>	<i>Hesketh</i>
<i>Mario</i>	<i>Illien</i>
<i>Claude</i>	<i>Le Guézec</i>
<i>Giancarlo</i>	<i>Minardi</i>
<i>Roger</i>	<i>Penske</i>
<i>Adrien</i>	<i>Maeght</i>
<i>Monisha</i>	<i>Kaltenborn</i>
<i>Jo</i>	<i>Ramirez</i>
<i>Peter</i>	<i>Sauber</i>
<i>Antoine</i>	<i>Seyler</i>
<i>Mario</i>	<i>Theissen</i>
<i>Sir Frank</i>	<i>Williams</i>



| *H. Ganley*

A word from the President

As usual the Club enjoyed another successful and eventful year.

In particular we welcomed two very significant Honorary members. Firstly we were delighted that Sir Patrick Head has joined the Club, and then, just after New Year, Mauro Forghieri accepted membership as well. So having two of the most successful Grand Prix designers join us is very special. A very warm welcome to Sir Patrick and Maur, and also to our special friend Gerry Brandstetter the third honorary member joining us. For our General Assembly (AGM) we were most fortunate to be once more the guests of our wonderful friend Gabriele Fabbri, and his wife Carla, at their Hotel Promenade at Riccione.

In the face of many difficulties brought about by circumstances outside their control Gabriele and Theo organised a quite marvelous programme of events, from downhill kart racing, to watching a hillclimb with some most interesting racing cars, visits to lovely restaurants, and joining in the presentation of the Lorenzo Bandini Trophy. Thanks to our member Mario Theissen another highlight of our event was a trip to Toro Rosso, where we were welcomed by Team Principal Franz Tost. Franz gave us a full tour of the modern facility - one far advanced from those of the era when most of us raced.

Gabriele also made available to us a meeting room for the actual AGM. The minutes have already been distributed by Theo, so my only addition to that is to welcome as a new Vice-President, Hans Stuck.

The retiring Vice-President Teddy Pilette, received a vote of thanks for his contributions over the period of his time in office.

A number of the members were present at Monaco for the Grand Prix, but it was decided not to hold a formal Club luncheon this year, so an informal gathering was organized in Beaulieu.

Sadly, we also said farewell to three of our very significant members, firstly John Surtees, and shortly after that Tim Parnell. As I write this comes news of the passing of Dan Gurney. To design and build one's own Formula One car, and then have the skill to drive it to win gives a man a very special place in history.

Both John and Dan achieved that, on top of their many other achievements. Our condolences to all of their families.

In addition to our new Honorary members as mentioned above, we also welcome Bertrand Gachot to the rolls and hope to see him joining our functions.

Our Assembly General and activity days are going to be in Bordeaux this year, and you will by now have received all the details from Theo. As always this promises to be a great fun event, and I hope we will see many of you there.

Finally, as I do each year, may I appeal to you all to pay your membership fees (many thanks to those who already have), to encourage you to persuade any of your past driver compatriots to join GPDC, and most importantly to keep Graham and Larch informed of any news which they can post to our now thriving website. In closing I wish to convey my thanks to our two Vice-Presidents Emanuele Pirro and Hans Stuck as well as to our advisors Mario Theissen and Tim Schenken, as well as special thanks to Agnes de Laborderie Carlier. The most thanks from all of us must go to our "indefatigable" General Secretary, Theo Huscsek who Guides us wisely throughout the year.

*My best wishes to you all,
Howden*

Memorial Toulou de Graffenried

*10 years after his passing
by Joe Sawart*

Imagine it's the 1930s. You are young, rich and madly keen on motor racing. You have a schoolfriend with similar ambitions who is also very wealthy. What do you do?

Well, it seems entirely logical to go out and buy an Alfa Romeo 6C 1750 racing car and enter it for the Mille Miglia. You could do that sort of thing in those days. And if your parents don't need to know what you are doing you can pick a pseudonym such as "Maremmano", which is either a kind of a horse or a breed of sheep dog. Thus it was that Baron Emmanuel de Graffenried, known as Toulou to his friends, started his racing career, in league with his old school chum John du Puy, the heir to a steel empire. The retired early from the event but were encouraged by the experience and so acquired two Maserati voiturettes – a 6CM for du Puy and an older 4CM for de Graffenried – and set up their own racing team and began travelling around Europe, taking part in races wherever they could. Two rich young men, staying in the best hotels, with racing cars. What could possibly go wrong?

De Graffenried came from a celebrated aristocratic Swiss family, with a number of different branches. His grandfather was another Emanuel de Graffenried, a Swiss Ambassador to Austria, who had married the Spanish Baroness Gabriela de Barco, a lady-in-waiting to Empress Elisabeth of Austria. His father had been a cavalry officer in the Swiss Army before he married the American heiress Irma Stern in New York in 1907. The couple had two daughters and then Emmanuel, born in Paris in May 1914. They moved to Switzerland soon afterwards and Toulou grew up in more than comfortable circumstances in Fribourg. At 15 he was sent off to school at the Institut Le Rosey, which had a winter campus in Gstaad and a summer one at Rolle, on the shores of Lake Geneva. It was a very exclusive place with their schoolmates including Mohammad Reza Pahlavi, the future Shah of Iran.

Being Swiss, de Graffenried did not have to fight in the war and then when peace returned he and du Puy formed a new team called Team Autosport, with fellow Swiss driver Christian Kautz, although they soon switched to cars prepared by Enrico Platé. Kautz won the 1947 Grand Prix de la Marne, at Reims and Nello Pagani won at Pau the following year in one of Platé's cars. Later that summer Kautz was killed



1949 de Graffenried



1962 AGM Fondazione

in an accident at Bremgarten. De Graffenried had a new Maserati 4CLT in 1949 and he used this to win the British Grand Prix that summer. When the World Championship began in 1950 he continued with Maseratis but in 1951 had three races in Alfa Romeo 158s. But his best result in the World Championship would come in 1953 when he finished fourth at Spa, still driving for Platé. He would go on racing until 1956 but was then asked to do the driving as Kirk Douglas's double in the film "The Racers". He retired after that and settled in Lausanne, where he ran a garage, selling Alfa Romeos, Ferraris and Rolls Royces. In the 1970s he became an ambassador in F1 for Marlboro, which was based in Lausanne. In his later years he was very active in organizing historic races and with the Grand Prix Drivers' Club. He lived until 2007, by which time he was 92.

Rencontre annuelle et Assemblée Générale du Club en 2017

31 Mai - 4 Juin 2017: De grands moments



Hotel Promenade di Riccione

Chaque année, l'évènement de l'assemblée générale du club F1 GPDC offre aux membres non seulement l'occasion de se rencontrer et de veiller sur le sort des affaires du club, mais aussi de profiter de participer à une palette d'événements amusants.

L'année 2017 n'a pas fait exception et grâce à la générosité et à la passion d'un vieil ami, supporter du Club, Gabriele Fabbri, l'ancien propriétaire de l'Hôtel Promenade à Riccione sur la côte Adriatique, la version 2017 est devenue un souvenir tout à fait particulier.

Rien ne fut facile pour le Secrétaire Général du club: Theo a connu des difficultés et des sueurs froides lorsque les autorités de Riccione sont revenues sur

leur accord préliminaire et ont décidé de ne pas honorer leur promesse. C'est le moment choisi par Gabriele Fabbri pour intervenir en tant que fondateur et président du Adriatic Veteran Car Club.

Il a repris l'organisation en main et a façonné un week-end mémorable.

La visite à l'écurie de F1 Toro Rosso fut organisée de main de maître en duo par Mario Theissen et Franz Tost. Le patron de l'écurie de F1 Toro Rosso a mis les petits plats dans les grands: non seulement le club fut traité royalement au déjeuner, mais Franz Tost a personnellement dirigé la visite de tous nos membres à l'usine et raconté comment une Formule 1 moderne s'assemblait pas à pas. Chacun put déambuler en toute liberté dans l'usine.

C'est en autocar que nous avons rejoint l'usine à proximité de Faenza et nous nous sommes garés aux portes de l'usine. Surprenante et massive, apparaissant soudain dans une rue parfaitement ordinaire de cette petite ville italienne, l'usine est au cœur de la cité et non dans les faubourgs ce qui lui donne aussitôt une dimension humaine agréable. Trois de nos membres en provenance d'Angleterre se sont eux offert le luxe d'une arrivée retard... car leur vol était retardé...

Franz Tost a d'abord résumé et expliqué l'historique de la formation de Toro Rosso. La rivalité amicale entre Toro Rosso et la société sœur Red Bull Racing nous est soudain apparu clairement. Il existe une rivalité amicale entre Toro Rosso et la société sœur Red Bull Racing. Tout au long de la visite, il a fallu se rappeler que Toro Rosso est souvent considérée comme l'une des plus petites équipes de Formule 1 alors qu'en réalité elle emploie 400 personnes pendant la saison des courses et plus de 500 en hiver lors du développement des voitures.

Comme chez Sauber en Suisse, l'usine entière est carrelée en blanc et les postes de travail sont soignés et impeccables. La salle des opérations restera la grande surprise. Dix stations comprenant chacune plusieurs rangs d'ordinateurs, des batteries de commutateurs et de très nombreuses prises électriques nous faisaient face... De l'autre côté... un mur complet d'écrans de télévision. À chaque Grand Prix, cette salle se remplit comme par magie de dizaines d'ingénieurs et de spécialistes qui surveillent ce qui se passe sur la piste. Comme l'expliquait Tost, en riant, l'équipe de course sur chaque circuit du monde

est dirigée par une équipe d'ingénieurs...basée ici à Faenza.

Ce qui rendit la visite encore plus remarquable, c'est que Tost et son écurie se préparaient à s'envoler pour le Grand Prix du Canada - les voitures avaient déjà été expédiées. Donc, tout ce temps précieux que Franz passait avec les membres du club fut d'autant plus apprécié. Sur la fin du déjeuner, David Piper, Richard Attwood et Mike Wilds, les trois membres « disparus » sont enfin venus nous rejoindre.

Le Club Rotary de Riccione Misano Adriatico organisa le dîner du soir au restaurant Vecchio Mullino, au cœur d'un parc magnifique. Giancarlo Minardi, membre honoraire du club nous a rejoints. L'un des membres de l'Adriatic Club a apporté une voiture de course unique et particulièrement fascinante équipée de deux moteurs Fiat 1100cc montés tête-bêche. La voiture a effectivement participé au Grand Prix d'Italie. C'est l'un des modèles de voiture tombé dans l'oubli de la Formule 1.

Gabriele Fabri avait arrangé une excursion particulière pour le lendemain. Le bus nous a conduits à Gabbice Monte. Là, un tronçon de route d'un kilomètre (de la colline au sommet de la ville balnéaire) avait été fermé et neutralisé pour l'occasion. Les membres du "Scuderia Ferrari Cub Soap Box" nous ont rejoints. Ils sont venus avec une kyrielle de voitures dont beaucoup étaient des karts modifiés sans moteurs ou des tricycles à trois roues, et autres "hot rods" imaginatifs spécialement construits avec beaucoup de soins et de passion.

Le parcours pour les caisses à savon qui atteignaient des vitesses de plus de 50 km / h. était constitué d'une série de virages serrés et une épingle à cheveux serrée à main gauche. Inutile de dire que bon nombre de membres ont sauté sur l'occasion et emprunté pour quelques instants ces karts. La journée s'est transformée en une... journée de course quasi traditionnelle avec un bon nombre de pilotes qui réussissaient à passer à travers les virages serrés. Le vainqueur de l'événement restera notre vice-président Emanuele Pirro, cinq fois vainqueur des 24 Heures du Mans, et Mario Theissen l'un de nos membres honoraires, ancien directeur de BMW Grand Prix. Le troisième ancien pilote classé fut Jo Vonlanthen, un ancien de l'écurie de course Williams. La remise des prix se déroula devant le coucher du soleil lors d'un dîner dans l'un des restaurants les plus à la mode de cet endroit, sur la plage de Misano Adriatico.

Samedi ...journée de repos suivie de l'Assemblée Générale annuelle. Réélection des officiels du club et le développement du club en mettant l'accent sur le recrutement de nouveaux membres. Le dîner de gala Maserati a clôturé l'événement au restaurant Eden Rock. Divers discours et remises de trophées ont eu lieu en présence des autorités locales.

Le dimanche de nombreux passionnés se sont réunis à Gabbice Monte où chacun avait apporté sa voiture de course. Inutile de dire qu'une course impromptue a aussitôt été organisée. La surprise fut que le titre de la voiture la plus rapide revint à

Maserati shuttles





Tazio Taraschi, Gabriele Fabbri and Riccardo Angelini



In front of Toro Rosso Factory



Franz Tost, Team Principal of Toro Rosso and Christine



The Maserati

la voiture la plus ancienne de l'exposition, une Alfa Romeo 6C 1750cc qui avait couru au Grand Prix de Monaco 1929, pilotée par Goffredo Zehender.

Les Britanniques retiendront deux voitures: L'une d'elle était une Cooper-BRM V12 propriété de Nicola Sculco qui avait été brièvement utilisée en Formule 1, mais qui a ensuite été utilisée par le Britannique Martin Brain. Tout comme un époustouflant et immaculé Cooper-Bristol qui avait été piloté par John Barber au début des années 1950.

Une collection intéressante de voitures de course italiennes paraissait également. A commencer par une Taraschi Formula Junior.

Tazio Taraschi, le propre fils de Berardo Taraschi,

fabricant des voitures de course Giaur, était présent tout comme Urania.

Ce soir-là, dans la ville natale de feu Lorenzo Bandini une cérémonie émouvante eut lieu à Brisighella et le trophée Bandini fut remis à la Scuderia Ferrari par la veuve Margherita de Lorenzo. Cette remise du trophée fut suivie d'un dîner au célèbre restaurant La Grotta, construit, comme le nom l'indique, autour d'une ancienne grotte. Inutile de dire que le week-end fut considéré comme un immense succès par tous les participants. Encore une fois il a démontré que la passion soulève des montagnes pour que les réunions annuelles du clubs F1 GPDC deviennent des événements de qualité vraiment exceptionnels.

The group in front of Toro Rosso F1



Tost received the Club's logo



The Club annual meeting and General Assembly 2017

31 Mai - 4 June 2017

Each year our General Assembly provides members not only with a chance to meet up and discuss the Club's affairs but to enjoy a variety of amusing events. This year was no exception and thanks to an old friend of the Club, Gabriele Fabbri owner of the Hotel Promenade in Riccione on the Adriatic Coast, it became something special.

Club secretary Theo had a setback when the Riccione authorities changed their plans to embrace the event and at this point Gabriele stepped in and as Founder and President of the Adriatic Veteran Car Club he pulled everything together and provided a weekend to remember.

From the original programme remained the visit to Toro Rosso organised by Mario Theissen and Franz Tost, team principal of Toro Rosso and not only did Franz invite all of our members to visit the factory and see at close hand what they were doing but he allowed everyone a freedom that is rare in modern motor racing.

As a result we all went by coach to nearby Faenza and rolled up at the factory doors which are down a perfectly ordinary street in this vibrant Italian city rather than a custom built super palace somewhere outside of town. We trooped in but missing three of



Tagliatelle and Gnocchi

our members from England who were delayed on their flight.

Tost firstly gave a background to the formation of Toro Rosso and it was clear that there is friendly rivalry between Toro Rosso and sister company Red Bull Racing. Throughout the visit one had to remember that Toro Rosso is often classed as one of the smaller teams in Formula 1 when in fact they

Stefano Chiminelli and Antoine Seyler





Emanuele Pirro, Giancarlo Minardi, Howden Ganley

employ 400 people during the racing season and over 500 during winter when developing the cars. The entire factory would put many hospitals to shame with white tiled floors and spotless work stations however it was the operations room which a surprise. This room is filled with two rows of ten stations each with three computer screens, panels of switches and plugs. In front of them is a complete wall of television screens. At each grand prix this room is filled with engineers and specialists who are monitoring everything that happens at the track. As Tost explained, with a laugh, the race team at any of

the the circuits around the world are actually being directed by their engineering team here in Faenza. What made the visit more remarkable, however, was that Tost and his time were preparing to flight out for the Canadian Grand Prix – the cars had already been sent off – so the time Franz spent with the members was truly appreciated. Then at lunch, David Piper, Richard Attwood and Mike Wilds, our three missing members trooped in to join us.

The Rotary Club of Riccione Misano Adriatico were our hosts for dinner that evening at the Vecchio Mullino restaurant in a beautiful park. We were joined

Teddy Pilette, Richard Attwood and Gerald Brandstetter



Monaci F1-1947





Nanni Galli and Stefano Chiminelli



Howden Ganley and Count Pullè the President of the Rotary of Riccione-Cattolica



Siegfried Stohr



Giancarlo Minardi

by our Honorary member Giancarlo Minardi on that occasion and one of the members of the Adriatic Club brought along a fascinating and unique racing car that featured two Fiat 1100cc engine mounted head to tail. The car actually competed in the Italian Grand Prix but is one of the truly forgotten cars of Formula 1.

For the second day Gabriele Fabri had arranged something special. We were driven to Gabbice Monte where a one kilometre stretch of road from the hill above the seaside town had been closed specially.

An invitation had been sent out to members of the local soap box racing “Scuderia Ferrari Cub Soap Box”. Who turned up with a variety of cars many of which were modified karts with the engines removed, others three wheel tricycles, and other specially built hot rods.

The course had a series of sweeping bends and a tight left hand hairpin with the soap boxes hitting speeds of over 50 kph. Needless to say a number of members leaped at the chance to borrow karts and the whole day turned into a typical race meeting

The Club's cake



The ladies: Marlene, Loris, Brigitte, Ursula





David Piper



Jo Vonlanthen

with the drivers taking the concept of leaning into the corners seriously.

The winner of the event was wiry vice-President and five-time Le Mans winner Emanuele Pirro with honorary member and former BMW Grand Prix principal Mario Theissen second and lightweight former Williams driver Jo Vonlanthen third. The awarding took place during a dinner party on the beach of Misano Adriatico,

Saturday was a rest day followed by the Annual Assembly where the business of the day was conducted including the election of club officials and the development of the club with emphasis on recruiting new members. This was followed by the Maserati Gala Dinner at the Eden Rock restaurant hosted by Maserati. Various awardings took place with the local authorities.

On the Sunday there was a relaxing visit to Gabicce Monte where a number of local racing enthusiasts brought along their racing cars.

Needless to say an impromptu hill climb was set up and the surprise was that the quickest time was set up by the oldest car in the display, a stunningly original 6C 1750cc Alfa Romeo grand prix car that had been raced in the 1929 Monaco grand prix by Goffredo Zehender.

For the British members two cars stood out. One was the Cooper-BRM V12 owned by Nicola Sculco that had been raced briefly in Formula 1 but was later used by British hill climb driver Martin Brain and an immaculate Cooper-Bristol that had been raced in the early 1950s by John Barber. There was also an interesting collection of Italian racing cars including, including a Taraschi Formula Junior car and Tazio Taraschi the son of Berardo Taraschi, the manufacturer of the Giaur, Taraschi and Urania racing cars was present.

That evening there was a drive to Brisighella the home town of the late Lorenzo Bandini for a ceremony where the Bandini Memorial Trophy was presented to Scuderia Ferrari by Lorenzo's widow Margherita, followed by dinner in the La Grotta restaurant which is actually built around an ancient grotto.

The weekend was rated a great success by everyone and once again displayed the multitude of ideas and experiences that make our Annual Meetings something special.

Jo Ramirez



Howden Ganley





SPORTING EVENTS ORGANIZATION



SPORTING EVENTS ORGANIZATION

SPORTING EVENT ORGANIZATION

With more than 20 years' experience, Sporting Events Organisation (SEO) is one of the leading travel, logistics and hospitality companies operating within the specialist and demanding worlds of Formula One and Formula E.

We work internationally to deliver top quality and reliable services and we are now expanding in recommending exclusive holiday destinations. In addition to premium motor racing, SEO has organised world-class sailing events, luxury lifestyle trips, and global trade fairs.



www.seonet.co.uk

PRESENTS



CONCIERGE MAGAZINE

Concierge is the latest venture of SEO...
It has been created as a guide for our VIP Clients.

It wants to be a 'Destination Guide'
for people that travels around Formula One and
FE Events either for business or leisure.

The aim is to produce an interesting and unique
magazine enriched by articles written by F1
Notables of past and present



Riccione-Gabicce F1GPDC 2018 annuale

31 Maggio - 4 Giugno 2017



| *Nanni Galli*

Shark, al secolo Gabriele Fabbri, ex pilota di Sport prototipi e attualmente presidente dell'Adriatic Veteran Cars Club di Riccione, ha sfidato e battuto la sfortuna che si era accanita contro l'evento programmato "Riccione Grand Prix Retrò". Infatti, a giochi già stabiliti sono intervenute le lotte politiche interne all'amministrazione comunale riccionese a far cadere il sindaco e tutta la giunta, fino al commissariamento della città di Riccione ed il conseguente annullamento degli impegni presi. Ma poichè tutti i piloti avevano già confermato le loro presenze, Theo ha rischiato l'infarto!! Per fortuna una sbandata non è detto che comprometta la gara, così l'evento è stato proposto a Gabicce Mare che lo ha accolto a braccia aperte, e riadattandolo alle nuove esigenze è tornato a risplendere il sole. Il nuovo evento? Naturalmente "Gabicce Gran Prix Retrò".

Mercoledì 31 Maggio

Al mattino, è arrivata una bisarca carica di variopinte Maserati, la cui Casa è partner dell'evento, sulla quale erano rappresentati tutti i modelli del Tridente, incluso il S.U.V., tutte a disposizione dei soci del

Gran Prix Drivers Club. Poi, ad uno ad uno l'arrivo dei soci assieme alle signore, la sistemazione all'Hotel Promenade di Riccione e il welcome dinner tra gli abbracci, i saluti e le strette di mano. Theo, l'indomito segretario, annuncia a tutti il programma.

Giovedì 1 Giugno

Arriva alle ore 9:00 un fiammante pullman con il logo dell'ASI, partner dell'evento e lo staff dell'Adriatic Veteran Cars Club, indirizza i soci e le signore ai rispettivi posti, salvo il presidente Howdwn Ganlet che si impossessa dei comandi del pullman, mimando e minacciando una guida veloce con il terrore di tutti i presenti.

Destinazione: Scuderia Toro Rosso, Faenza, accolti dal Team Principal Ing. Tost che dedica tutta la mattina illustrando ogni singola postazione di lavoro, dando a tutti le spiegazioni tecniche di come si costruisce una moderna F1 e di come si gestisce un Team per il Campionato del Mondo.

Hans Herrmann e Theo improvvisano intanto una gara, seduti sulle sedie a rotelle degli uffici o sui carrelli porta documenti, con il grande divertimento



| *Mario Theissen*



| *Antoine Seyler*

di tutti. È poi il momento della presentazione della monoposto 2018 ed infine, ospiti della Toro Rosso, tutti al Ristorante per la degustazione delle specialità del territorio. Veloce rientro in albergo a Riccione. Il tempo per una doccia e poi tutti a Misano Adriatico al Ristorante "Vecchio Mulino", ospiti del Rotary Club Riccione-Cattolica nella persona del suo Presidente, avv. Conte Pullè e del Governatore.

Il magnifico giardino esterno, dove spiccano statue e fontane antiche, è stato allestito per un aperitivo/tributo alle leggende dell'automobilismo. Infatti al centro, una rarissima auto da Gran Premio, una Monaci/Zagato del 1947 in un contorno di archi di partenza dell'ASI e dell'AVCC e di manichini in tuta di piloti d'epoca. Prima di cena il rito di autografare i menu, rende felici gli ospiti in una gara a conquistare una reliquia in ricordo della magnifica serata.

La parola al Presidente, conte Pullè che presenta agli intervenuti Giancarlo Minardi e Gabriele Fabbri (Shark), il quale a sua volta presenta ognuno dei soci del Grand Prix Drivers Club con i risultati ottenuti in carriera e i team per cui hanno gareggiato.

Prende per primo la parola Giancarlo Minardi, poi Emanuele Pirro, Nanni Galli e infine Siegfried Stohr addirittura in lingua inglese a raccontare storie e aneddoti delle loro carriere. Infine la serata si conclude con lo scambio di prassi dei gagliardetti e delle targhe ricordo.



| *Emanuele Pirro*

Venerdì 2 Giugno

La mattina è dedicata al sole, al mare, ai massaggi prana, il noto centro benessere dell'Hotel Promenade e alle piscine. Dopo il pranzo in hotel, tutti a Gabicce Monte per partecipare alla "Champions Race" sulle caratelle, ovvero carrie o casse di sapone.

Si tratta di coloratissime e profilatissime monoposto in materiali leggeri come alluminio, magnesio, legno, che riproducono in piccolo le più blasonate F1, sorelle maggiori, ma prive però di motori e che vengono lanciate in discesa cercando di frenare il meno possibile.

Il tracciato? la discesa, chiusa al traffico da Gabicce Monte a Gabicce Mare, in uno splendido scenario di mare, sfiorando la nota discoteca Baia Impariale in piena curva.

C'è chi si prepara saggiando il percorso a piedi per scoprirne eventuali segreti, chi come Tim Schenken cerca di ostacolare gli avversari mettendo dei sassolini davanti alle ruote alla partenza. Su tutti emerge Emanuele Pirro che vince alla grande aggiudicandosi la "Champion Race".

Il sapore del vero Gran Premio viene dato dalle telecamere che riprendono il percorso, i flash dei fotografi, gli altoparlanti che informano il pubblico dei tempi di discesa, dallo speaker preparatissimo e dalle interviste di fine gara.



Reine Wisell, Maripierre, Claude LeGuèzec

La cena è al “Malindi Beach Caffè” a Cattolica, sul mare, con un tramonto impareggiabile.

I grigliatori di pesce sono sistemati sulla spiaggia e trasmettono il profumo ed il sapore del mare agli ospiti estasiati di una serata davvero impagabile.

I soci del Ferrari Club di Forlimpopoli avevano occupato i tavoli accanto per vedere da vicino tanti personaggi dal sapore di leggenda. Poi la premiazione stile Gran Premio: 1° Emanuele Pirro, 2° Mario Theissen, 3° Jo Vonlanthen.

Theo, Family Gauld and Joy



Sabato 3 Giugno

Nuovamente una mattinata dedicata alla Spa, ai massaggi, ai bagni di mare, di sole e alla talassoterapia, complice il Prana Spa per tutti gli ospiti. Pranzo all’Hotel Promenade e partenza per Gabicce Monte per assistere all’arrivo delle 20 monoposto in rappresentanza di tutti i periodi, dalla più antica Alfa Romeo 1750 Zagato alla più moderna Cooper BRM 12 cilindri.

Le vetture vengono esposte in piazzetta, mentre gli ospiti prendono un aperitivo con un’incantevole vista del monte di Gabicce e del mare sottostante,

Ready to start



| *Jo Ramirez*

più somigliante a Capri che all'adriatico. Poi è il momento della cena all'Eden Rock. Si tratta di una struttura sul promontorio più alto, con mare tutt'intorno frequentata negli anni '60 da Aga Khan, Tyron Power e attori e attrici di una dolce vita che non tornerà mai più. La cena e la serata sono dedicate al partner Maserati, alla presenza delle autorità del Comune di Gabicce, il sindaco, l'assessore allo Sport, sig.ra Rossana che ha collaborato attivamente durante lo svolgimento di tutto l'evento, l'assessore al Turismo ed il Comandante della Capitaneria di Porto. Bandiere Maserati, manifesti dell'evento e torta con logo Maserati completano il dovuto contorno ad una serata fortemente voluta dalla Casa del Tridente. Poi, tutti gli ospiti scendono in piazzetta dove, si svolge un Concorso Dinamico delle vetture da competizione e una presentazione di auto e piloti fatta dal bravo speaker, dal ns. Gabriele Fabbri e dall'Assessore allo Sport, sig.ra Rossana.

Domenica 4 Giugno

Al mattino, le monoposto scendono da Gabicce Monte e Gabicce Mare, per allinearsi in un raggruppamento vetture simile alla partenza di una Gran Premio e... viaaaaaa. Fumo, polvere e

| *Teddy Pilette*

sgommate lanciati lungo un tracciato che costeggia il mare, in uno scenario davvero unico, seguiti con gli occhi da un pubblico di turisti attoniti, impreparati ad uno spettacolo così mozzafiato. Al via, 3 caccia d'epoca russi sorvolano con i fumogeni i concorrenti ed il pubblico, portano sulle ali il logo ASI in ricordo che anche la commissione aerei fa parte della federazione. L'Eden Rock ci spalanca ancora le porte per il pranzo e la premiazione. Con la luce del giorno sembra di essere in un'isola. In lontananza le vele e tutt'intorno solo mare all'infinito, fino a perdita d'occhio. Premiazione, targhe ricordo agli intervenuti, saluti e commiato delle autorità di Gabicce Mare che hanno permesso tutto questo, con la promessa di fare altri progetti insieme. Un grazie particolare a Rossana, l'Assessore allo Sport.

Corsa in albergo a cambiarsi d'abito e nuovamente sul pullman per l'appuntamento del pomeriggio a Brisighella al "Gran Premio Bandini". Ma l'autostrada è impraticabile, intasata dal traffico dei turisti che rientrano dopo il weekend. Quindi decidiamo di buttarci su strade di campagna, all'avventura, sperando di non perderci e di arrivare in tempo all'impegno preso. L'autista fa miracoli, la fortuna è dalla ns. parte e, arriviamo giusto in tempo per la premiazione. Il Gran Premio Bandini, quest'anno rievoca i 50 anni dalla morte del grande

| *Beach dinner*| *The Club's Ladies*



All together on the beach

pilota scomparso a Montecarlo. I festeggiamenti prevedono che una moderna F.1 faccia il tragitto su strada da Faenza a Brisighella e la premiazione, ogni anno di un pilota emergente. Il clou è la presenza degli ex piloti di F.1 alcuni dei quali hanno gareggiato con Bandini.

Quindi, tutti sul podio, chiamati e presentati ad uno ad uno, mentre la sig.ra Margherita Bandini, visibilmente emozionata, li abbraccia tra gli applausi di un pubblico numerosissimo.

È presente anche Giancarlo Minardi che si unisce a cena al ristorante "La Grotta" che ci delizia con un menù particolare del territorio. Un po' stanchi rientriamo a Riccione e anche un po' tristi perché

sono finiti i giorni dell'evento e dello stare insieme. L'indomani, il 5 giugno è il giorno della partenza e dell'impegno di rivederci nel 2018. In tutti noi rimane la gioia di avere trascorso dei giorni indimenticabili e densi di avvenimenti e un po' la melanconia in attesa del prossimo incontro.

Un ringraziamento particolare va all'Adriatic Veteran Cars Club, all'amministrazione Comunale di Gabicce Mare, all'assessore Rossana, alla Maserati, all'ASI, al Rotary Riccione/Cattolica, agli organizzatori del Gran Premio Bandini, a Giancarlo Minardi e a tutti coloro che ci sono stati vicini e che hanno permesso queste 100 ore di gioia passate insieme.

Gabriele Fabbri

Joy and Howden Ganley



Mario and Ulli Theissen



Jahres Treffen mit Generalversammlung in Riccione-Gabicce

31 Mai - 4 Juni 2017



Jo, Gabriele, Emanuele and Mario - The Soapbox podium

Mitglieder Teilnehmer:

Howden Ganley, Emanuele Pirro, Teddy Pilette, Mario Theissen, Tim Schenken, Antoine Seyler, Richard Attwood, Nanni Galli, Graham Gauld, Hans Herrmann, Claude LeGuèzec, Giancarlo Minardi, David Piper, Jo Ramirez, Axel Schmidt, Jo Vonlanthen, Mike Wilds, Reine Wisell, Theo und Agnes.

Dieses Jahrestreffen mit Generalversammlung war ein wahres Meisterwerk des Organisationskomitees. Alle Vorbereitungen wurden mit den Behoerden und komunalen Autoritaeten zeitgerecht angemeldet und auch bewilligt, alles schien in Ordnung. Dann gab es ein politisches Erdbeben, die Stadtregierung von Riccione wurde abgesetzt, ein Kommissar eingesetzt, und der sah sich jedoch ausserstande,

die vorher getroffenen Abmachungen einzuhalten. Und das weniger als ein Monat vor Beginn der Veranstaltung. Gabriele Fabbri und sein Adriatic Veteran Cars Club uebertrafen sich selbst und ich mit meinem unverantwortlichen Optimismus habe alles abgesegnet. Gott sei Dank, es ging gut. Nur die Nerven waren zeitweise sehr strapaziert.

Mittwoch 31.Mai

Eintreffen der Teilnehmer und Begrueessungsdinner im Hotel Promenade. Dort waren bereits die sechs Maserati's vom Werk fuer die Veranstaltung zur Verfuegung gestellt vor dem Hotel parkiert und es wurde von den Mitgliedern haeufig Gebrauch davon gemacht. Danke Maserati.



Ferrari Club Forlimpopoli



Club members



Hans and Madelaine Herrmann



Mike and Patty Wilds

Donnerstag 1. Juni

Gleich nach dem Fruehstueck ging es per Bus vom Hotel Promenade nach Faenza zum Sitz und der Fabrik Toro Rosso, wo uns der Team Principal Franz Tost empfing. Dieser Besuch wurde zwischen ihm und Mario Theissen organisiert und war der einzige Punkt vom urspruenglichen Programm.

Dass in einer modernen Fabrik eines in der laufenden

Weltmeisterschaft engagierten F1 Teams eine Gruppe einschlaegig belasteter Individuen freien Zutritt hat und dann auch noch unbeschraenktes Photographieren gestattet war, hebt diese Visite deutlich von allem bisher gehabt ab. Und unser Grueppchen genoss es und machte nicht nur jede Menge Selfies, sondern auch albumweise Photos. Franz Tost war extrem geduldig und antwortete auf alle Fragen, die teilweise auf grund des fortgeschrittenen Alters der "anciens" manchmal

Reine Wisell, Claude LeGuèzec, Antoine Seyler, Loris and Nanni Galli



The singles siters





| *Alfa Romeo 6C 1750 1929*

einer zusätzlichen Erklärung bedurften, aber Franz meisterte das mit äusserster Kompetenz, Geduld und Humor. Die abgebildeten Photos belegen das und zeigen das grosse Interesse der Teilnehmer. Der Fabrikrundgang erlaubte den einschlägig vorbelasteten Mitgliedern Vergleiche anzustellen, mit der Zeit ihrer aktiven Laufbahn, den damals zur Verfügung gestandenen Mitteln und Technologien und da gab es dann zwangsläufig Momente mit

nicht unbeträchtlichen Emotionen. Sauberkeit, die jedem Spitalstandard bestehen, 400 Mitarbeiter während der Saison und an die 500 im Winter, wenn die neuen Wagen konstruiert und entwickelt werden sind bei Toro Rosso tätig. Ein absoluter Höhepunkt war/ist der Operations Room. Zwei Reihen mit zehn Stationen und jeweils drei Computer Monitoren, unzählige Schalter und Steckdosen und davor eine Wand mit Bildschirmen.

| *Cooper BRM 12 cil.*



| *Taraschi F. J.*





Theo, Howden Ganley and Gabriele Fabbri

Bei jedem Grand Prix ist dieser Raum gefuellt mit Ingenieuren, die das Geschehen auf der Piste ueberwachen und managen. Wie Franz schmunzelnd erklarte wuerde hier praktisch jeder Grand Prix weltweit vom Ingenieurteam in Faenza geleitet. Dass Franz Tost uns soviel Zeit widmete, wo doch das Team im Aufbruch zum Kanada Grand Prix stand, ehrt ihn ganz besonders und wurde sehr hoch geschaetzt. Das nachfolgende Lunch war schon

fast wie ein Familienfest. Danke Franz es war einfach toll bei euch Gast zu sein. Am Abend waren wir zu Gast beim Rotary Club Riccione Misano Adriatico im "Vecchio Mulino". Ein Mitglied des Adriatic Veteran Cars Club brachte ein Unikat von Rennwagen mit zwei FIAT 1100 Motoren hintereinander in Reihe eingebaut. Dieser Bolide war im Einsatz bei Italienischen Grand Prix Rennen und ist wahrlich einer der echt vergessenen F1 Autos.

The Vice President Pirro with the Gabicce authorities



Lorenzo Bandini Trophy





Ferrari Fans



Ulli, Ursula, Marlene and Brigitte

Freitag 2.Juni

Fuer diesen zweiten Tag hat Gabriele Fabbri etwas ganz spezielles organisiert. In Gabicce Monte war ein ca. 1 km langer Bergab Strassenparcour mit einer Serie von Windungen und einer engen Haarnadel Kurve vom oeffentlichen Verkehr abgesperrt worden. Der lokale "Scuderia Ferrari Club Soap Box" war eingeladen und kam mit einer Serie von "Modellen", meistens modifizierte Karts ohne Motor, Dreiraeder und spezielle Hot Rods. Viele unserer Mitglieder leihten sich die "Boliden" aus, um selbst auf der ueber 50 Km/h schnellen Strecke zu konkurrieren. Es kam zu einem typischen Rennmeeting mit schwer engagierten Fahrern, die sich mit geneigtem Oberkoerper in die engen Kurven stuerzten. Gewonnen hat unser Vize Praesident und 5maliger Le Mans Sieger Emanuele Pirro vor Ex BMW F1 Team Principal Mario Theissen und Williams Fahrer Leichtgewicht Jo Vonlanthen.

Die Praemierung fand am Abend bei einer froehlichen Dinner Party am Strand von Misano Adriatico bei Fisch Spezialitaeten direkt vom Grill, excellentem Wein und toller Stimmung statt.

Samstag 3.Juni

Der Samstag war der Generalversammlung gewidmet (die Mitglieder wurden bereits darueber informiert), sonst aber ein Tag zum Relaxen.

Am Abend gab es das Maserati Gala Dinner im Edenrock Restaurant. Nach einem wie fast schon ueblichen sehr gutem Dinner wurde die Maserati Torte angeschnitten und es gab den Austausch der Gastgeschenke und die Wuerdigung der Autoritaeten.

Sonntag 4.Juni

Am Sonntag war ein gemuetlicher Ausflug nach Gabicce Monte programmiert, wohin eine Gruppe von Motorsportfreunden ihre Rennwagen brachten. Unnoetig hervorzuheben, dass eine Bergstrecke improvisiert wurde um kraeftig Gas geben zu koennen und zur Ueberraschung notierte die schnellste Zeit der aelteste Bolide im Feld, ein erstaunlich originaler 6C 1750 cc Alfa Romeo Grand Prix Car, der 1929 im Grand Prix von Monaco von Goffredo Zehender gesteuert wurde. Interessant waren zwei Autos der Cooper BRM V12 von Nicola Sculco, der zuerst in F1 Rennen eingesetzt wurde, spaeter dann fuer Bergrennen. Dann ein makelloser Cooper Bristol der anfangs Fuenfzigerjahre. Einige andere interessante italienische Rennwagen wie ein Taraschi Formel Junior, den Tazio Taraschi, der Sohn von Berardo Taraschi, dem Hersteller von Urania, Gaur und Taraschi Rennwagen, mitbrachte.

Am Abend ging es nach Brisighella, der Heimatstadt von Lorenzo Bandini, zur Verleihung der Bandini Memorial Trohaee an die Scuderia Ferrari durch Lorenzo Bandinis Witwe Margherita. Zum Abschluss dann das Abendessen im Restaurant "La Grotta" das sich tatsaechlich in einer malerischen Grotte befindet.

Montag 5.Juni

Grosses Abschiednehmen nach dem Fuehstueck, es war wieder einmal ein sehr gelungenes Jahrestreffen, eines das unseren Club charakterisiert, wir treffen uns, haben Spass und schwelgen in Erinnerungen und bereichern uns obendrein mit neuen Erlebnissen. Das macht unsere Treffen zu ganz speziellen Zusammenkueften.

MORE THAN BLACK.



PIRELLI COLOR EDITION.

CHOOSE FROM ENDLESS POSSIBILITIES THE COLOR
TO MAKE YOUR CAR EVEN MORE UNIQUE.

PRE-ORDER ON [SHOP.PIRELLI.COM](https://shop.pirelli.com)



POWER IS NOTHING WITHOUT CONTROL

The curved lines () are distinctive signs of Pirelli Tyre S.p.A. The PIRELLI COLOR EDITION tyres can be pre-ordered, in selected sizes and countries, on the website shop.pirelli.com



18. - 21. JULI 2018

AUTOFAHREN IM LETZTEN PARADIES!



WWW.ENNSTAL-CLASSIC.AT

Ennstal-Classic 2017

18th - 22th July



| Derek Bell - Bentley 4.5 litre

25 Jahre Ennstal-Classic:

Wie das «Autofahren im letzten Paradies» Kult wurde, Von Helmut Zwickl

Nach über 560 Formel 1 Grand Prix, von denen ich berichtete, hatte ich 1992 zusammen mit Michael Glöckner, der als Fotograf mit mir über den Formel 1 Globus zog, eine Vision: Wir wollten Motorsport wie früher machen, ohne Sperrkreuze, die Fahrer und Autos zum Angreifen nah...

Wir erfanden die Ennstal-Classic für Oldtimer bis Baujahr 1972.

Bei der Premiere 1993 standen 35 Autos am Start. Heuer waren es 220 und wir mussten fast 100 Nennungen ablehnen. Die Gemeinde Gröbming sah 1993 argwöhnisch auf das unbekannte Dorfleben mit alten Autos. Karl Wendlinger las am Sölkpass das Transparent «Go, Karli, Go». Walter Röhrl setzte als erster Sieger seine ganze Schwerkraft für uns ein. Ein gewisser Dietrich Mateschitz wurde Neunter. Als Stirling Moss 1994 erstmals nach Gröbming kam, lagen wir alle flach. Susie und Stirling wurden unsere besten Freunde, pflegeleicht, immer am Boden, sie

wurden weltweite Botschafter der Ennstal-Classic. Hans Herrmann war da. Und für Karl Wendlinger war die Ennstal 1994 das erste Wiedersehen mit einem Rennwagen-Cockpit nach jenem verhängnisvollen Trainingsunfall im Monaco-Grand Prix, der ihn in das Koma geschleudert hatte. 1994 gab es den bisher einzigen Sieg eines Damen-Teams durch Jutta Roschmann/Nicole Neukunft auf BMW 507.

1995 hatten wir 30 Zentimeter Neuschnee am Stoder, dem Hausberg von Gröbming. Jochen Mass und Rauno Aaltonen waren am Start. Franz Klammer und Niki Lauda schlug die Begeisterung der Zuschauer entgegen, und der unverwüstliche Paul-Ernst Strähle holte sich mit Eberhard Mahle den Gesamtsieg. Das Fernsehen wurde auf uns aufmerksam.

Max Gerrit von Pein, Chef der Mercedes-Classic, nannte die Ennstal in einem Atemzug mit der Mille Miglia, dem Goodwood-Festival und dem Brighton-Run. Der frühere Porsche-Renningenieur Peter Falk, der Walter Röhrl 1997 zum zweiten Ennstal-Sieg navigierte, war in der Anfangszeit ein wertvoller Berater. Auf der Nockalm pfeifen die Murmeltiere heute noch von einem sagenhaften Dreikampf zwischen Derek Bell auf einem Bristol, Erik Carlsson



| D. Audetto



| Derek Bell

auf Saab und Stirling Moss auf Mercedes. Sie waren plötzlich wieder jung und fuhren wie um die Rallye-WM.

Rauno Aaltonen gewann 1998, und der damalige Bundeskanzler Viktor Klima überreichte den Sieger-Champagner. Derek Bell, Klaus Wildbolz und Peter Kraus wurden Stammgäste und als Opinion-Leader gehört. Stirling und Susie Moss bogen im Gröbminger Kreisverkehr irrtümlich in eine Sackgasse ab, die Feuerwehr holte sie wieder raus. Seither trägt der Kreisverkehr ganz offiziell den Namen «Stirling Moss».

Als Internet und Handy noch nicht greifbar waren, mussten unsere Zeitnehmer aus ihrem Waldversteck in die Zivilisation zurückrasen, um vom nächsten Faxgerät, das in einem Hotel, in einer Werkstatt oder in einer Apotheke stand, die Zeitstreifen zu übermitteln.

Max von Pein sorgte dafür, dass die berühmtesten Silberpfeile von Mercedes-Benz in Gröbming gezündet wurden. Betreut wurden sie von einem Mann, der wie kein anderer um die letzten Geheimnisse der Silberpfeile wusste um sie am Laufen zu halten: Klaus Seybold.

Genial war John Surtees, der im Jahre 2000 den sagenhaften Mercedes W165 durch Gröbming chauffierte, mit dem Hermann Lang 1939 den Tripolis Grand Prix gewann. Ein Auto, das für eine High-



| H.J. Stuck

Speed Strecke gebaut war, jedoch in den Ecken von Gröbming ein virtuosos Feingefühl erforderte, denn mit weniger als Vollgas drohte der mit Alkoholsprit laufende Kompressormotor abzusterben. Michele Alboreto war da, um den Auto Union Grand Prix-Wagen zu demonstrieren. Rauno Aaltonen zählt im Sommer und im Winter der Planai-Classic Jahr für Jahr zur den Publikumsbeliebten.

2001 begann mit der max.Ennstal-Classic eine neue Ära. Da war Peter Arnoth, der max.mobil Vertriebschef, der die Ennstal zusammen mit Michael Krammer von der max-Business-Class der Chefetage empfahl, worauf eine Partnerschaft begann, von der man nur träumen konnte, denn mit Dr. Friedrich Radinger stellte sich die Geschäftsführung hinter die max.Ennstal-Classic, aus der 2002 und 2003 die T-Mobile Ennstal-Classic wurde. Dies war zugleich der Brückenschlag zwischen High Tech-Telekommunikation und den einstigen Meilensteinen der Automobiltechnik – damals wie heute ging es um Mobilität.

In der Folge brachten wir ein Projekt zum Laufen, in dem die Sonderprüfungszeiten als SMS auf die Handys der Teilnehmer übermittelt werden.

Ein absoluter Höhepunkt war die 9. Ennstal im Jahre 2001. Da gab man John Surtees den berühmtesten Silberpfeil aller Zeiten in die Hand: jenen Mercedes 300 SLR #722, mit dem Stirling Moss 1955 die Mille



Derek Bell



Bell, Theo, Ramirez



G. Brandstetter

Miglia gewonnen hatte. John fuhr damit die gesamte Ennstal-Classic, was fahrerisch eine stressige Meisterleistung war. Denn für die Alpenstraßen der Ennstal war der 300 km/h schnelle Rennsportwagen, der praktisch mit dem seinerzeitigen Formel 1-Boliden identisch war, nicht gebaut. Adrian Newey, damals der Star-Designer von McLaren, brachte seinen privaten Jaguar SS100 an den Start. Er gewann gegen 21 Konkurrenten die Epoche II, danach ließ er sich im Privatjet von Ron Dennis von Salzburg nach London fliegen...

Franz und Alexander Wurz starteten auf einem Mercedes 190 SL, immer wieder am Start der Mann der nicht vom Rennsport loskommt: Dieter Quester. Rudolf Schraml feierte 2001 seinen zweiten von insgesamt vier Ennstal-Siegen. Er perfektionierte das Zeitfahren in neue Bereiche und legte für die Generation nach ihm die Latte. Er gewann viele Oldtimer-Rallies, doch den Kampf gegen Krebs verlor er.

Jackie Stewart schwebte 2002 mit dem Hubschrauber in Gröbming ein, die amerikanische Rennlegende Mario Andretti war der Top-Star von 2003, flankiert von Gerhard Berger, Derek Bell und Tom Kristensen, für den die Audi-Tradition einen 16-Zylinder C-Typ Auto Union Grand Prixwagen ins Ennstal schickte. Klaus Bischof, damals Leiter des «rollenden» Porsche-Museums, lud jedes Jahr die

Meilensteine der Rennbahn aus den Transportern. Edelfeder Helmut A. Gansterer schrieb: «Die Ennstal ist die Tour de France von Österreich, nur sauberer. Seit 2002 ist den Teilnehmern jedes elektronische Doping untersagt.» Auch das war ein Meilenstein: Damit die Ennstal nicht zu einem Computerspiel ausartet, lässt das Reglement ausschließlich mechanische Uhren mit Analoganzeige und mechanische Wegstreckenzähler zu.

2003 verfolgten insgesamt 75.000 Zuschauer in Gröbming, den Etappenorten und entlang der 690 Kilometer-Strecke die Veranstaltung. Unser Event hatte sich in der ganzen Region zu einem echten Wirtschaftsfaktor ausgeweitet.

In Erinnerung bleiben unglaubliche Geschichten. In der Rennwagen-Show stand der Penske-Mercedes, immerhin das Siegerauto von Indianapolis. Am Sonntag wurde das Zelt abgebaut, und am Montag früh stand – wie eine Fata Morgana – der Indy-Siegerwagen völlig verlassen im Freien auf der grünen Wiese. Er war nicht abgeholt worden. Michael Glöckner schob das Millionen teure Auto in den Ort, bevor der Spediteur endlich da war...

2004 wieder ein Highlight. Zwei Weltstars erzeugten ein riesiges Medienecho: Emerson Fittipaldi und Rowan Atkinson, alias «Mr. Bean», der seine private Jaguar-Rennlimousine mit Mechaniker am Anhänger nach Gröbming schickte. Stirling Moss hatte die

Verbindung eingefädelt, und was 2003 noch nicht geklappt hatte, passierte 2004. Mr. Bean wollte am liebsten inkognito auftreten und das Nenngeld bezahlen. Wir ahnten den Rummel und stellten einen Security-Mann für ihn ab. Die Kinder zwischen neun und fünfzehn waren seine größten Fans. Sie hängten sich an den Jaguar, als Rowan in Schladming einfuhr. Alle großen Zeitungen des Landes hatten Mr. Bean auf Seite eins. Als am Samstag die Rallye vorbei war, fragte er in seinem Hotel, wo es im Tal irgendwelche Sehenswürdigkeiten gäbe. Man empfahl ihm Schloss Trautenfels und das zauberhafte Bergdorf Pürgg als «ruhigen, stillen Ort». Als er nach Pürgg kam, war dort das große Feuerwehrfest im Gang. Er wurde sofort erkannt und war chancenlos. Autogramm schreibend bahnte er sich den Weg bis ins Gasthaus Krenn, wo er dann im Garten seine Ruhe fand. «Gerhard Berger» meinte Rowan, «hat mich gewarnt. Er sagte, Du wirst schauen, wie populär Du in Österreich bist. Aber so eine Begeisterung hätte ich trotzdem nicht erwartet...»

Herbert Völker, jedes Jahr als Navigator von Jochen Mass dabei, schrieb in der «auto revue»: «Es hat sich ja ein Liebhaber-Tourismus ins Ennstal entwickelt: Wie die Ornithologen ins Donaudelta, so pilgern Raritäten-Beschauer ins Ennstal, um designerische Kunstwerke, rare Maschinen und stolze Zeitzeugen in einer Dichte zu sehen, für die es in Europa kaum Vergleichbares gibt.»

Als Emerson Fittipaldi 2005 jenen Lotus 49 demonstrierte, mit dem Jochen Rindt 1970 den Monaco-Grand Prix gewonnen hat, und in seiner letzten Runde eine rot-weiß-rote Fahne mit Jochen

Rindt-Schriftzug aus dem Cockpit flattern ließ, wurden ungeheure Emotionen frei, ältere Jahrgänge bekamen feuchte Augen. «Auch für mich war das ein denkwürdiger Nachmittag», offenbarte Emerson, «ich trug den grünen Helm von Jochen, ich saß in seinem Auto, und das österreichische Publikum jubelte mir zu...»

2008 hielt der «Club International des Anciens Pilotes de Grand Prix F.1» sein Jahrestreffen bei der Ennstal ab. In Summe sind das einige tausend Rennen und Siege, errungen von Fahrern in einer Zeit, als die Lebenserwartung der Piloten nicht sehr hoch war.

Es waren wunderbare Begegnungen mit Ikonen wie Tony Brooks, Nino Vaccarella, Maria Teresa de Fillipis und ihren Gatten Theo Huschek, der als Generalsekretär Herz und Seele des Legenden-Clubs ist. Nigel Mansell, Formel 1 Weltmeister von 1992, bekam seine große Popularität auch im Ennstal zu spüren, fuhr er doch 1980 seinen allerersten Formel 1-Grand Prix am Österreichring.

2010 schickte Red Bull nicht nur David Coulthard mit einem NASCAR-Auto zum Demo-Grand Prix nach Gröbming, sondern auch den neuen Superstar Sebastian Vettel, für den Porsche den Formel 1 Achtzylinder-Rennwagen aus dem Jahre 1962 mitbrachte. Dr. Wolfgang Porsche stand neben Sebastian, als dieser in den 1.5 Liter-Grand Prix-Wagen mit Vergaser, Rohrrahmen und Handschaltung stieg, wo man zwischen den Benzintanks sitzt und Kohlefaser erst 20 Jahre später zum Bau von Monocoques zum Einsatz kam. Sebastian staunte, für ihn war das ein Ausflug in die Steinzeit.

Jean Sage, der frühere Rennleiter des Renault Formel

Wolfgang Porsche, Mark Weber and the Porsche's group





| *H. J. Stuck*

1-Rennstalls, brachte 2009, bereits todkrank, seinen Talbot Grand Prix-Rennwagen nach Gröbming. Als er sich verabschiedete, sagte er: «Wir werden uns nicht mehr sehen...» Wenig später erlag er seinem Krebsleiden.

Im Laufe der Jahre verabschiedeten sich viele große Stars, die immer wieder bei uns waren und mit ihrer Strahlkraft das Publikum begeisterten: Michele Alboreto, Paul-Ernst Strähle, Erik Carlsson, Maria Teresa de Filippis, Björn Waldegard, Paul Rosche, Klaus Wildbolz, Dr. Gunther Philipp, John Surtees... Wir begannen den Autofirmen eine neue Show-Bühne unter dem Motto «Was aus den Autos der Ennstal-Classik geworden ist» zu geben.

Mit dem Power des «Mythos Porsche» begann die neue Zeit.

Porsche war 2017 zum vierten Mal der Nummer 1 Partner der Ennstal-Classik. Die Stuttgarter Marke lebt ihre Vergangenheit bei der Ennstal aus: Dr. Wolfgang Porsche und Leute aus dem Vorstand sitzen mit Leidenschaft im Cockpit und auch die Gegenwart steht im Motorpark von Gröbming: da kann man sich für eine Probefahrt in der letzten Modellgeneration anmelden.

Das Porsche-Museum unter Direktor Achim Stejskal und Alexander Klein (Fahrzeugmanagement) bringt jedes Jahr das Familien-Silber ins Ennstal, vom 550 Spyder bis zum 917 und Piloten wie Mark Webber,

| *Jarno Trulli*



| *W. Porsche and M. Weber*

Hans-Joachim Stuck, Neel Jani, Walter Röhrl, Patrick Dempsey und Rennchef Fritz Enzinger hoben das Qualitäts-Niveau für das «Autofahren im letzten Paradies» in einsame Höhen.

Und mit einem echten Ferrari GTO von Lord Irvine Laidlaw hatten wir zweimal ein Auto am Start, das mit bis zu 50 Millionen Euro gehandelt wird. Ferrari-Ikone Mauro Forghieri empfing einen Preis für sein Lebenswerk.

2013 haben wir die Racecar-Trophy ins Leben gerufen, zu der unter anderen die seinerzeit stärksten und abenteuerlichsten Autos aus dem Can-Am Cup kommen mit Piloten wie Harry Read und Peter Schleifer.

Richard Frankel ist unser Mann in England: er brachte für Sir Stirling Moss geschichtsträchtige Autos wie einen Jaguar XKC-Typ oder Ferrari 750 Monza und 2016 rückte er mit AC/DC Legende Brian Johnson an. Als besonderen Freund der Ennstal-Classik durften wir 2017 bereits zum dritten Mal unseren Justizminister Dr. Wolfgang Brandstetter begrüßen: er liebt die Oldtimer-Szene, sie ist für ihn ein Rückfahrticket in die Jugend.

Seit 2016 tickt für uns der neue Uhren- Partner: Zenith! Die Edelmarke aus der Schweiz passt mit ihrer wunderbaren Philosophie zur Ennstal-Classik: Zenith ist die Uhr der Pioniere. Louis Bleriot trug sie, als er 1909 den Kanal überflog, und Felix Baumgartner trug sie, als er im freien Fall die Schallmauer durchbrach.

«Motorsport zum Angreifen»: mit dieser Philosophie haben wir seinerzeit die Ennstal-Classik ins Leben gerufen und viele Freunde haben diesen Gedanken mit Leidenschaft mitgetragen. Wie sagte Walter Röhrl nach der ersten Ennstal 1993: «Burschen machts weiter»

Keine zwei Wochen nach der 25. Ennstal-Classik verwüstete ein Unwetter die Straße über den Sölkpass und die Gegend um Oberzeiring, jenen Ort wo Fritz Enzinger geboren wurde. Die Unwetter-Gefahr wird von Jahr zu Jahr größer.

Aber ohne Glück wäre die Ennstal keine 25 Jahre alt geworden...

Ennstal-Classic 2017

18 - 22 Luglio



| *Bell*

25^a Edizione:

I soci F1GPDC presenti:

Hans-Joachim Stuck, Mark Webber, Derek Bell, Jo Ramirez, Helmut Zwickl und Theo. Nostro amico e medico in servizio permanente alle nostre manifestazioni Gery Brandstetter partecipava con una Alpine e co pilota Wolfgang Brandstetter, Ministro della Giustizia e Vice Cancelliere del governo Austriaco. Ed erano senza scorta!!

| *Porsche 550 RS*



In tutti questi anni sono sempre state presente soci del Club, come piloti partecipando direttamente o anche solo come ospiti d'onore e/o spettatori.

Nostro Presidente Howden Ganley, Teddy Pilette, Tim Schenken, Nanni Galli, David Piper, Tim Parnell, Richard Attwood, Michael MacDowel e tutti gli altri già nominati nell'articolo di Helmut Zwickl.

Anche quest'anno il divertimento era garantito. Il tempo come quasi sempre riservava piogge, nebbie, sole, caldo e freddo con varia intensità, già, come è fatto la Ennstal-Classic.

| *Mikael Glockner, Alex Wurz with his father*





| Irene and Helmut Zwickl



| Alex Wurcz and Jarno Trulli

Purtroppo non ci sono mai stati molti partecipanti italiani, nonostante sponsorizzazioni di vari case automobilistiche italiane, quest'anno la FCA Heritage era presente con una Fiat Mille Miglia pilotato dall'attore austriaco Rudi Roubinek.

La Maserati ha messo a disposizione una nuovissima Quattroporte, che Theo ha guidato per tutto il tempo mostrando con orgoglio questo gioiello di arte automobilistica italiana.

Ma il parco macchine iscritto era sì ricco di marche italiane come Ferrari, Maserati, Alfa Romeo, Lancia ecc. Che facevano bella figura in mezzo alle case tedesche, britanniche, francesi e svedesi.

La Ennstal-Classic è una manifestazione a se stante, ha un carattere particolare che si manifesta non solo nel percorso piuttosto lungo in un panorama bellissimo, ma anche per la tappa sulla pista del

Oesterreichring, dove ogni anno si corre il Gran Premio d'Austria di F1.

Il programma negli anni si è arricchito con l'inserimento della race car trophy riservato alle macchine e modelli pretamente da corsa con un programma a se stante, che ha un notevole successo. Gli organizzatori Helmut Zwickl e Michael Gloeckner, che incominciavano nel lontano 1993 con appena 35 macchine partecipanti, credevano in questa impresa con lo slogan "guidare nell'ultimo paradiso" e con impegno e duro lavoro arrivavano fino ai 25 anni. Come loro stesso ammettono, senza fortuna non ci si sarebbe mai arrivati così lontano.

Complimenti avete creato una manifestazione più unica che raro e di grande successo, che ha contribuito non poco all'economia della cittadina di Groebming e della Stiria.

| Ennstal girls



La Leggenda di Bassano Trofeo Maria Teresa de Filippis

22 - 25 giugno 2017



La Leggenda di Bassano, "Trofeo Giannino Marzotto", questa esclusiva manifestazione internazionale, l'unica al mondo riservata solo ed esclusivamente ad autovetture da competizione della categoria sport-barchetta, ha deciso per ricordare degnamente Maria Teresa de Filippis, da sempre membro del Comitato d'Onore e presenza fissa in tutte le edizioni sin qui svoltesi, di dedicarle il Trofeo per l'equipaggio femminile primo classificato.

Quest'anno il premio è stato vinto dall'equipaggio spagnolo composto da Maria Fernandez e Maria Villasenor alla guida di una potentissima Allard J2X del 1952.



M.T. de Filippis in her Maserati 250F

La Leggenda di Bassano "Trofeo Giannino Marzotto", this exclusive international event, the only one open to only competition race cars of the category sport-barchetta, decided to remember with due honours Maria Teresa de Filippis, since ever present at all editions from the beginning, dedicating a specific trophy to the best ranking female team. This year the award went to the spanish team of Maria Fernandez and Maria Villasenor racing with a powerful Allard J2X of 1952.

Mdm. Maria Fernandez, Mdm. Maria Villasenor with their Allard J2X of 1952



Goodwood Revival 2017

F1 Grand Prix Drivers Club

An aquatic weekend at Goodwood, between deluge and tears of joy...



| *Alfa Romeo GTA in front of 2 Cortina Lotus*

The 2017 Revival meeting suffered a capricious weather but it did not prevent fans to visit this racing car sanctuary.

We have participated to this 20th edition of this unique meeting and again we were enthusiastic and wondered as it was at the first time.

The main secret of this event is about the constant search for perfection. It results in fantastic car entries with rare and prestigious machines.

This year Ecurie Ecosse was in the spotlight. Ecurie Ecosse won both 1956 and 1957 editions of the 24 Hours of Le Mans with their blue and white Jaguar D Types.

In addition to the Le Mans wins Ecurie Ecosse have worn high the colors of Scotland in single-seaters allowing great drivers to find competitive machines. Bagpipes joined a wide range exhibition of cars raced by Ecurie Ecosse where the famous team transporter, whose reproduction by Corgi Toys made

the joy of more than a kid in the sixties, was driven on track by Dario Franchitti a three times Indianapolis 500 Miles winner.

Another highlight of the Revival was the presence of most of the 1957 Monaco Grand Prix racing cars in a way to celebrate the 5th World Championship title of the great Juan Manuel Fangio.

An unexpected event happened on Friday when two anonymous visitors created the buzz on the British circuit: the Fangio brothers (Oscar 'Cacho' Espinosa and Ruben Vazquez) were there incognito but not for long!

It was known for some years that Fangio had two hidden sons from two different women. A DNA test was performed in 2015 following the exhumation of the Argentine driver. The resemblance is astonishing: Oscar and Ruben are true copies of 'El Chueco'!

Paying their entry fees and accompanied by a few friends they merged into the crowd until they arrived



Cacho Fangio, who looks remarkably like his father and former Grand Prix Drivers Club member Juan-Manuel Fangio with Christoph - Antoine



Christoph-Antoine Gaascht with Charles, Duke of Richmond and Gordon at the Goodwood Revival Meeting

in front of the 250F Maserati. 'Cacho' did not resist to request a seat in the car. It intrigued the person in charge of the maintenance of the car who asked the reason of this particular demand.

A little shy, the South American declined his identity. Lord March was immediately informed of the presence of the Fangios and with his keen sense of hospitality he did everything to ensure that the Argentinians did not lack for anything.

During the awards ceremony, they were invited by Lord March to join the podium and to encounter the assistance. Then the two very sensitive men were not able to hide tears of emotion as a recognition of their father's talent and probably as a recognition for them as well.

Something very special happened at this moment in Goodwood. Something remarkable during this remarkable meeting where human aspects are always recognized.

Before this we attended an official presentation about the 'tribute' to the 1957 Formula One year presided by Lord March with by his side Tony Brooks who was driving a Vanwall GP car at the time.

The Fiat 500 celebrated its 60th birthday and the parade organised by the different owners' clubs included all models types even unique copies. Some members of these owners' clubs also took part in different meeting races.

We must also note the remarkable presence of Richard Attwood who finished in fourth position during the Glover Trophy disputed in a heavy rain. Richard was driving a 1965 BRM P261 entered by the Historic BRM Club.

Richard also raced in the Royal Automobile Club TT Celebration at the wheel of a 1965 AC Cobra that he shared with Bill Shepherd; as this race was run in two parts he also drove a Ferrari Drogo in the second one with Christophe Van Riet.

Goodwood folks





| *Ferrari 250 GTO*

Attwood was not the only former F1 drover behind the wheel: Derek Bell raced in the Kinkara Trophy with a Ferrari 250 GT SWB owned by Belgian Marc Devis; Jackie Oliver demonstrated his skills at the wheel of a tiny BMW 700 and completed 7th in the St Mary Trophy while Jochen Mass participated in the same serie on a Jaguar MK1 (15th) as well as Tiff Needell on a Ford Falcon (16th) and Rupert Keegan on a MG Midget ZB (19th).

Meeting with Derek Bell

Goodwood means a lot to you because you are a child of the county?

Yes, Goodwood occupies a big place in my heart, it is here that my passion for motorsport was born. When I was a child my family owned a farm 10 km from the circuit. I was attracted by engine noise when I was very young. Intrigued, I took the road to see my idols: Fangio, Hawthorn and especially Stirling Moss who represented the absolute model of the racing driver, fast, loyal and friendly. He was my hero. When I was sixteen I became a track marshal. This function gave me the opportunity to attend all races but specially to approach the drivers. I was there the day Stirling had his terrible accident in 1962.

It's also on this circuit that you started your racing career?

Indeed, it is here that I had my first race with my Lotus Seven and had my first victory: that was in 1964. Then I set the lap record in Formula 3. For all these reasons, I love Goodwood.

It's always a pleasure for you to be present at the Goodwood Revival?

The pleasure of coming back here is always the same, there are all the drivers of my time. It's a party!

What do you think of the revival of this circuit, abandoned in 1966 and rehabilitated in 1998 fifty years after its creation?

Goodwood has been a model for historic race organisers with the Festival of Speed and then with the Revival Meeting. These organisations gave the idea to the A.C.O. to organise 'Le Mans Classic' and to the A.C.M. the 'Grand Prix de Monaco Historique'. Before that, events of this kind were just meetings but Lord March has made it a mark of excellence in the world of competition reserved for vintage cars. This frenzy for the 'Vintage Automobile' is becoming more and more the prerogative of a certain elite while keeping a human face.

Derek still owns a house in Bognor Regis, a few miles from Goodwood...

Christophe A. Gaascht

Goodwood Revival 2017

Grand Prix F1 Drivers Club

Week-end aquatique à Goodwood, entre déluge et larmes de joie...



D-Day revisited in Goodwood



The Sports cars start

Que d'eau! Le Revival 2017 aura été marqué par une météo capricieuse, mais cela n'a pas empêché les passionnés de rejoindre le sanctuaire de l'automobile.

Nous avons vécu la 20e édition de ce meeting pas comme les autres avec le même émerveillement que la première fois. Le secret de cet événement, c'est bien entendu la recherche permanente de la perfection. Celle-ci se traduit par un plateau fantastique, comportant des machines rares et prestigieuses.

Cette année, c'est l'Ecurie Ecosse qui était à l'honneur. L'Ecurie Ecosse s'est illustrée à deux reprises aux 24 Heures du Mans en remportant les éditions 1956 et 1957 avec des Jaguar Type D. Outre Le Mans, les voitures peintes en bleu, barrées de blanc ont porté haut les couleurs de l'Ecosse en monoplace et ont permis à de grands pilotes de trouver un volant de premier choix. Les cornemuses accompagnaient l'exhibition de tous les modèles de cette étonnante écurie, avec en tête le fameux camion dont la reproduction par Corgi Toys a fait la joie des enfants au début des années '60.

Ce vénérable véhicule était conduit par Dario Franchitti.

Autre moment fort: le rassemblement des principales concurrentes du Grand Prix de Monaco 1957, l'année du cinquième titre de champion du monde du grand Juan Manuel Fangio. Là, l'émotion fut à son comble quand, le vendredi, une double visite surprise fit littéralement le buzz sur le circuit britannique: les frères Fangio (Oscar 'Cacho' Espinosa et Ruben

Vazquez) étaient là incognito! Nous savions depuis quelques années que Fangio avait deux fils cachés issu de deux mamans différentes. Un test ADN a été effectué suite à l'exhumation du pilote argentin en 2015.

La ressemblance est frappante: les deux hommes sont des copies conformes d'El Chueco! Arrivés à Goodwood en payant leur droit d'entrée, accompagnés de quelques amis, ils se sont fondus dans la foule mais, arrivés devant la Maserati 250F, 'Cacho' Fangio n'a pu résister à l'envie de se glisser dans l'habitacle. Cette demande ne manqua pas d'intriguer le responsable de la voiture qui lui demanda la raison de ce souhait. Un peu timide, le Sud-Américain lui déclina son identité. Lord March fut instantanément prévenu de cette visite-surprise, et avec son sens aigu de l'accueil, il fit tout pour que la délégation argentine ne manque de rien.

Lors de la remise des prix, ils furent invités à rejoindre le podium. S'en suivit une touchante rencontre avec les personnes présentes, les deux hommes très sensibles ne cachant pas leurs larmes d'émotion. Il s'est passé quelque chose de très fort à Goodwood, en tout cas le moment le plus magique de toute l'histoire de ce remarquable meeting, où l'aspect humain prime sur tout.

Avant cela, nous avons assisté à la présentation officielle du 'tribute' de l'année Formule 1 de 1957, présidée par lord March avec à ses côtés Tony Brooks, qui à l'époque pilotait une Vanwall en GP.

La Fiat 500 fêtait ses 60 ans, la parade mise au point par les différents clubs et propriétaires comportait



| *F1 race*

tous les modèles, même des exemplaires uniques. Quelques membres du club participaient d'ailleurs aux différentes épreuves.

Notons la présence remarquée de Richard Attwood qui se classa quatrième du Glover Trophy disputé sous une pluie diluvienne. Il pilotait une BRM P261 F1 de 1965. Richard roulait également dans l'épreuve du Royal Automobile Club TT Celebration au volant d'une AC Cobra 1965 qu'il partageait avec Shepherd. Cette épreuve comptant deux manches, il pilota aussi une Ferrari 250 Drogo dans la seconde avec Van Riet. Attwood était loin d'être l'unique ancienne gloire à reprendre le volant. Derek Bell participait au Kinrara Trophy sur la Ferrari 250 GT SWB du Belge Marc Devis. Jackie Oliver nous a gratifié d'un étonnant spectacle au volant de sa minuscule BMW 700, qu'il a mené avec fougue à la 7e place du St Mary's Trophy. Jochen Mass participa à la même série sur une Jaguar MK1 (15e), ainsi que Tiff Needell sur Ford Falcon (16e) et Rupert Keegan sur MG Magnette ZB (2e).

Rencontre avec Derek Bell

Goodwood représente beaucoup pour toi, car tu es un enfant du pays.

Oui, Goodwood occupe une grande place dans mon cœur, c'est ici qu'est née ma passion pour le sport automobile. Quand j'étais enfant, ma famille possédait une ferme à 10 km du circuit.

J'ai été attiré très jeune par les bruits de moteur. Intrigué, j'ai pris le chemin de la piste pour voir rouler mes idoles: Fangio, Hawthorn, mais surtout Stirling Moss qui représentait le modèle absolu du pilote de course, rapide, loyal et sympathique.

C'était mon héros. Quand j'ai eu seize ans, je suis

devenu commissaire de piste. Cette fonction me donnait la possibilité d'assister à toutes les courses mais surtout d'approcher les pilotes. J'étais présent le jour où Stirling a eu son terrible accident en 1962.

C'est également sur ce circuit que tu as débuté ta carrière de pilote.

En effet, c'est ici que j'ai disputé ma première course avec ma Lotus Seven et remporté ma première victoire. C'était en 1964. J'ai ensuite fait le record du tour en Formule 3. C'est pour toutes ces raisons que j'adore Goodwood.

C'est toujours un plaisir pour toi de revenir sur tes terres?

Le plaisir de revenir ici est toujours le même, il y a tous les pilotes de mon époque. C'est la fête!

Que penses-tu de la renaissance de ce circuit, abandonné en 1966 et réhabilité en 1998, cinquante ans après sa création?

Goodwood a été un modèle pour les organisateurs de courses historiques, avec le Festival of Speed et ensuite le Revival Meeting. Ces organisations ont donné l'idée à l'ACO d'organiser 'Le Mans Classic' et à l'ACM le Grand Prix de Monaco Historique. Avant cela, les épreuves de ce genre étaient de simples rencontres, mais Lord March en a fait un label d'excellence dans le monde de la compétition réservée aux voitures anciennes. Cette frénésie pour le 'Vintage Automobile' devient de plus en plus l'apanage d'une certaine élite, tout en gardant un visage humain.

Derek est toujours propriétaire d'une maison à Bognor Regis, à quelques kilomètres de Goodwood...

Christophe A. Gaascht

Visit from overseas



Lyn St. James at the Alfa Romeo museum

Beginning of octobre we had a special visit from overseas, from America came to Italy for a couple of days Lyn St.James and Joanne Villeneuve.

Lyn is an american female racing legend showing an extraordinary curriculum with 7 Indianapolis 500 (including rookie of the year in 2005) starts, class winner at the 24 hours of Daytona and 12 Hours of Sebring and is now active in helping young women drivers. She was accompanied by Joanne Villeneuve, widow of Gilles and mother of Jacques Villeneuve.

Their programme included visits to Ferrari, Maserati, Lamborghini, Dallara, Alfa Romeo, Monza autodromo ecc. and Theo took them also to the Panini museum and for an evening with the Modenes Circolo della Biella and then to the Monza autodromo and the Scuderia del Portello. Giovanni Perfetti, Matteo Panini and Marco Cajani, all received them and illustrated the italian motoracing world.

Watching the fotos one can recognise they had a pleasant time and a lot of fun. Joanne and Lyn, thank you for coming and whenever it may happen, you will always be welcome.

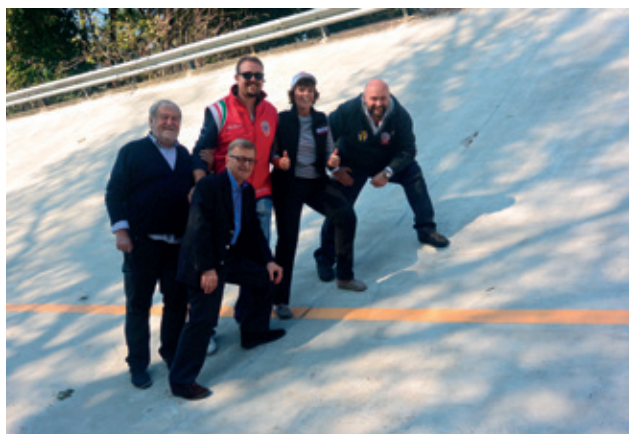
Theo, Lyn, Mauro, Giovanni, Joanne



Una visita da oltre oceano



Monza podium



Monza parabolica



Joanne, Lyn, Giovanni and Matteo

All'inizio di Ottobre avevamo una visita speciale. Da oltre oceano venivano per un paio di giorni Lyn St.James e Joanne Villeneuve. Lyn, pilota donna, una legenda delle corse automobilistiche con un curriculum straordinario. 7 volte alla 500 di Indianapolis (nel 2005 Rookie of the Year), vincitore di classe alle 24 ore di Daytona e le 12 ore di Sebring, oggi si occupa a dare una mano alle donne pilota giovani. L'ha accompagnata Joanne Villeneuve, vedova di Gilles e madre di Jacques Villeneuve. Il loro programma includeva visite alla Ferrari,

Maserati, Lamborghini, Dallara, Alfa Romeo, autodromo di Monza ecc. e Theo li portava anche al Museo Panini e ad una serata del Circolo della Biella e poi all'autodromo di Monza e alla Scuderia del Portello. Giovanni Perfetti, Matteo Panini e Marco Cajani li riceveva illustrando loro lo scenario delle corse automobilistiche italiane.

Guardando le foto si capisce che era una piacevole visita e che si sono divertite.

Grazie Lyn e Joanne per la vostra visita e se vi capita sarete sempre le benvenute tra noi.



Annual General Assembly F1 Grand Prix Divers Club 2018

30 Mai - 3 Juin 2018

Cher ami, Cher membre du F1 GPDC

Venez nous rejoindre, changer de piste et de stand, après ce Grand Prix de Monaco pour notre Assemblée Générale 2018. Pour le plaisir de tous, nous revenons en France dans son Sud-Ouest, Bordeaux sera notre ville d'arrivée et de départ pour ceux venant en Avion. Le Château des Vigiers **** sera le lieu où nous séjournons. C'est un week-end de détente, d'épicurien et de découverte que nous vous proposons.

C'est un rallye d'automobiles de sport et de collection. Vous venez avec votre automobile ou ce sera l'occasion d'en partager une. A travers un carnet de route vers l'Ouest, nous arriverons dans le Sauternais au Château d'Yquem pour une visite et dégustation privilégiée, un stop déjeuner dans un autre Grand Cru Classé à proximité de Bordeaux mais tout est secret, ce sera un parcours de Golf, la visite du Château de Brides, des diners pour le plaisir des papilles. Un autre carnet de route vers l'Est au " Pays " des Châteaux forts une incroyable découverte du Périgord Noir vous attends

Si vous êtes séduit par ce programme, ne tardez pas à revenir vers moi, ne tardez pas les places sont limitées .

Dear friends and members

Please come and join us after the 2018 Monaco F1 Grand Prix for a surprise extravaganza, May 30th - June 3rd, 2018. The city of Bordeaux, France, will be the arrival and departure city for those arriving by plane. Accommodation will be organized at the Château des Vigiers,**** where we will be offering a weekend of relaxation and epicurean delights.

The weekend will consist of a rally of sports cars and collectibles. You can choose to either come with your own car or there will be the opportunity to share one – please advise us of your choice. We will arrive in the Sauternes area at the Château Yquem for a special food and wine tasting experience, then we will stop at another Grand Cru classé near Bordeaux and more ... but everything will be a surprise and will be revealed on site. However please be aware you can also play a round of golf and visit the Château de Brides where a pure dining experience for the pleasure of the taste buds awaits. Also an additional part of the programme is a visit to the incredible medieval castles of Périgord Noir. This should not be missed. An incredible adventure awaits you.

If you are tempted by this sumptuous program organized around our General Assembly, do not hesitate to contact me or Agnes (acarlier@capp.ch, Tel 0041 794554422) as bookings are not unlimited.

| *Château des Vigier*





Bordeaux

Liebe Freunde und Mitglieder

Bitte macht mit und kommt nach dem F1 Grossen Preis von Monaco auf eine Reise "Ueberraschungsextravaganz" vom 31.Mai bis 3.Juni 2018. Die Stadt Bordeaux, Frankreich, ist der Ziel- und Abreiseort fuer die die per Flugzeug kommen. Unterkunft wird bereitgestellt im Château des Vigiers****, wo ein langes Wochenende in Relax und voll epikurischer Genuesse offeriert wird. Das Wochenende besteht aus einer Rally in historischen Sport und Klassikautos. Ihr habt die Wahl mit eurem eigenen Auto zu kommen oder die Moeglichkeit zu nuetzen mit jemand anderem mitzufahren. Bitte um kurze Mitteilung eurer Wahl. Wir werden in die Region Sauternes fahren zum Château Yquem fuer ein ganz spezielles enogastronomisches Erlebnis, dann werden wir in einem weiteren klassifiziertem Grand Cru in der Naehe von Bordeaux einkehren aber das ist Teil der Ueberraschung, die erst vor Ort gelueftet wird. Jedenfalls besteht die Moeglichkeit eine Runde Golf zu spielen und das Château de Bridoire zu besuchen, wo ein einzigartiges Dinner fuer den Genuss der Gaumenfreuden auf uns wartet. Ein zusaetzlicher Teil des Programmes ist der Besuch des einzigartigen mittelalterlichen Schlosses Périgord Noir, das muss man gesehen haben und ist es wert nicht versaeumt zu werden. Solltet ihr von diesem ueppigen Programm angetan sein, dann zoegert bitte nicht und meldet euch bei mir oder bei Agnes (acarlier@capp.ch, Tel 0041 794554422) die Teilnehmerzahl ist nicht unbegranzt.

Cari amici e soci

Venite a riunirvi dopo il Gran Premio F1 di Monaco in Francia dal 31 Maggio al 3 Giugno 2018 per una "sorpresa-stravaganza". La città di Bordeaux è il luogo di arrivo e di partenza per chi viene in aereo. Il soggiorno è previsto al Château des Vigiers****, dove sarà organizzato un week end di relax e delizie epicuree. Durante questo fine settimana ci sarà un rally di macchine sport e classiche. Si può scegliere di venire con la propria vettura oppure potete cogliere l'occasione per salire sulla macchina di qualcun altro, comunicando per favore la vostra scelta. Andremo nella regione Sauternes al Château Yquem per un'esperienza speciale enogastronomica, poi ci fermiamo ad un altro Grand Cru classificato nei pressi di Bordeaux e... , ma questo farà parte delle sorprese che saranno rese note in loco. Comunque ci sarà anche la possibilità di giocare a golf e di visitare il Château de Bridoire, dove ci aspetta un dinée festival gustativo. Ulteriore parte del programma è la visita al castello medievale Périgord Noir, tappa imperdibile per l'incredibile esperienza che vi regalerà. Se siete tentati da questo sontuoso programma organizzato in concomitanza all'Assemblea Generale, non esitate e comunicate la vostra partecipazione contattando me o Agnes (acarlier@capp.ch, Tel 0041 794554422), perché i posti non sono illimitati.



Une Organisation de



5 rue Ausone
33000 Bordeaux

www.xkandco.com

Anniversaries 2017

Congratulations

	07.12.1925	<i>Doyen of the Club</i> <i>Nano da Silva Ramos</i>	<i>92</i>
February	20.02.1937	<i>Roger Penske</i>	<i>80</i>
	25.02.1932	<i>Tony Brooks</i>	<i>85</i>
April	16.04.1942	<i>Sir Frank Williams</i>	<i>75</i>
May	31.05.1942	<i>Jo Vonlanthen</i>	<i>75</i>
June	01.06.1947	<i>Ron Dennis</i>	<i>70</i>
	25.06.1932	<i>Tim Parnell</i>	<i>85</i>
July	13.07.1957	<i>Thierry Boutsen</i>	<i>60</i>
	26.07.1942	<i>Teddy Pilette</i>	<i>75</i>
August	17.08.1952	<i>Mario Theissen</i>	<i>65</i>
September	18.09.1947	<i>Giancarlo Minardi</i>	<i>70</i>
	25.09.1942	<i>Henri Pescarolo</i>	<i>75</i>
December	30.12.1942	<i>Guy Edwards</i>	<i>75</i>



Museo dell'Automobile
BONFANTI - VIMAR

IL FUTURO
E' DI CHI
HA UNA
STORIA DA
RACCONTARE

THE FUTURE
BELONGS
TO THOSE
WHO HAVE
A STORY TO TELL



1991

Museo dell'Automobile BONFANTI - VIMAR

Via Torino, 2 - Romano d'Ezzelino (VI)
tel. e fax +39.0424.513690 - info@museobonfanti.veneto.it
www.museobonfanti.veneto.it

Fondato nel 1991 da un gruppo di soci tra i più rappresentativi del CVAE (Circolo Veneto Automoto d'Epoca, a sua volta nato nel 1961 e secondo club in Italia per anzianità), il Museo dell'Automobile "Bonfanti-VIMAR" è stato il **primo museo europeo ad organizzare mostre tematiche semestrali**.

Le 40 esposizioni, organizzate tra il 1991 ed il 2011, hanno permesso al "Bonfanti-VIMAR" di guadagnare più volte, nel 1999, 2000, 2001, 2004 e 2007, il Trofeo di "miglior museo europeo della motorizzazione", organizzato annualmente a Mulhouse, nell'Alsazia francese durante la "Grande Parade de Mulhouse - Festival automobile". Fornito di un **nutrito archivio** con una sezione definita "Archivio Storico Veneto" che raccoglie oltre 800 voci fra pionieri, inventori, progettisti, piloti, imprenditori, imprese, primati, manifestazioni e altro, il "Bonfanti-VIMAR" viene spesso consultato da riviste specializzate, giornalisti, scrittori, case automobilistiche e studenti.

Si sono inoltre consolidati negli anni **prestigiosi accordi di collaborazione** con il Museo Nazionale dell'Automobile di Torino, con il Museo Nicolis di Villafranca (VR), con il Museo Nuvolari di Mantova, con il Gruppo Editoriale Domus, con la Galleria Ferrari, con il Museo Lamborghini, con il Museo Alfa Romeo e con TG2 Motori e il Canale televisivo tematico "Nuvolari".

Il museo "Bonfanti-VIMAR" organizza fin dal 1997, mediamente due volte l'anno, **corsi per restauratori di veicoli d'epoca**: percorsi formativi di diversa tipologia e durata, per principianti e per professionisti, teorici e pratici.

Founded in 1991 by a group of Members of the CVAE (Circolo Veneto Automoto d'Epoca) among the most representative - the Club had been born in 1961 - the Automobile Museum "Bonfanti-VIMAR" was the **first one in Europe to organize six month long thematic exhibitions**. 40 exhibitions, organized between 1991 and 2011, allowed the "Bonfanti-VIMAR" to win much more than once the trophy "**Best motoring museum in Europe**" - in 1999, 2000, 2001, 2004 and 2007. The trophy is granted yearly in Mulhouse, in French Alsace, during the "Grande Parade de Mulhouse - Festival Automobile". With a **rich archive** of over 800 items between pioneers, inventors, designers, drivers, entrepreneurs, companies, firsts ever, exhibitions and more, the "Bonfanti-VIMAR" is often consulted by specialized magazines, reporters, writers, automotive houses and students. Over the years **prestigious cooperation agreements** were made with the Museo Nazionale dell'Automobile in Turin, with the Nicolis Museum in Villafranca (VR), with the Nuvolari Museum in Mantua, with the Domus Publishing Group, with the Galleria Ferrari, with the Lamborghini Museum, with the Alfa Romeo Museum, with the weekly motoring magazine of the nationally broadcasted Channel Two, TG2 Motori, and with the private TV channel Nuvolari. The "Bonfanti-VIMAR" Museum organized, on average twice per year, **course for collectible cars restorers**, formation courses of different kind and duration, for beginners and professionals, both theoretical and practical.

Obitoire

Dan Gurney

Dan était un très grand pilote, il fait partie des seigneurs que nous admirons, nous les authentiques passionnés de la grande époque. Quelle classe et quel charisme se dégageait de ce gentleman. J'ai eu la chance de le croiser à trois reprises et ce fut toujours pour moi un étrange émerveillement. La première fois, c'était à Goodwood au tout premier Revival en 1998, je suis tombé nez à nez avec lui devant la porte de la salle de briefing. Je me suis exclamé : Dan Gurney ! Il m'a répondu par un large sourire et m'a ensuite demandé d'où je venais. Je lui ai dit que j'étais né près de Spa, le seul fait de prononcer ce mot l'a impressionné. La seconde fois, c'était à Spa Francorchamps en 2002, je travaillais dans l'équipe speaker, je me souviens qu'il pleuvait des cordes. J'étais chargé de présenter la cérémonie protocolaire. Pour mieux m'imprégner de l'atmosphère, je me suis rendu dans le stand où se trouvait la somptueuse Eagle. C'est à ce moment que j'ai vu débarquer Paul Frère avec sa Porsche 911, accompagné du photographe Van Bever. Les deux hommes avaient soudain trente-cinq ans de moins... Ils se sont engouffrés dans le box et ont religieusement écouté la symphonie du moteur... Dan leur a réservé un accueil empressé. J'ai enfin revu le géant américain à Goodwood en 2012. Toujours le même ! Faisant preuve d'une patience de saint avec un chasseur d'autographes, qui lui a mis sous le nez une trentaine de clichés. Dan a patiemment signé toutes les images, affichant ce grand sourire qui était somme toute sa marque de fabrique. Cet homme a réalisé un nombre incalculable de succès avec propreté et talent. Le Mans 1967, la course du siècle, il l'a remportée avec son compatriote A.J. Foyt. La semaine suivante il gagnait le Grand Prix de Belgique F1 à Spa Francorchamps, sur ce circuit endiablé, aux moyennes étourdissantes, où une victoire avait un parfum de bravoure. La famille Mathoul de Stavelot, se souvient encore aujourd'hui d'avoir hébergé cette merveilleuse Eagle, née du génie de Gurney. Les Mathoul ont surtout en mémoire, le personnage attachant et gentil qu'il était. Comme il est difficile de voir partir une si belle personne!

Christophe A. Gaascht



The passing of Dan Gurney at the age of 86 marks a sad day for motor racing and for the Grand Prix Drivers Club. We knew he had been poorly for some time but the stark reality of his death will take more time to sink in. Also, for the motor racing community the legacy of Dan Gurney will mark him as one of the greatest racing drivers of the period as well as a man who contributed probably more to motor racing than most, in that he was gifted in all branches of the sport, created and ran his own Grand Prix and sports car teams and even designed his own motorcycle. Dan was born on the East Coast of the United States where his father, John Gurney was a noted opera singer who, on retirement, took his family to the sunny climes of California where young Dan thrived. He started racing with a modest Triumph TR2 sports cars and showed such talent that he was offered a number of drives. He came to the fore with Porsche 550 spyders and then Ferrari sports cars loaned to him by wealthy racing enthusiasts. As a result of this word got back to Enzo Ferrari about this tall and talented driver who could tame some of Ferrari's more powerful and difficult sports cars of the time. It was no surprise when he came to Europe and joined the Ferrari factory team for the 1959 season alongside our noted member Tony Brooks. In those days Dan was the typical young Californian with a short crew cut and impeccable manners and style. His first grand prix was in a factory Ferrari at the French Grand Prix of 1959 driving the new Dino 246 alongside Olivier Gendebien, Tony Brooks, Phil Hill and Jean Behra.

Being sensible Dan qualified 12th fastest just behind Gendebien but by fifteen laps he was up to seventh but shortly after moving up to sixth a stone thrown up by Jean Behra's Ferrari pierced his radiator and put him out of the race but the potential was clearly there. In his next Grand Prix at the mighty Avus circuit in Germany he finished second and a legend was born.

His finest grand prix season was in 1961 when he drove for Porsche with their new Formula 1 car the 718. The was 3rd in the World Championship despite not having won a grand prix but he rectified this the following year when he won the French Grand Prix at Rouen for Porsche in the Porsche 804. In total he won four grand prix races the most satisfying being in 1967 when he drove his own AAR Eagle Formula 1 car to victory in the Belgian Grand Prix. However other doors were open to him and he was able to persuade Colin Chapman to build a car to race at Indianapolis using the new Ford V8 engine. Chapman set about building two, one for Dan and the other for Jim Clark. By now Jim Clark was one of Dan's true fans and often said that the only driver he feared was Dan. Indeed it was pressure by Dan in a Formula 1



DANIEL SEXTON GURNEY

1931-2018

With one last smile on his handsome face, Dan drove off into the unknown just before noon today, January 14, 2018. In deepest sorrow, with gratitude in our hearts for the love and joy you have given us during your time on this earth, we say 'Godspeed.'

Evi Gurney, the Gurney family, and AAR teammates

*"...Smell the sea and feel the sky
Let your soul and spirit fly into the mystic..."*

*Dan passed away due to complications from pneumonia. According to his wishes, the funeral will be private. In lieu of flowers, please consider donations to Hoag Hospital Foundation in Newport Beach, CA. For those that want to express their sentiments, please write a note to eagleracingcarsusa@aarinc.com.

race at Brands Hatch that caused Clark to make a rare mistake and drive off the road into the banking. The Indianapolis visit in 1963 turned Indianapolis racing upside down and the days of the front engined cars at the circuit were over. Sadly Dan, who created the revolution at Indianapolis, never won the 500 and, ironically, when Bobby Unser won the 1968 Indianapolis in one of Dan's Eagles the engine he used was not the Ford, which, again, Dan had launched into the International scene, but a modified Offenhauser engine.

Away from Formula 1 he was to go on to win the 1967 Le Mans 24 Hours race for Ford in the Mark IV GT40 with A J Foyt and when he retired he became a full time

constructor and built his own AAR cars for Can-Am, Formula 5000, TransAm and IMSA. His Toyota GTP car won the title in 1992 and 1993 with Juan Manuel Fangio II at the wheel.

Dan's contribution to motor racing was immense but crowning it all was not only his attitude towards his competitors but his general happy and friendly demeanour which made him welcome wherever he travelled.

We in the Grand Prix Drivers Club send our condolences to Evi Gurney, his wife, and his sons Justin, Alex, Dan Jnr and Jimmy

Comité actuel

Howden Ganley **2013**

Président

Emanuele Pirro **2013**

Vice Président

Hans-Joackim Stuck **2017**

Vice Président

Theo K. Husc hek **2002**

Secrétaire Général

Comité

Toulo de Graffenried **2002-2007**

Président d'Honneur

Président 1980-2002

Secrétaire Général 1962-1980

Phil Hill **2008**

Président d'Honneur

CdM 1961

Président 2002-2008

Juan Manuel Fangio **1962-1995**

CdM 1951-54-55-56-57

Président d'Honneur

Louis Chiron **1962-1979**

Président

Jochen Mass **2008-2011**

Président

Maria Teresa de Filippis

Président d'Honneur 2011-2016

Vice Président 1997-2011

Secrétaire Générale 1984-1997

Bernard Cabier **1982-1984**

Secrétaire Général

Paul Pettavel **1962-1978**

Secrétaire Adjoint

Theo K. Husc hek **1997-2002**

Secrétaire Adjoint

Teddy Pilette **2013-2017**

Vice Président

Members Actif

Philippe Alliot (FR)

Kurt Abrens (D)

Mario Andretti (USA)

CdM 1978

Gerry Ashmore (GB)

Richard Attwood (GB)

Derek Bell (GB)

Gerhard Berger (A)

Bob Bondurant (USA)

Thierry Boutsen (B)

David Brabham (AUS)

Tony Brooks (GB)

Martin Brundle (GB)

Mariò de Araujo Cabral (P)

Adrian Campos (E)

Ivan Capelli (I)

Eddie Cheever (USA)

David Coulthard (GB)

Derek Daly (IRL)

Yannick Dalmas (F)

Hermano da Silva Ramos (BR)

Andrea de Adamich (I)

Guy Edwards (GB)

Teo Fabi (I)

Emerson Fittipaldi (BR)

CdM 1972-74

Nanni Galli (I)

Howden Ganley (NZ)

Jean Guichet (F)

Dan Gurney (USA)

Mika Hakkinen (SF)

CdM 1998, 1990

Jim Hall (USA)

Brian Henton (GB)

Hans Herrmann (D)

Damon Hill (GB)

CdM 1996

Takachiho Inoue (J)

Jean-Pierre Jarier (F)

Alan Jones (AUS)

CdM 1980

Stefan Johansson (S)

Ukyo Katayama (J)

Gérard Larrousse (F)

Niki Lauda (A)

CdM 1975-77-84

Helmut Marko (A)
Paolo Marzotto (I)
Jochen Mass (D)
Tiago Monteiro (P)
Stirling Moss (GB)

Kazuki Nakajima (J)
Satoru Nakajima (J)
Tiff Needell (GB)

Henri Pescarolo (F)
Teddy Pilette (B)
David Piper (GB)
Emanuele Pirro (I)
Alain Prost (F)

CdM 1985-86-89-93

Dieter Quester (A)

Bobby Rahal (USA)
Hector Rebaque (MEX)
Keke Rosberg (SF)

CdM 1984

Nico Rosberg (D)
 CdM 2016

Jody Scheckter (SA)
 CdM 1979

Tim Schenken (AUS)

Vern Schuppan (AUS)

Jackie Stewart (GB)
 CdM 1969-71-73

Philippe Streiff (F)

Hans-Joachim Stuck (D)
Danny Sullivan (USA)
Marc Surer (CH)

Patrick Tambay (F)

Nino Vaccarella (I)
Jo Vonlanthen (CH)

Derek Warwick (GB)

John Watson (GB)

Mark Webber (AUS)

Mike Wilds (GB)

Reine Wisell (S)

Alexander Wurz (A)

Alex Yoong (MY)

Alessandro Zanardi (I)

Members Presse

Graham Gault (GB)

Murray Walker (GB)

Axel Schmidt (D)

Helmut Zwickl (A)

Membres Décédés

S.M. *Shah d'Iran*
 S.A.I. *Prince Louis Napoléon*
 S.A.S. *Prince Rainier III de Monaco*
 S.A.R. *Prince Nicolas de Roumanie*
 S.A.R. *Prince Bertil de Suède*
 S.A.R. *Bernhard Prince de Pays Bas*
 S.D. *Fuerst Paul Metternich*
 H.G. *Freddy Duke of Richmond & Gordon*
M. Giovanni Agnelli
M. Romulo O'Farrill
M. Maurice Baumgartner

Michele Alboreto
Cliff Allison
Chris Amon

Giancarlo Baghetti
Birabongse Bhanubandh
Jean Pierre Beltoise
W.O. Bentley
Giampiero Biscaldi
Juan Manuel Borden
Jack Brabham
Giovanni Bracco
Manfred von Brauchitsch
Antonio Brivio Sforza

Leslie Brooke
Alan Brown
David Brown
Eugen Bjoernstadt

Albert Cagno
Colin Chapman
Louis Charavel
Louis Chiron
Gianfranco Comotti
Caberto Conelli
Franco Cortese
Carlo Castelbarco
Luigi Castelbarco

<i>Luigi</i> Chinetti	<i>Jules</i> Goux
<i>John</i> Cooper	<i>Toulo</i> de Graffenried
<i>Anthony</i> Crook	<i>Giambattista</i> Guidotti
<i>Briggs</i> Cunningham	
<i>Bernard</i> Cahier	<i>Mike</i> Hailwood
	<i>Bruce</i> Halford
<i>Willy Peter</i> Daetwyler	<i>David</i> Hampshire
<i>Sammy</i> Davis	<i>Duncan</i> Hamilton
<i>Albert</i> Divo	<i>Huschke</i> von Hanstein
<i>Ken</i> Downing	<i>Bob</i> Harper
<i>René</i> Dreyfus	<i>Thomas</i> Harrison
	<i>Graham</i> Hill
<i>Philippe</i> Etancelin	<i>Phil</i> Hill
<i>Leon</i> Elskamp	<i>Francis</i> Howe
<i>George</i> Eyston	<i>Dennis</i> Hulme
<i>Juan Manuel</i> Fangio	<i>Innes</i> Ireland
<i>Enzo</i> Ferrari	
<i>Richard</i> von Frankenberg	<i>Elisabeth</i> Junek
<i>Paul</i> Frère	
<i>Maria Teresa</i> de Filippis	<i>Loris</i> Kessel
<i>John C.</i> Fitch	<i>Karl</i> Kling
<i>Rudolf</i> Fischer	
<i>Ian</i> Fraser-Jones	<i>Hermann</i> Lang
	<i>Renaud</i> de Laborderie
<i>Frederic Antony</i> Gaze	<i>Hermann</i> von Leiningen
<i>Hans</i> Geier	<i>Les</i> Leston
<i>Olivier</i> Gendebien	<i>Brian</i> Lewis
<i>Bob</i> Gerard	<i>Guy Camille</i> Ligier
<i>Pether</i> Gethin	<i>Pete</i> Lovely
<i>José Froilan</i> Gonzales	<i>Giovannino</i> Lurani
<i>Francisco</i> Godia Sales	<i>Lance</i> Macklin
<i>Amédée</i> Gordini	<i>Ernesto</i> Maserati

Umberto Maglioli
Robert Manzon
Raymond Mays
Giannino Marzotto
Michael MacDowel
Bitito Mieres
August Momberger
Hermann Paul Mueller
Gino Munaron
David Murray

Alfred Neubauer

Nello Pagani
Peter de Paolo
Mike Parkes
Reg Parnell
Tim Parnell
Cesare Perdisa
Roland Peugeot
Francois Picard
Paul Pietsch
André Pilette
Denis Poore
Ferry Porsche
Charles Pozzi

Giulio Ramponi
Clay Regazzoni
Tony Rolt

Roy Salvadori
Jean Sage

Carlo Salamano
Consalvo Sanesi
Giorgio Scarlatti
Ernst Seiler
Dorino Serafini
Carroll Shelby
Witney Straight
Rolf Stommelen
Mike Sparken
Hans Stuck
John Surtees
Jacques Swaters

Mario Tadini
Henry C. Taylor
Piero Taruffi
Manuel de Teffé
René Thomas
Eric Thompson
Maurice Trintignant
Ken Tyrrell

Gino Valenzano
Pierre Veyron
Pépé de Villapadierna
Gigi Villoresi

Rob Walker
Peter Westbury
Tommy Wisdom
John Wyer





TOTAL
COMMITTED TO BETTER ENERGY



BETC - Photo credit: Aston Martin Racing



VICTORY THROUGH UNITY

Total congratulates the Aston Martin Racing team and its drivers on the outstanding victory in the FIA WEC* round in [country name]. We are proud of this success that demonstrates yet again TOTAL QUARTZ engine oil will guarantee that you benefit from our cutting-edge technology for a longer lasting car engine performance. Tested on the track, available to everyone.

*World Endurance Championship

www.lubricants.total.com



Keep your engine younger for longer





Four the team.

Congratulations Lewis, on your fourth Formula 1 World Champion title. And to each and every member of the Mercedes-AMG Petronas Motorsport team on your fourth Constructors' World Championship win in a row. We couldn't be more proud of these incredible achievements.

#4theteam



AMG
PETRONAS
MOTORSPORT