



GRAND
PRIX
DRIVERS
CLUB

2019



Fuelling performance



Total is proud to be the official fuel supplier of the FIA WEC*, a championship that pushes a car engine's long-lasting performance to its limits. TOTAL EXCELLIUM, thanks to its cutting-edge fuel technology, will ensure engine cleanliness and optimal efficiency for every team during one of the toughest endurance car races in the world. Tested on the track, available to everyone.

*World Endurance Championship.



GRAND
PRIX
DRIVERS
CLUB

Remerciements:

Gery Brandstetter
Peter Nygaard
Agnes Carlier
Stefano Chiminelli
Christoph-Antoine Gaascht
Graham Gauld
Matteo Panini
Ennstal-Classic

Photo's:

Leo Hoeld
Peter Meierhofer
Peter Nygaard
Axel Schmidt
Stefano Chiminelli
Antoine Seyler

F1 Grand Prix Drivers Club

General Secretary

Theo K.Huschek
P.O. Box GEO 271 - 24100 Bergamo - Italie
Tel. +39 035 4599701 - 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

Howden Ganley

24.12.1941 2013 - 2019



Comité actuel



Emanuele Pirro

*Président
2019*



Mario Theissen

*Vice Président
2019*



Tim Schenken

*Vice Président
2019*



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*

H.R.H. *Prince Michael of Kent*

H.G. *Charles Duke of Richmond
and Gordon*

Members d'Honneur

Gerald Brandstetter

Aleardo Buzzzi

Ron Dennis

Bernie Ecclestone

Piero Ferrari

Mauro Forghieri

Dario Franchitti

Sir Patrick Head

Alexander Hesketh

Mario Illien

Claude Le Guézec

Giancarlo Minardi

Roger Penske

Adrien Maeght

Monisha Kaltenborn

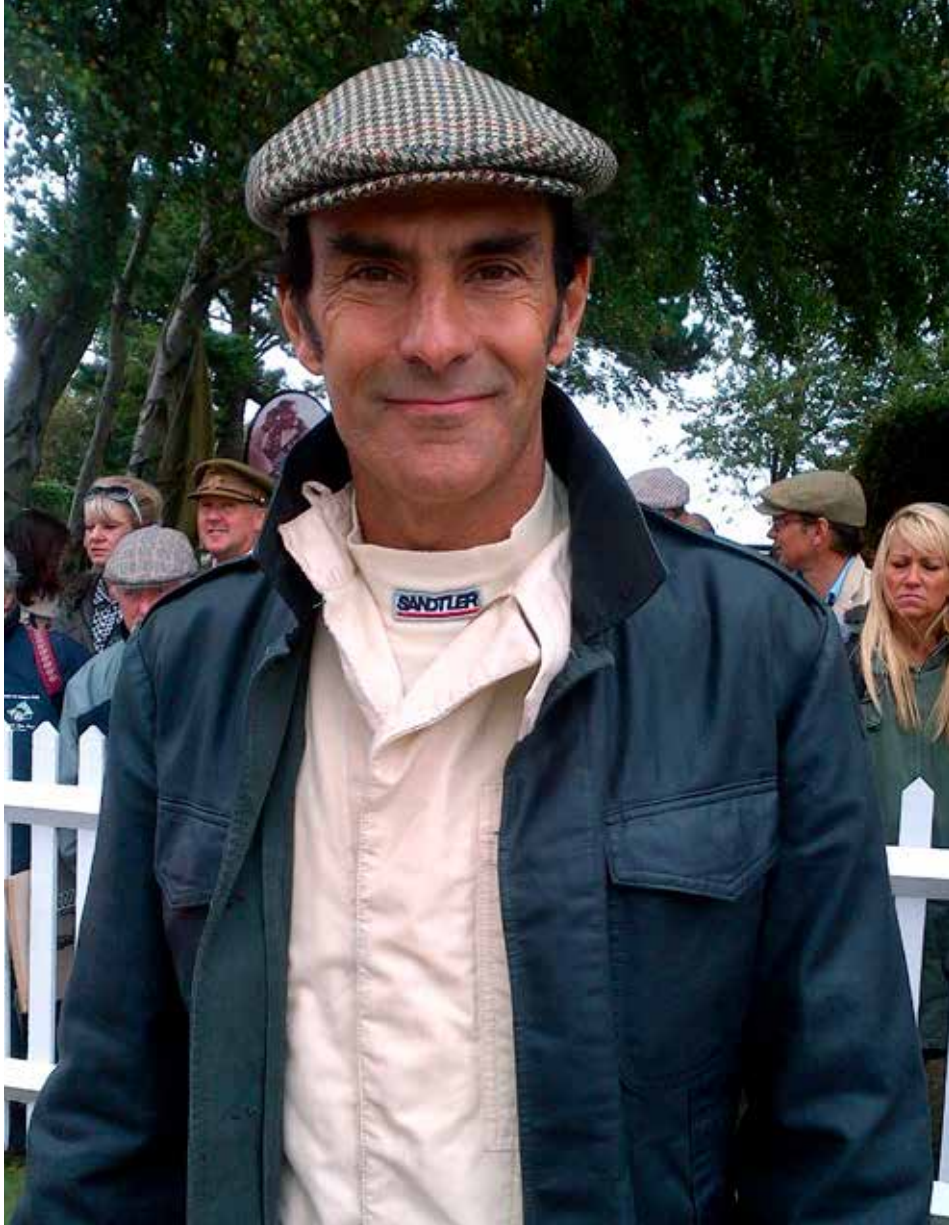
Jo Ramirez

Peter Sauber

Antoine Seyler

Mario Theissen

Sir Frank Williams



| Emanuele Pirro

A word from the President

Dear friends,

Another year has gone by and we are facing an interesting and challenging 2020.

This year Formula One celebrates its 70th anniversary. Nino Farina has been the first F1 world champion and after him, 32 different drivers can claim to have achieved this prestigious and unique title. Many have lost their lives in trying to achieve it or even after having achieved it. The “Big Book” of the history of Motorsport is written as well with their blood. Some have written it with big and bold letters, some others, barely left a mark. However, we all have a common denominator, “we all gave all we had to follow a dream and try to achieve it”! 70 years are a lot, and not so much at the same time. When you think of the early days and look at the pictures and the cars, it really looks like a different world, a lot further away than 70 years ago. On the contrary, there are still people like Stirling Moss and some others among us...

I hope that Formula One will keep its magic appeal on people as it has always had; and I hope that people will keep looking at the good side of it without focusing on the things they don't like. I would like to see more positiveness from some media and some fans.

I strongly believe that, in today's super-fast changing world, Heritage is a strong and valuable asset that cannot be created if one doesn't have it. This is a good reason to try to keep the Grand Prix Drivers Club alive and healthy.

In 2019 we had our general assembly in Imola during the Historic Minardi day. We celebrated the jubilee of Ayrton Senna and Roland Ratzenberger with the presence of Roland's father. It has been a perfect environment to celebrate the past and discuss about the future. We cannot thank Giancarlo Minardi enough for his hospitality. My wish for the future is to attract younger members and have the Club become more appealing for them.

We only gather together a couple of times per year and it is always a very pleasant time, we share stories, we get to know each other better and, last but not least... we laugh!

For 2020, we are talking to F1 in order to have a space dedicated to the GPDC in the exclusive Paddock Club during this year's 70th anniversary celebrations, and have random members coming and share stories with the VIP guests.

We are also trying to put seeds on the ground in order to give the Club a bright, better structured and secure future. Thank you to all!

Il vostro appassionato Presidente,



Imola - The Club annual meeting and General Assembly 2019

April 26 - May 1, 2019



Teddy Pilette, Mario Theissen, Theo, Hans Herrmann, Gery Brandstetter, Jo Ramirez, Emanuele Pirro, David Piper, Daniele Audetto, Jo Vonlanthen, Howden Ganley

The 2019 General Assembly was held in April, as usual, at the Circuito Dino & Enzo Ferrari at Imola where our Grand Prix Drivers Club member Giancarlo Minardi hosted Minardi Day 2019, an annual historic car festival at the famous former Grand Prix track. This year was special as it marked the 25th anniversary of the death of the great Ayrton Senna at the circuit in 1994 and Giancarlo Minardi with General Secretary Theo had arranged the usual number of visits and experiences wrapped around the main job which was to review the past year and look forward to the future.

We had a reasonable turnout of members for the Imola weekend but we missed one regular attendee,

Nanni Galli who was unable to attend due to illness, but at the same time were able to welcome two first-time attendees, Daniele Audetto former team manager of Ferrari and Irish grand prix driver Derek Daly who had flown over from the United States for a European trip and so was able to attend. Needless to say Daly, who could light up any party was in great form over the entire weekend.

Also as this was a weekend remembering Ayrton Senna the busiest member was former McLaren manager Jo Ramirez who was constantly being interviewed by the Italian media due to his close friendship with Senna during Senna's McLaren years.



Senna wall



Memorial service



Daniele Audetto, Gabriele Fabbri "con signore"



Derek Daly, Howden Ganley, Emanuele Pirro, Jo Ramirez and Dick Attwood

We also had other members who visited us during the three days including Riccardo Patrese, Ferrari chief engineer Mauro Forghieri.

What made the Assembly more important this year was that our President Howden Ganley was due to step down after running for two full terms and so we faced an election of a new President

Away from the business side there was the usual variety of events and visits which mark the Assembly every year.

For example, as we were in the right region of Italy we visited one of the best known producers of balsamic vinegar, Pedroni, in the town of Nonantola.

Press conference



This family business was founded by Giuseppe Pedroni in 1862 and continues today as a family business. The family also own the tavern on the same site where we had lunch. The whole process of producing balsamic vinegar is steeped in history and we were shown some wooden vats that were over 100 years old and still used today.

On another day we made a second visit to the Panini ranch which is not only one of the finest producers of biological parmesan cheese but also the home of the Panini car collection.

It was Umberto Panini, who had made the family fortune out of promotional cards such as cigarette

The whole group of participants



cards before and immediately after the war, who stepped in and helped save the collection of Maserati cars and artefacts collected by the Orsi family during their ownership of the company.

As a result Mr. Panini saved from sale cars such as Stirling Moss's Eldorado sponsored Maserati Indy car that ran in the Race of Two Worlds at Monza but other rare models of racing and early road cars.

Since then Umberto's son Matteo has not only raced many of these cars in historic events but added other cars to the collection including the car that launched our Grand Prix Drivers Club member Sir Jackie Stewart's career in racing. The car, a modest Marcos-Ford that Jackie raced in 1961 is one of Matteo's newest additions.

The members had an inside look at the production of parmesan cheese and then spent a lot of time going round the various racing cars in the museum.

This was not the only museum visit as we also visited the Lamborghini museum which was recently greatly enlarged and refurbished with models of almost every Lamborghini built as well as some very special cars built for racing or for show. This particularly interested our member Daniele Audetto who, at one time, was managing director of Lamborghini Engineering.

Then there was the event taking place at the Imola circuit and for this day the paddock was packed to capacity not only with iconic formula 1 cars but with sports and GT cars from the post war period of

racing. There were on-track demonstrations and a large crowd turned up to get a hands-on experience getting close to the cars.

There was however a serious side to the proceedings, notably not only remembering that tragic day when Ayrton Senna was killed but also the death of Roland Ratzenberger who was killed in practice the previous day. It was touching that Roland's father was present for the weekend.

On Sunday afternoon, there was a special mass held on the circuit at the actual site where Senna lost his life. It was a very moving experience for everyone including our members many of whom knew Senna and raced against him. It was a memorable weekend.

Dick Attwood, Hans Herrmann



Teddy Pilette, Mauro Forghieri



Imola, raduno annuale e assemblea generale F1GPDC 2019

26 Aprile - 1 Maggio 2019

Soci presenti:

Howden Ganley, Emanuele Pirro, Mario Theissen, Richard Attwood, Daniele Audetto, Gery Brandstetter, Mauro Forghieri, Derek Daly, Graham Gauld, Hans Herrmann, Giancarlo Minardi, Teddy Pilette, David Piper, Jo Ramirez, Patrick Tambay, Jo Vonlanthen, Agnes and Theo.

Purtroppo Nanni Galli, Gery Ashmore, Claude LeGuèzec, Antoine Seyler, Kurt Ahrens, Tony Brooks, Nano da Silva Ramos, Guy Edwards, Paolo Marzotto, Stirling Moss, Tim Schenken, Vern Schuppan, Marc Surer, Nino Vaccarella e Mike Wilds non riuscivano per varie motivi a partecipare.

L'incontro organizzato da Giancarlo Minardi con i suoi due Fratelli nell'ambito dei "Minardi Days 2019", una manifestazione che ogni anno si svolge sul famoso circuito Dino e Enzo Ferrari di Imola. Quest'anno anche particolare in quanto ricorrevano i 25 anni dalla tragica morte di Roland Ratzenberger e Ayrton Senna.

Come ogni anno il programma prevedeva una serie di visite che nel 2019 ci ha portato non solo sul circuito, ma anche all'azienda Hombre, che produce un eccellente parmigiano, e con il museo d'automobile Umberto Panini con la sua impressionante collezione di vetture Maserati, alla famosa acetaia Pedroni di



Theo, Emanuele e Mario

Rubbiara a Nonantola (fondata nel lontano 1862 e da allora in possesso della famiglia), con annesso una conosciutissima ed apprezzata osteria, e in fine siamo stati alla fabbrica Automobili Lamborghini a St. Agatha Bolognese.

Fondato nel 1963 da Ferruccio Lamborghini, oggi in possesso della AUDI, Amministratore Delegato Stefano Domenicali. Abbiamo visitato il nuovissimo museo con esposto tutti i modelli Lamborghini prodotti e in produzione.

Emanuele Pirro, Giancarlo Minardi, Daniele Audetto





Jo Vonlanthen



Jo Ramirez



Ayrton Senna monument



Howden Ganley and Jo Vonlanthen

I nostri ringraziamenti sentiti vanno non solo alla famiglia Minardi per l'eccellente lavoro svolto, ma anche ai collaboratori e in genere alla squisita ospitalità nei nostri confronti da parte di tutti, GRAZIE, THANK YOU, MERCI, DANKE.

Che ci sia stato anche un massiccio attacco alla "silhouette" dei partecipanti era molto prevedibile in quanto tutta la zona è famosa per la sua cucina molto ricca e certamente non dietetica.

L'Assemblea Generale svoltosi nella sala Ayrton Senna sul circuito era chiamata per eleggere il

direttorio per il prossimo triennio. Risultavano eletti Emanuele Pirro come Presidente, Mario Theissen e Tim Schenken Vice Presidenti e Theo K. Huscsek Segretario Generale.

Molto toccante domenica pomeriggio la messa tenuta in memoria di Roland Ratzenberger e il grande Ayrton Senna nel posto dove è finito tragicamente la vita di Ayrton, una folla impressionante in un silenzio assoluto seguiva le parole del sacerdote e molti con le lacrime negli occhi.

Patrick Tambay



Dinner



HISTORIC MINARDI DAY 2019



Imola - Rencontre annuelle et Assemblée Générale du Club en 2019

26 Avril - 1 Mai 2019



Howden Ganley

L'assemblée Générale 2019 s'est tenue comme d'habitude en avril au Circuit Dino & Enzo Ferrari à Imola, où Giancarlo Minardi, membre du Grand Prix Drivers Club, a accueilli le Minardi Day 2019, un festival annuel de voitures historiques inspiré à l'ancien et célèbre tracé du Grand Prix.

Cette année a été particulièrement spéciale car elle a marqué le 25ème anniversaire de la mort du grand Ayrton Senna sur le circuit en 1994 et parce

que Giancarlo Minardi a organisé avec Theo, le Secrétaire Général, le nombre habituel de visites et d'expériences autour du travail principal qui consistait à faire le point sur l'année écoulée avec un regard sur le futur.

Nous avons eu une participation raisonnable des membres pour le week-end à Imola, mais Nanni Galli, participant habituel, absent à cause de sa maladie, nous a beaucoup manqué; en revanche,

David Piper



Memorial service





Entrance Hombre Parmesan shop



Hans Herrmann and Theo



Daniele Audetto, David Piper and Derek Daly



Mario Theissen, Emanuele Pirro and Theo

nous avons accueilli deux nouveaux participants, Daniele Audetto, ancien manager de l'équipe Ferrari et Derek Daly, pilote du Grand Prix Irlandais, parti des Etats-Unis pour un voyage en Europe et donc venu nous voir lui aussi. Inutile de dire que Daly, qui est en mesure d'illuminer n'importe quelle fête, a été en grande forme pendant tout le week-end. Comme ce fut également un week-end en mémoire d'Ayrton Senna, Jo Ramirez, ancien directeur de McLaren, a été le particulièrement occupé par les médias. Il a été constamment interviewé par les médias

italiens en raison de son étroite amitié avec Senna pendant les années McLaren de Senna. Nous avons également accueilli d'autres membres, venus nous rendre visite durant ces trois jours, parmi lesquels Riccardo Patrese et Mauro Forghieri, ingénieur chef de Ferrari. Ce qui a rendu l'Assemblée particulièrement importante cette année c'est que notre président Howden Ganley devait se retirer après deux mandats complets et qu'il nous a donc fallu faire face à l'élection d'un nouveau président.

Howden Ganley and Peter Nygaard



Jo Vonlanthen and Mauro Forghieri





Giulia e Stefano Chiminelli, Theo, Gabriele e Carla Fabbri

Loin des affaires, il y a eu un tas d'évènements habituels des plus divers et de visites qui ont caractérisé l'Assemblée comme chaque année.

En effet, comme nous étions en Italie dans la région par excellence du vinaigre balsamique, nous avons rendu visite à l'un des producteurs les plus connus dans ce secteur, la maison Pedroni, dans la ville de Nonantola. Cette entreprise familiale fondée par Giuseppe Pedroni en 1862 est aujourd'hui encore et toujours une entreprise familiale des plus florissantes. La famille est également propriétaire de la taverne située sur le même domaine que celui où nous avons déjeuné. Tout le processus de production du vinaigre balsamique est chargé d'histoire et on nous a montré des cuves en bois de plus de 100 ans d'âge utilisées aujourd'hui encore.

Un autre jour, nous avons effectué une deuxième visite au ranch Panini, qui n'est pas seulement l'un des meilleurs producteurs de parmesan biologique mais également le berceau de la collection de voitures Panini.

C'est Umberto Panini, qui a fait la fortune de la famille grâce à des cartes promotionnelles telles que des cartes de cigarettes avant et après la guerre, qui est intervenu pour contribuer à sauver la collection de voitures Maserati et d'objets rassemblés par la famille Orsi lorsqu'elle était propriétaire de la société.



Patrick Tambay, Giancarlo Minardi with Riccardo Patrese

En conséquence, M. Panini a sauvé des voitures vendues, telles que l'Eldorado de Stirling Moss, qui avait sponsorisé la voiture Maserati Indy lors de sa participation à la Course des deux mondes à Monza, mais également d'autres modèles rares de voitures de course et anciennes.

Depuis lors Matteo, le fils de Umberto, a non seulement piloté bon nombre de ces voitures au cours de divers évènements historiques mais il a en ajouté d'autres à sa collection, y compris la voiture qui a lancé la carrière de pilote de course de Jackie Stewart, membre du Grand Prix Drivers Club. La voiture, une modeste Marcos-Ford que Jackie a piloté en 1961 est l'une des toutes dernières ajoutées à la collection de Matteo.

Les membres ont pu jeter un coup d'œil à la production du parmesan et ont ensuite passé un bon moment à flâner au milieu des multiples voitures de course exposées au musée.

Ce ne fut pas la seule visite de musée que nous avons faite puisque nous avons également visité le musée Lamborghini qui, récemment, a été amplement agrandi et enrichi avec des modèles de presque toutes les Lamborghini construites jusqu'à ce jour ainsi qu'avec des voitures très spéciales construites pour les courses ou le spectacle. Cela a particulièrement intéressé notre membre, Daniele

Daniele Audetto with Mauro Forghieri



Howden Ganley, Theo and Giancarlo Minardi





Lamborghini factory



Giancarlo Minardi signing the Club book



Our Hotel Donatello

Audetto, qui, dans le passé a été directeur général de Lamborghini Engineering.

Ensuite, a eu lieu l'évènement qui s'est déroulé sur le circuit de Imola et ce jour-là, le paddock était plein à craquer non seulement de voitures de formule 1 emblématiques mais également de voitures de sport et de voitures GT de l'après guerre. Il y a eu des démonstrations sur la piste et une foule nombreuse est venue pour vivre une expérience pratique en se rapprochant des voitures. Cette procédure a présenté un côté plus grave malheureusement,

car elle a rappelé non seulement le jour tragique où Ayrton Senna s'est tué mais également la mort de Roland Ratzenberger qui pratiquement fut tué la veille. La présence du père de Roland au cours du week- end a été très touchante.

Le dimanche après midi, une messe spéciale a eu lieu sur le circuit à l'endroit même où Senna a perdu la vie. Ce fut une expérience très émouvante pour tous, y compris nos membres dont la plupart ont connu Senna et couru contre lui. Ce fut un week-end mémorable.

Derek Daly



Two Minardis with Carla and Agnes



Jahres Treffen mit Generalversammlung in Imola

26.April - 1.Mai 2019



Members group with Matteo at the Maserati museum

Anwesende Mitglieder:

Howden Ganley, Emanuele Pirro, Mario Theissen, Richard Attwood, Daniele Audetto, Gery Brandstetter, Mauro Forghieri, Derek Daly, Graham Gauld, Hans Herrmann, Giancarlo Minardi, Teddy Pilette, David Piper, Jo Ramirez, Patrick Tambay, Jo Vonlanthen, Agnes und Theo.

Leider konnten aus verschiedenen Gruenden nicht dabei sein: Nanni Galli, Gerry Ashmore, Claude LeGuèzec, Antoine Seyler, Kurt Ahrens, Tony Brooks, Nano da Silva Ramos, Guy Edwards, Paolo Marzotto, Stirling Moss, Tim Schenken, Vern Schuppan, Marc Surer, Nino Vaccarella und Mike Wilds.

Jo Ramirez and Jo Vonlanthen, Maserati museum



Teddy Pilette, Jo Ramirez, Gery Brandstetter, Theo, Howden Ganley, Matteo Panini and Mario Theissen





Jo Ramirez, Matteo Panini and Emanuele Pirro



Mario Theissen, Emanuele Pirro and Theo



Lamborghini colour wall

Das von Giancarlo Minardi unter Mithilfe seiner beiden Brueder im Rahmen der "Minardi Days 2019", einer Veranstaltung die jedes Jahr auf dem bekannten-Dino e Enzo Ferrari autodrom abgehalten wird. Dieses Jahr war ein spezielles, es jaehrte sich zum 25sten Mal die Tragoedie des tragischen Todes von Roland Ratzenberger und Ayrton Senna.

Wie jedes Jahr sah das Programm eine Reihe von Besuchen vor nicht nur auf der Imola Rennstrecke, sondern auch bei "Hombre", wo ein ausgezeichnete Parmesan produziert wird und

das Automobil Museum Umberto Panini mit seiner imposanten Maserati Sammlung residiert, weiters in der bekannten "Acetaia" Pedroni di Rubbiera in Nonantola (1862 gegruendet und seitdem im Besitz der Familie) mit seiner angeschlossenen sehr bekannten und geschaeztzten „Osteria“ und schlussendlich besuchten wir die Fabrik Automobili Lamborghini in St.Agatha Bolognese. Gegruendet 1963 von Ferruccio Lamborghini, heute in Audi Besitz, Vorstandsvorsitzender Stefano Domenicali.

Wir sahen das brandneue Museum mit allen

Remembering Roland Ratzenberger



Giancarlo Minardi interview on the track





| *Teddy, Mario, Theo, Hans, Gery, Jo R., Emanuele, David, Daniele, Jo V., Howden*

hergestellten und heute produzierten Lamborghini Typen.

Unser aufrichtiger Dank gilt nicht nur der Familie Minardi fuer die tolle geleistete Arbeit, sondern richtet sich auch an alle Mitarbeiter fuer die aussergewoehnliche und herzliche erwiesene Gastfreundschaft, DANKE, DANKE, GRAZIE, GRAZIE.

Dass dabei auch ein massiver Angriff auf die „Silhouette“ der Teilnehmer stattfand war vorhersehbar, nachdem diese Gegend ja beruehmt ist fuer die sehr reichhaltige und keineswegs abmagerungsfoerdernde Kueche.

Die im Senna Saal im Autodrom abgehaltene

Generalversammlung waehlte auch ein neues Direktorium fuer die kommenden drei Jahre.

Aus der Wahl gingen hervor: Emanuele Pirro Praesident, Mario Theissen und Tim Schenken Vize Praesidenten und Theo K.Huschek Generalsekretaer.

Sehr beruehrend war Sonntag nachmittags die heilige Messe zur Erinnerung an Roland Ratzenberger und dem grossen Ayrton Senna an der Stelle auf der Rennstrecke wo sich vor 15 Jahren der tragische und toedliche Unfall von Ayrton abspielte. Eine riesige Menschenmenge folgte in absoluter Stille den Worten des Pfarrers, viele hatten Traenen in den Augen.

| *“Club Lounge” Senna memorial ceremony*



| *The whole group*



HISTORIC MINARDI DAY 2020



TAKE CONTROL, UNLEASH EMOTIONS.

2011-2023 GLOBAL TYRE PARTNER FIA FORMULA ONE WORLD CHAMPIONSHIP.™



THE F1 FORMULA 1 LOGO, F1 LOGO, F1, FORMULA 1, FIA FORMULA ONE WORLD CHAMPIONSHIP, GRAND PRIX AND RELATED MARKS ARE TRADE MARKS OF FORMULA ONE LICENSING BV, A FORMULA 1 COMPANY. ALL RIGHTS RESERVED.



Global Tyre Partner

Jean Sage Memorial Award 2019

Giancarlo Minardi



Emanuele hands the Jean Sage Memorial Award to Giancarlo Minardi

In una piccola cerimonia sul circuito Dino e Enzo Ferrari durante i “Minardi Days” fine Aprile ha avuto luogo la consegna del trofeo (una coppa d’argento con dedica) da parte del direttivo del F1GPDC a Giancarlo Minardi come riconoscenza dei meriti nei confronti del club.

During the “Minardi days” meeting end of April at the Imola race track “Dino e Enzo Ferrarri” Giancarlo Minardi has been awarded with the Jean Sage Memorial Award, a silver cup with dedication, which has been handed over to him by the F1GPDC board in recognition of his merits by supporting the club.

Im Verlauf der “Minardi Days” ende April auf der “Dino e Enzo Ferrari” Rennstrecke wurde Giancarlo Minardi der Jean Sage Memorial Award (ein Silber Pokal mit Widmung) vom Direktorium ueberreicht, als Zeichen fuer seine Verdienste um unseren Club.

Lors des “Minardi Days”, une réunion qui s’est tenue fin avril 2019 sur le circuit Dino e Enzo Ferrari à Imola, Giancarlo Minardi s’est vu décerner une coupe en argent, le “Jean Sage Memorial Award”. Il s’agit d’une coupe en argent qui lui a été remise par le Président Emanuele Pirro au nom du F1GPDC en reconnaissance à ses efforts remarquables pour soutenir le Club F1GPDC.

Ennstal-Classic 2019

24th - 27th July



Peter Kraus, Hans-Joachim Stuck, Dieter Quester



Derek Bell and the Ennstal Classic 2019 winner



Jo Ramirez and Helmut Zwickl with Ursula

This event is every year more and more popular amongst the historic automobile sport family with a record participation this year of 234 teams confirming the special attraction of the event in this beautiful part of Austria.

F1GPDC club members attending:

Hans Joachim Stuck, Jochen Mass, Marc WEebber, Derek Bell, Dieter Quester, Jo Vonlanthen, Daniel Audetto, Jo Ramirez, Gery Brandstetter and of course Helmut Zwickl, who together with his partner Michael Gloeckner invented and run this event

with the slogan “driving in the last paradise” which unfortunately doesn’t really describe the deeper sense of the German words.

Looking at the photos one can easily imagine the fun the teams have driving in this event. Wonderful landscape, lots of people watching the “old glories” (in every sense), despite the extremely high temperatures.

Al together a big success and a bravo to the organizers and the sponsors (headed by Porsche present also Wolfgang Porsche).

TKH

Ennstal-Classic 2019

24 - 27 Luglio



Historic F1 parade

Un nuovo record di partecipanti con 234 iscritti. Questa manifestazione esercita il suo fascino su sempre più appassionati di gare per auto d'epoca. Alla manifestazione di quest'anno erano presenti i seguenti soci del F1GPDC:

Hans Joachim Stuck, Jochen Mass, Mark Webber, Derek Bell, Dieter Quester, Jo Vonlanthen, Daniele Audetto, Jo Ramirez, Gery Brandstetter e naturalmente Helmut Zwickl, che ha con il suo partner Michael Gloeckner ideato e realizzato questo superbo evento intitolato "andare in macchina nell'ultimo paradiso".

Purtroppo la traduzione non esprime esattamente il senso delle parole in tedesco.

Le foto dimostrano le bellezze del paesaggio che i partecipanti stanno attraversando e anche la partecipazione del pubblico che si diverte ad ammirare le vecchie glorie (in tutti i sensi), nonostante le temperature piuttosto molto alte.

Tutto sommato un altro grande successo ed un bravo agli organizzatori e sponsor (in testa la Porsche con presente anche il Wolfgang Porsche).

TKH

Derek Bell with "beauties"



Marc Webber and "beauties"



Ennstal-Classic: Autofahren im letzten Paradies



| Jochen Mass



| Hans-Joachim Stuck



| Jo Vonlanthen

Wir leben in einer Zeit der Wende. Das Automobil wird elektrifiziert und zugleich zum Feindbild gemacht. Und wir fragen uns: Wie lange hat unser Slogan vom «Autofahren im letzten Paradies» noch Gültigkeit?

Mit den Autos aus einer Zeit, wo es noch eine Aufbruchsstimmung gab, wird die Ennstal-Classic zu einem fahrenden Museum und für die Teilnehmer zu einem Rückfahr-Ticket in die Jugend.

Was die Ennstal-Classic seit 1993 so populär machte, das 2019 nicht weniger als 234 Mischung: Das Erfolgserlebnis im Cockpit, eine großartige

Streckenführung, die sportliche Herausforderung, das riesige Zuschauerinteresse und die abendlichen Feste, wo sich Lenkrad-Legenden und TV-Stars, aber auch die Top-Manager der Wirtschaft und motorsportbegeisterte Fans so nahe kommen, wie nirgendwo sonst.

Sportlich gesehen war die Ennstal-Classic 2019 kein Blumenkorso. Sie wurde zu einer regelrechten Hitzeschlacht. Am ersten Fahrtag standen 422 km im Roadbook. Wie vor zwei Jahren wurde der Red Bull Ring für eine Sonderprüfung angefahren, die Königs-Etappe führte wieder über den Sölk-Pass,



*Peter Kraus, Wolfgang Porsche, Derek Bell,
Hans-Joachim Stuck and Jochen Mass*



Arturo Merzario

auf dem alle Unwetterschäden beseitigt wurden. Am zweiten Tag wurden 451 km unter die Räder genommen. An beiden Tagen wurden SP's gefordert, die mit geheimen Messungen gepickt waren, die den Schnitt von 40 km/h bzw. 50 km/h auf die Hundertstelsekunde kontrollierten.

Die Bergprüfung auf den Stoderzinken wurde erstmals Samstag vormittag gefahren, bevor man sich zum Porsche Design-Grand Prix durch Gröbming an den Start stellte.

Wieder waren Lankradlegenden am Start. Dr. Wolfgang Porsche führte die Streitmacht aus Zuffenhausen an, mit Mark Webber und Hans-Joachim Stuck.

Weitere Stars aus der Vollgasbranche waren Jo Ramirez, Dieter Quester, Daniele Audetto, Derek Bell, Jochen Mass und Jo Vonlanthen.

Derek Bell, der fünffache Le Mans-Sieger auf dem Bentley-Blower von 1929: «Das war bei der Hitze

Schwerstarbeit wie ich sie nie zuvor erlebt habe...»

Letztlich sicherte sich das Team Fritz Radinger / Thomas Wagner auf einem Mini ihren dritten Gesamtsieg vor Erich und Roswitha Volk (Ford Mustang) und Peter Schöggel/Wolfgang Artacker auf Alfa Spider. Peter Schöggel ist Leiter der AVL Rennabteilung in Graz, die für die Formel 1 komplexe Simulations-Programme entwickelt.

Star der Speed-Show auf dem Flugplatz Niederöblarn war Niki Laudas Lebensretter Arturo Merzario auf einem Abarth 2000 Rennsportwagen, beim Demo-Grand Prix in Gröbming zündete Rudi Lins einen Porsche 902/2 vom Stuttgarter Werks-Museum.

Wie sagte Mark Webber: «Wenn mir jemand vor zehn Jahren prophezeit hätte, dass ich einmal Spaß daran haben könnte, mit 80 km/h in einem alten Auto durch die Landschaft zu fahren, ich hätte es nicht geglaubt.»

Helmut Zwickl

Historic F1 parade





DRIVING IN THE LAST PARADISE 2020



Now open for entries:
www.ennstal-classic.at

PORSCHE

La Leggenda di Bassano Trofeo Maria Teresa de Filippis

20 - 23 giugno 2019



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 Iria Fernandez e Ana Melon 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 Iria Fernandez and Ana Melon racing with a powerful Allard J2X of 1952.

Iria Fernandez e Ana Melon su Allard J2X del 1952



La Leggenda di Bassano - Trofeo de Filippis 2019, premiazione dell'equipaggio femminile



Goodwood Revival 2019

Un délicieux plongeon dans le temps...



The GT Race: Cobra vs Bizzarrini

Pour ceux qui n'ont pas encore eu la chance de découvrir cet événement d'exception, rappelons que le Goodwood Revival est un festival de trois jours qui se tient depuis 21 ans dans le West Sussex, sur le circuit de Goodwood. Celui-ci et ses équipements ont été restaurés à l'identique, jusque dans les moindres détails, tels qu'ils étaient dans leur période initiale, entre 1948 et 1966. Pour que l'illusion soit parfaite, aucun véhicule moderne n'est autorisé dans le périmètre du circuit et, dans leur grande majorité, les spectateurs jouent le jeu en s'habillant d'époque. Ils deviennent ainsi acteurs d'un fabuleux et très stylé voyage dans le temps. Chaque année, les organisateurs concoctent un programme exceptionnel d'hommages et de

célébrations. Pour cette édition 2019, pas moins de quatre thèmes majeurs ont été développés, donnant lieu à de splendides parades : le soixantième anniversaire de la Mini dans une ambiance très Swinging Sixties, un hommage à John Cooper, le 90ème anniversaire de Sir Stirling Moss, ainsi qu'un défilé de véhicules militaires en souvenir du D-Day!

Du sport

Les courses organisées autour de cette ancienne base de la RAF sont principalement dédiées aux voitures et motos entre 1935 et 1966. De nombreuses catégories sont au programme : voitures de Grand-Prix, Formule Junior, Sport, tourisme, Racers 500 et même, pour les enfants, une



| *Bugatti Type 57 Tank*



| *Bugatti Type 35 GP*

course en deux manches d'Austin J40 à pédales, avec commentaires enflammés et remises de prix, comme pour les grands.

De quoi inoculer le virus aux plus jeunes... et à leurs mamans!

Chaque voiture participante a été soigneusement sélectionnée par un comité d'experts.

Elles sont toutes, sans exception, d'une haute qualité de présentation et de préparation.

Parfois même en allant au-delà de l'esprit d'origine, ce qui a donné lieu à quelques disqualifications d'après course, cette année, principalement dans de St Mary's Trophy.

Des acteurs

Sur ce circuit rapide et technique, le niveau de pilotage est réellement très élevé, donnant lieu à de mémorables empoignades.

Outre les spécialistes habituels des courses historiques, cet événement attire bien sûr de nombreuses et prestigieuses 'vieilles gloires' qui nous prouvent que le pilotage, c'est comme le vélo, ça ne s'oublie pas ! Citons par exemple Derek Bell, venu en voisin, Richard Attwood, Tiff Needell, Jochen Mass, Henri Pescarolo, Stuart Graham, Emanuele Pirro, Nicolas Minassian, Tom Kristensen, ou encore Karl Wendlinger pour ne parler que des plus connus.

| *Bugatti Race*





| Ferrari 312T4

Avec une mention toute spéciale pour Dario Franchitti qui reprenait pour la première fois le volant en course depuis son terrible accident de 2013 en IndyCar.

Les motards ne sont pas en reste avec des gars de la trempe de Dani Pedrosa, Troy Corser ou John McGuinness (23 victoires au TT quand même !) qui viennent encore relever un niveau pourtant déjà de haute tenue. Tout ce beau monde se prête volontiers aux photos et demandes d'autographes, pour le plus grand plaisir d'un public passionné et connaisseur. Fait remarquable, ces dernières années, de nombreux pilotes plus jeunes, encore en activité, abandonnent pour un week-end leurs bolides bourrés d'électronique pour s'immerger dans ce grand théâtre historique et découvrent avec délectation le plaisir de conduire tout en glisse des voitures ayant trop de puissance pour leur tenue de route !

Parmi ces stars, nous avons croisé Neel Jani, Karun Chandhok, Benoît Tréluyer, Marcel Fässler, Romain Dumas ou encore André Lotterer.

Ce sang neuf hausse encore le niveau du spectacle proposé. Le dernier cité nous a d'ailleurs prouvé qu'il n'était pas là pour amuser la galerie.

Associé à Christopher Wilson, il a signé une superbe victoire dans la fameuse RAC TT Celebration en maîtrisant tout en finesse les ruades de sa Shelby Cobra 289 de 1963.

Du grand art et une petite fierté nationale pour tous les Belges présents! Dans cette prestigieuse endurance d'une heure, il précède, sur le podium, les paires Romain Dumas / Bill Shepherd et Benoît Tréluyer / Frederic Wakeman. De sérieux clients.

André n'a pas ménagé sa peine, ce week-end, en participant également au Kinrara Trophy, où une crevaillon sur sa Ferrari 250 GT SWB de 1962 l'a privé d'une très belle performance, et au St Mary's Trophy dans lequel il signe une bonne 7e place au volant d'une Ford Zodiac MkII de 1959.

Le mot de la fin

Une fois de plus, Goodwood n'a pas usurpé sa réputation. Dans ce splendide environnement que sont les collines des South Downs, la qualité de l'organisation et du spectacle proposé, la richesse des plateaux, l'accessibilité des acteurs et la variété des thèmes et animations font du Revival ce qui se fait de mieux au monde dans ce domaine.

Mais laissons le mot de la fin à Roy Salvadori qui disait à l'époque: "Give me Goodwood on a summer's day and you can forget the rest of the world."

Parole d'évangile, sous ce beau soleil de fin d'été.

Christophe A. Gaascht
& Jean-Luc de Krahe

Goodwood Revival 2019

A delicious plunge into time...



| *Ferrari F1 ex Niki Lauda*

For those who have not yet had the chance to discover this exceptional event, remember that the Goodwood Revival is a three-day festival that has been held for 21 years in West Sussex, on the Goodwood circuit. The circuit and its equipment have been restored, down to the last detail, to its original state between 1948 and 1966. To create the perfect illusion, no modern vehicles are allowed within the perimeter of the circuit and the vast majority of spectators play the game by dressing in period costumes. They thus become actors in a fabulous and very stylish journey through time.

Each year, the organisers put together an exceptional programme of tributes and celebrations. For this 2019 edition, no less than four major themes have been developed, giving rise to splendid parades: the sixtieth anniversary of the Mini in a very Swinging

Sixties atmosphere, a tribute to John Cooper, the 90th birthday of Sir Stirling Moss, and a parade of military vehicles in memory of D-Day!

About sport

The races organised around this former RAF base were mainly dedicated to cars and motorcycles between 1935 and 1966. Many categories are on the programme: Grand-Prix cars, Junior Formula, Sport, Tourism, 500 Racers and even, for children, a two-round Austin J40 pedal race, with fiery commentary and prize giving, just like for the grown-ups. Enough to inoculate the youngest... and their mothers!

Each participating car has been carefully selected by a committee of experts. They are all, without exception, of a high quality of presentation and



| *Surtees and Iso-Williams*

preparation. Sometimes even going beyond the original spirit, which has led to a few post-race disqualifications this year, mainly in the St Mary's Trophy.

About the actors

On this fast and technical circuit, the level of driving is really very high, giving rise to memorable fights. In addition to the usual specialists of historic races, this event attracts many prestigious 'old glories' which prove that driving is like riding a bike, you can't forget it! These include Derek Bell, who came as a neighbour, Richard Attwood, Tiff Needell, Jochen

Mass, Henri Pescarolo, Stuart Graham, Emanuele Pirro, Nicolas Minassian, Tom Kristensen and Karl Wendlinger, to name but a few of the best known. With a special mention for Dario Franchitti who was back behind the wheel for the first time since his terrible IndyCar accident in 2013.

The bikers are not to be outdone with guys like Dani Pedrosa, Troy Corser or John McGuinness (23 TT victories all the same!) who have raised the level of performance even further. All these beautiful people are happy to be photographed and asked for autographs, to the great pleasure of a passionate and knowledgeable public.



| *Jaguar E Type*



| *Sir Jackie Stewart*



| *F1 ex Tim Schenken*

Remarkably, in recent years, many younger drivers, still active, abandon for a weekend their cars full of electronics to immerse themselves in this great historical theater and discover with delight the pleasure of sliding cars with too much power for their road holding!

Among these stars, we met Neel Jani, Karun Chandhok, Benoît Tréluyer, Marcel Fässler, Romain Dumas or André Lotterer.

This new blood raises the level of the show even higher. The latter proved that he was not there to have fun. Associated with Christopher Wilson, he signed a superb victory in the famous RAC TT

Celebration by mastering all the finesse of his 1963 Shelby Cobra 289.

Great art and a little national pride for all the Belgians present! In this prestigious one-hour endurance race, he preceded, on the podium, the pairs Romain Dumas / Bill Shepherd and Benoît Tréluyer / Frederic Wakeman. Serious customers.

André did not spare his efforts this weekend by also taking part in the Kinrara Trophy, where a puncture on his 1962 Ferrari 250 GT SWB deprived him of a very good performance, and in the St Mary's Trophy in which he signed a good 7th place at the wheel of a 1959 Ford Zodiac MkII.

The final word

Once again, Goodwood has not usurped his reputation.

In the splendid environment of the South Downs hills, the quality of the organization and the show, the richness of the sets, the accessibility of the actors and the variety of themes and animations make the Revival the best in the world in this field. But let's leave the final word to Roy Salvadori who said at the time: "Give me Goodwood on a summer's day and you can forget the rest of the world. Gospel word, under this beautiful late summer sun.

Christophe A. Gaascht
& Jean-Luc de Krahe



| *Grand Prix Cars: the race*

Anniversaries 2019

Congratulations

March	24.03.1939	<i>Gerry Brandstetter</i>	80
May	13.05.1929	<i>Aleardo Buzzi</i>	90
	30.05.1939	<i>Dieter Quester</i>	80
June	01.06.1959	<i>Martin Brundle</i>	60
	11.06.1939	<i>Sir Jackie Stewart</i>	80
	25.06.1949	<i>Patrik Tambay</i>	70
July	15.07.1934	<i>Mario Araujo Cabral</i>	85
August	02.08.1949	<i>Mario Illien</i>	70
	27.08.1954	<i>Derek Warwick</i>	65
	27.08.1959	<i>Gerhard Berger</i>	60
September	24.09.1934	<i>Graham Gauld</i>	85
October	23.10.1939	<i>Helmut Zwickl</i>	80



Gerry Brandstetter



Aleardo Buzzi



Dieter Quester



Martin Brundle



Sir Jackie Stewart



Patrik Tambay



Mario Araujo Cabral



Mario Illien



Derek Warwick



Gerhard Berger



Graham Gauld



Helmut Zwickl



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.

Obituaire

Zum Tod von Niki Lauda: Ein Leben zwischen Sternstunden und Katastrophen

Von Helmut Zwickl



| Niki Lauda

Er war wohl der bekannteste Österreicher. Am 22. Februar 2019 feierte er seinen 70. Geburtstag. Voller Optimismus sagte er: «Ich komme wieder zurück».

Am 20. Mai verstarb er in der Universitätsklinik Zürich. In einem E-Mail wurde die Welt informiert: «In tiefer Trauer geben wir bekannt, dass unser geliebter Niki am Montag den 20.05.2019, im Kreise seiner Familie friedlich entschlafen ist. Seine einzigartigen Erfolge als Sportler und Unternehmer sind und bleiben unvergesslich. Sein unermüdlicher Tatendrang, seine Geradlinigkeit und sein Mut bleiben Vorbild und Maßstab für uns alle. Abseits der Öffentlichkeit war er ein liebevoller und fürsorglicher Ehemann, Vater und Großvater. Er wird uns fehlen»

Im Sommer 2018 hatte sich Niki am Wiener AKH

einer Lungentransplantation unterziehen müssen, von den Folgen hat er sich nie mehr erholt.

Prof. Dr. Walter Klopetsch, der mit seinem Team in einer achtstündigen Operation Niki mit einer Spender-Lunge versorgte, zu seinem Ableben: «Es gibt keine Todesursache, sein erschöpfter Körper konnte nicht mehr...»

Niki Laudas Leben zwischen Sternstunden und Katastrophen erweckte globales Interesse. Mit logischem Denken und einem übernatürlichen Willen, der jedes Risiko intuitiv und emotionslos kalkulierte, wurde aus dem Jungen ohne besondere Schulbildung ein dreifacher Automobil-Weltmeister und ein erfolgreicher Flugunternehmer. Mit Krediten finanzierte er sich den Einstieg über die Formel 2 in die Formel 1, der 1971 in Österreich stattfand. Mit einer Mitgift, die er nicht hatte, bluffte er sich in das BRM-Team. Als Enzo Ferrari den Monaco-Grand Prix 1973 live am Bildschirm erlebte, wo Niki seinen BRM auf Platz drei hielt, befahl er: «Diesen Lauda müssen wir haben.»

1974 war Niki bei Ferrari, wurde zur Schlüsselfigur bei der sportlichen Sanierung des Teams, war noch nicht ganz reif für den WM-Titel, lernte, beobachtete, lenkte, koordinierte, motivierte und säte. 1975 war Erntezeit. Ferrari hatte die größten Ressourcen, z.B. eine eigene Teststrecke und Niki Lauda sagte: «Ich benütze mein Talent dazu, mein Auto zu optimieren um im richtigen Augenblick loszulegen.»

Er wurde Weltmeister 1975.

Nach fünf Siegen dann am 1. August 1976 dieser Crash am Nürburgring, dem eine böse Vorahnung drei Tage vor dem Rennen voranging: bei Kilometer 10,5, an der späteren Unfallstelle, hatte Niki bei einer Besichtigungsrunde angehalten und die Gefährlichkeit des Rings angeprangert. In der Intensivstation kämpfte er vier Tage nach dem Feuerunfall ums Überleben.

Von Ferrari bereits abgeschrieben, kehrte er am 12. September in Monza zurück. Mit verbranntem Gesicht, gezeichnet fürs Leben. Er überwand die Angst und wurde Vierter.

Als er im Regen-Chaos in Japan, mit den Worten «mein Leben ist mir wichtiger als der WM-Titel» vorzeitig das Handtuch herwarf, überließ er James Hunt den WM-Titel 1976 um einen einzigen Punkt.

«Sagen wir doch, es war ein Motorschaden», flehte ihm der Ferrari-Rennleiter an.

«Nein» erwiderte Lauda, «bleiben wir bei der Wahrheit...»

So war er: immer der Wahrheit verpflichtet, immer geradlinig.

1977 wurde er auf Ferrari zum zweiten Mal Weltmeister,



| Lauda, Wolff, Rosberg, Hamilton

wechselte 1978 zu Brabham und zog sich am 28.9.1979 mitten im Training zum Montreal-Grand Prix zurück. Er begann, die Lauda-Air aufzubauen. Der Kampf gegen das staatliche Flug-Monopol AUA «war nur aus der Position des Stärkeren zu gewinnen» sagte er, und das war Lauda als Rennfahrer.

Auch die Tatsache, dass John Barnard ein revolutionäres Voll-Carbon-Monocoque ins Spiel brachte, war für Niki ein Sicherheits-Aspekt, der ihn zu einem Comeback 1982 bei McLaren motivierte. Sein Deal: «Zahlt mir einen Dollar fürs Fahren und 3 Millionen für meine Vermarktung.»

1984 wurde er zum dritten Mal Weltmeister, mit einer sagenhaften Bilanz: 171 Grand Prix Starts, 24 Pole positionen und 25 Siegen.

Der Absturz einer Lauda-Air-Boeing am 26. Mai 1991 über Thailand wurde zum Tiefpunkt seines Leben. 223 Menschen starben und Lauda kämpfte mit seiner ganzen Durchschlagskraft um zu beweisen, dass seine Airline keine Schuld treffe. Er unterrichtete die Öffentlichkeit immer mit der vollen Wahrheit, nichts wurde verschleiert. Er machte solange Druck, bis sich herausstellte, dass sich die Schub-Umkehr im Flug aktiviert hatte.

Niki war geprägt von einem glasklaren Schwarz-Weiss Denken. Die kürzeste Verbindung zweier Punkte war immer eine Gerade. Er hasste Lügner und Politiker die das Volk verdummen. Seine Management-Qualitäten

waren so unglaublich wie seine Durchschlagskraft. Auch als Flugzeug-Pilot war er herausragend. Der Boeing-Chefpilot sagte über ihn: «Niki war der beste Pilot den wir je bei der Umschulung auf ein Großraumflugzeug hatten».

Niki gründete insgesamt vier Fluglinien. Noch im Jänner 2018 holt er sich NIKI zurück und verkaufte Laudamotion im Dezember zu 100% an Ryanair.

1997 spendete ihm sein Bruder Florian eine Niere. Als diese nicht mehr funktionierte, bekam er von seiner späteren Frau Birgit im Jahre 2005 eine zweite Niere.

Als Aufsichtsratsvorsitzender des Mercedes-Rennstalls war er mitverantwortlich für die einmaligen Erfolge die das Team einfuhr. Um ihn trauern seine Kinder Mathias und Lukas, die er mit seiner ersten Frau Marlene hatte, der uneheliche Sohn Christoph, sowie die Zwillinge Max und Mia die ihm seine Gattin Birgit schenkte.

Welchen Stellenwert er in Österreich hat, zeigte sich in Wien: Bundespräsident Van der Bellen und Kanzler Kurz leiteten ihre Pressekonferenz am Tage der Regierungskrise mit einer Würdigung von Niki Lauda ein.

Obitoire

Ricordo di Nanni Galli

di Sergio Troise

Sono trascorsi sette mesi dalla scomparsa di Nanni Galli, avvenuta il 12 ottobre 2019, all'età di 79 anni, dopo una lunga malattia. Diciamolo subito: il suo talento avrebbe meritato titoli e allori superiori a quelli che compongono il suo palmares, ma la sua carriera merita certamente un posto d'onore nella storia dell'automobilismo. Non foss'altro per essere approdata fino alla Formula 1, dove Galli ha gareggiato, tra il 1970 e il 1973, con McLaren, March, Tecno, Ferrari e la Iso-Marlboro gestita da Frank Williams.

Nella massima categoria il piazzamento migliore Galli l'ottenne il 18 giugno del 1972 a Vallelunga, quando salì sul terzo gradino del podio nel Gran Premio della Repubblica, una corsa non valida per il Mondiale disputata al volante della Tecno. Per il resto pochi podi e poca gloria, fatta salva la soddisfazione (poi vanificata dai fatti) di essere convocato a Maranello da Enzo Ferrari per vedersi affidare nel GP di Francia la monoposto 312B lasciata temporaneamente libera da Clay Regazzoni. Non fu però un'esperienza da incorniciare. "Mi diedero una macchina con un motore stanco, chiesi di sostituirlo ma non lo fecero, e non andai oltre il tredicesimo posto" avrebbe poi raccontato Galli, rivelando, con la sua proverbiale schiettezza, che "probabilmente Enzo Ferrari



Nanni Galli

volle vendicarsi, esponendomi a una brutta figura, perché cinque anni prima, nel 1967, avevo rifiutato di guidare la Dino Sport preferendo l'Alfa Romeo".

Nanni Galli gareggiò saltuariamente anche in Formula 2 (con una Tecno poco competitiva), ma decisamente migliori furono i risultati ottenuti nelle categorie Turismo e Sport Prototipo, soprattutto con le Alfa Romeo GTA e 33, gloriose icone del Biscione con le quali si costruì una solida reputazione assieme a tanti piloti dell'epoca, in testa il grande amico Ignazio Giunti: insieme furono secondi nella 500 Miglia di Imola, e insieme si ritrovarono sul circuito di Buenos Aires il 10 gennaio 1971, nella tragica 1000 km in cui perse la vita il talento romano. "Io guidavo un'Alfa Romeo, lui una Ferrari. Eravamo molto amici, inseparabili. Quando passai sul posto dell'incidente e vidi il fuoco capii subito che Ignazio era morto - avrebbe raccontato molti anni dopo Nanni Galli -. Fu un dolore atroce ma non mi fermai, nessun pilota lo avrebbe fatto. Alla fine, una volta rientrato ai box, piansi a dirotto. Avevo perso il mio migliore amico. Ma la passione che mi sosteneva mi avrebbe dato le motivazioni giuste per continuare. E così è stato".

In Formula 1 Nanni Galli non riuscì mai ad esprimere per intero il proprio talento avendo guidato sempre monoposto poco competitive, e per giunta in un'epoca popolata da fuoriclasse del calibro di Jackie Stewart, Emerson Fittipaldi, Niki Lauda, Ronnie Peterson, Jacky Ickx... Tanti e indimenticabili sono stati invece i risultati ottenuti su strada, in corse mitiche come la 24 Ore di Le Mans e la Targa Florio, ma anche sul circuito stradale del Mugello, dove nel 1968 vinse assieme a Ninni Vaccarella e Lucien Bianchi, e nel 1970 stabilì il record sul giro rimasto imbattuto (in questo caso al volante di una Lola).

Nato il 2 ottobre 1940 a Bologna, poi stabilitosi a Prato, dove gestì un'attività imprenditoriale nel campo tessile, Giovanni Giuseppe Gilberto Galli (questo il suo nome all'anagrafe) entrò nel mondo delle corse attraverso la porticina del kart, dimostrando subito di saperci fare: a 20 anni diede una lezione a Bob Allen, fuoriclasse americano all'epoca considerato imbattibile. Poi passò alle cronoscalate, debuttando nella Coppa della Consuma del 1964 con lo pseudonimo di Nanni. Non disponendo di un'auto da corsa propria, l'aspirante pilota gareggiò con una piccola Steyr Puch (la versione austriaca della Fiat 500) prestatagli dall'amico Roberto Benelli, il fratello di Carlo (meglio noto come Riccardone). Vinse la classe a mani basse. Prese coraggio e andò a vincere anche la Bologna-Raticosa. Acquisì in società con un amico una Mini Cooper e con la piccola peste inglese conquistò



| Howden Ganley, Nanni Galli, Tim Schenken

il titolo di campione italiano della categoria Turismo Classe 1150 vincendo nove gare su dieci!

Tanto bastò per fargli capire che aveva la strada spianata. Poteva dedicarsi alle corse con impegno e assiduità, anche con auto più impegnative, come l'Alfa GTA preparata dalla S.C.A.R. Autostrada, l'auto della svolta, grazie alla quale si mise in luce fino a convincere Carlo Chiti, il capo dell'Autodelta, a dargli un volante come pilota ufficiale della squadra Alfa Romeo: un passaggio decisivo nella carriera, anche se lui ha sempre detto di essere stato "un pilota professionista che correva per passione".

Furono tante le soddisfazioni raccolte con l'Alfa, e molto solido fu il rapporto di stima e d'amicizia instauratosi con Chiti. Nelle rare interviste da ex pilota Nanni Galli lo raccontava spesso, antepoendo le esperienze vissute in casa Alfa Romeo a quelle fatte nel mondo dorato della Formula 1. Che non ha mai rimpianto troppo, salvo compiacersi per aver favorito, assieme al conte Zanon, la scoperta di un altro talento italiano: Michele Alboreto. Il quale poté intraprendere la carriera in Formula 1 con la Tyrrell anche grazie al sostegno dei fratelli Benetton, sensibilizzati proprio da Galli, che nel frattempo aveva lasciato le corse e si era dedicato all'attività imprenditoriale nel mondo del tessile, lo stesso mondo dei celebri fratelli veneti. In quel periodo non era raro incontrare Alboreto nel paddock a bordo del camper di Luigi Generini, che di Nanni Galli era il braccio destro nell'attività imprenditoriale, nel periodo in cui l'ex pilota rappresentava in Italia il marchio Fruit of the Loom.

Quando il male ha aggredito Nanni, nei primi giorni dell'ottobre 2019, fu il dottor Arturo Chiti, il figlio di Carlo, a stargli vicino, come suo amico e medico di fiducia. Furono ore tristi e concitate. Proprio in quei giorni l'ex pilota avrebbe dovuto ricevere a Monza un premio alla carriera. Le sue condizioni di salute non gli consentirono di partecipare all'evento, tuttavia il direttore generale dell'autodromo brianzolo, Pietro Benvenuti, consegnò simbolicamente il premio a Tino Brambilla, suo amico, alla presenza tra gli altri di Fulvio Maria Ballabio (costruttore di un'auto battezzata proprio Alfa Romeo-Nanni Galli-Ballabio) e del nipote di Carlo Chiti, David Fumanelli. Sarebbe bello se l'Alfa Romeo, grande amore della sua vita, ne celebrasse il ricordo in qualche modo. Magari in occasione di un evento dedicato alle auto storiche del Biscione.



| Nanni Galli con la Tecno F1 PA 123

Obitoire

Hommage à SAR le Grand Duc Jean de Luxembourg (5 janvier 1921-23 avril 2019)

Christophe A. Gaascht

Sono Nous avons appris en avril dernier et avec une grande tristesse le décès de Son Altesse Royale le Grand-Duc Jean de Luxembourg.

C'est le 5 janvier 1939, le jour de ses 18 ans, qu'il devient officiellement le Grand-Duc héritier du Grand-Duché de Luxembourg. Lorsque la Guerre éclate, le Prince Jean s'exile avec sa famille en Grande-Bretagne. Il incorpore l'armée Britannique comme volontaire dans les Irish Guards et accède au grade de lieutenant en 1943, puis à celui de capitaine en 1944. On notera sa participation à la bataille de Caen le 11 juin 1944, puis à la libération de Bruxelles. Il prend part ensuite à la libération de sa capitale (Luxembourg).

Jean de Luxembourg épouse le 9 avril 1953, Son Altesse Royale la Princesse Joséphine Charlotte de Belgique, fille de Sa Majesté le Roi Léopold III de Belgique.



| SAR le Grand Duc Jean de Luxembourg

Elle est la sœur du Roi Baudouin de Belgique et du Roi Albert II de Belgique.

Jean de Luxembourg devient le huitième Grand-Duc de Luxembourg lorsque sa Mère, la Grande Duchesse Charlotte, abdique le 12 novembre 1964.

Cet homme intègre était neutre et au-dessus des partis politiques. Il était un monarque très apprécié et très proche de son peuple. Un petit pays dont l'éthique devrait inspirer d'autres nations ! Le Grand-Duc Jean était un homme qui inspirait la bonté avant tout. Il était affable et extrêmement courtois. Il s'intéressait de près à tous les sports (fut Membre du Comité Olympique de 1946 à 1998) et particulièrement aux compétitions automobiles. A noter que le Grand-Duché de Luxembourg a donné son nom à deux manches du Championnat du Monde de Formule 1 en 1998 et en 1999. Ces deux épreuves ont été disputées sur le circuit du Nürburgring (D), car le Luxembourg ne disposait pas d'un circuit capable d'accueillir ce genre d'événement.

Le Grand Duc Jean de Luxembourg abdique le 7 octobre 2000 en faveur de son fils aîné Henri.

Tribute to HRH Grand Duke Jean of Luxembourg (5 January 1921-23 April 2019)

Christophe A. Gaascht

We learned with great sadness of the death of HRH Grand Duke Jean of Luxembourg.

It was on 5 January 1939, on his 18th birthday, that he officially became Hereditary Grand Duke of Luxembourg. When war broke out, Prince Jean went into exile with his family in Great Britain.

He joined the British army as a volunteer in the Irish Guards and rose to the rank of lieutenant in 1943, then to that of captain in 1944. He took part in the Battle of Caen on 11 June 1944, then in the liberation of Brussels, and finally in the liberation of his capital (Luxembourg).

On 9 April 1953, Jean de Luxembourg married HRH Princess Joséphine Charlotte of Belgium, daughter of HM King Leopold III of Belgium. She is the sister of HM King Baudouin of Belgium and HM King Albert II of Belgium.

Jean de Luxembourg became the new Grand Duke of Luxembourg when his mother, Grand Duchess Charlotte, abdicated on 12 November 1964.

This man of integrity was neutral and above political parties. He will go into history as a monarch much appreciated by his people, who are industrious, rigorous and prosperous.

A small country whose ethics should inspire other nations. Grand Duke Jean was a man who inspired tenderness, affability and courtesy. He took a keen interest in sport and particularly in motor racing. It should be noted that the Grand Duchy of Luxembourg gave its name to two rounds of the Formula 1 World Championship in 1998 and 1999. These two events were held on the Nürburgring circuit (D), as Luxembourg does not have a circuit capable of hosting this type of event. Grand Duke Jean of Luxembourg abdicated on 7 October 2000 in favour of his eldest son Henry.



Antoine Seyler et SAR le Grand Duc Jean de Luxembourg

Obitoire

Sir Stirling Moss le champion sans couronne est décédé.

Christophe A. Gaascht



Stirling and Susie

Sir Stirling Moss le champion sans couronne est décédé. Sir Stirling Moss est décédé paisiblement ce jour à l'âge de 90 ans.

C'est un monument du sport automobile qui tire sa révérence. Quatre fois vice champion du monde de

Formule 1 entre 1955 et 1958, on le surnommait le champion du monde sans couronne, mais son existence et sa droiture firent de lui un champion du monde de la vie. Il débute la compétition automobile en 1948, au volant d'un racer 500 Cooper JAP avec laquelle il remporte dix victoires. En 1950, il gagne le célèbre Tourist Trophy sur une Jaguar XK 120. Moss se distingue aussi en rallye, il s'adjuge la Coupe des Alpes (1952, 53 et 54) et reçoit la Coupe d'Or, ce trophée récompense le pilote ayant remporté la célèbre classique trois fois consécutivement. Il accède rapidement à la catégorie reine, en 1951, il prend part à son premier Grand Prix (GP de Suisse 1951) Sur une HWM de John Heat. Il poursuit son apprentissage en F1 sur de modestes voitures anglaises (ERA, Connaught, Cooper Alta). En 1954 son père finance l'achat d'une magnifique Maserati 250 F, un maître achat ! c'est sur cette machine qu'il signe une magnifique troisième place au Grand Prix de Belgique, disputé sur le toboggan de Francorchamps. Pour la saison 1955, sir Stirling fait sa joyeuse entrée dans l'écurie Mercedes, dirigée par Alfred Neubauer, Moss devient l'élève de Juan Manuel Fangio. Après avoir terminé deuxième à Spa et à Zandvoort, il remporte son premier Grand Prix chez lui à Aintree. Cette année-là, il gagne magistralement les Mille Miglia (Mercedes 300 SLR) avec le journaliste britannique Denis Jenkinson, il empoche aussi la Targa Florio. Tous ces succès soulignent le talent et l'éclectisme de Moss. Il sera en tête des funestes 24 heures du Mans, jusqu'à minuit, heure à laquelle Neubauer décide de retirer ses voitures en signe de deuil. L'écurie allemande s'est retirée de la course fin de la saison 1955. Sir Stirling signe chez Maserati en F1 et en Sport en 1956, vainqueur à Monaco et à Monza. Il entre ensuite chez Vanwall en

1957, cette magnifique automobile lui permet de tresser les lauriers de la victoire à Aintree, Pescara et Monza. Il fait ensuite triompher la merveilleuse Cooper Climax à Buenos Aires lors de la manche inaugurale de la saison 1958. Il remportera cette année là quatre GP dont trois sur Vanwall (Zandvoort, Oporto et Ain Diab). Il rejoint l'écurie de Rob Walker (l'héritier de la fameuse distillerie écossaise), la machine arborant les couleurs écossaises (bleue nuit barrée de blanc), se classe première à Monsanto et Monza. L'année 1960 sera marquée par son premier gros accident (Essais du GP de Belgique à Spa), suite à la rupture d'un arbre de roue, dans la courbe ultra rapide de Burnenville, Moss est relevé avec le nez cassé et la jambe brisée. La campagne 1960 avait pourtant bien commencé pour lui, avec une victoire au GP de Monaco. Il clôtura ce millésime par un succès au GP des Etats Unis (Riverside).

En mai 1961 il empoche à nouveau le GP de Monaco (Lotus Walker) ainsi que le GP d'Allemagne, disputé sur « l'enfer vert » (Nürburgring), ce sera son ultime victoire en Grand Prix (16ème).

C'est lors du Meeting de pâques 1962, disputé à Goodwood que se termine brutalement sa carrière. Sa Lotus sort de la route et percute un talus. Sa machine se replie sur lui, il aura fallu aux sauveteurs plus d'une demi-heure pour le désincarcérer. Sir Stirling souffre d'un fort traumatisme crânien ainsi que de multiples fractures. Il ne retrouvera plus jamais la totalité de ses réflexes. C'est alors qu'il décide de mettre un terme à sa fantastique carrière de pilote professionnel. Moss devient journaliste, mais l'incroyable attrait des compétitions historiques lui redonnent goût à la course et cela pour le plus grand bonheur des amateurs. Nous aurons la chance



| Maria Teresa de Filippis and Stirling Moss

de la revoir au Mans, à Monaco, à Goodwood ainsi que sur d'autres de ses terrains de jeux favoris.

Son palmarès est éloquent, il a pris part à 600 compétitions automobile et en a remporté 200 !

Parmi les innombrables anecdotes que nous aurions pu vous confier, nous retiendrons celle-ci : Sir Stirling Moss était l'homme des départs fulgurants aux 24 heures du Mans, son truc : il réglait sa montre sur l'horloge du circuit et bondissait quand la trotteuse arrivait pile à l'heure bien avant que le starter ne réagisse avec son drapeau. Moss n'a jamais gagné les 24 heures du Mans, car il était toujours invité par ses chefs de team, à jouer le rôle de lièvre. Il consacrera un magnifique ouvrage relatant la semaine des 24 Heures 1959 qui fut marquée par la victoire de l'Aston Martin de Shelby et Salvadori et où Sir Stirling jouait le rôle de lièvre, comme d'habitude !

Sir Stirling était un homme attachant, doté d'une loyauté hors normes, toujours disponible, nous l'avons encore vu il y a quatre ans lors du Goodwood Revival, le regard vissé sur l'écran qui diffusait les courses en direct.

La passion n'a pas d'âge, elle est immortelle !

C'est un authentique gentleman qui nous quitte, il est bien difficile de voir partir un être aussi exceptionnel.

Sir Stirling Moss:

Ein Held schloss seine Auge

Helmut Zwickl

Eine der größten Rennfahrer aller Zeiten starb am Ostersonntag früh: Sir Stirling Moss war im 90. Lebensjahr. Und die letzten Jahre war er nur noch ein Pflegefall.

Sir Stirling Moss und seine Gattin Lady Susie waren von Beginn an die Galionsfiguren der Ennstal-Classic, und im Laufe der Jahre hat sich eine tiefe Freundschaft entwickelt. Im Zuge ihrer weltweiten Auftritte hatten sie die Ennstal stets mit im Gepäck. In der FINANCIAL TIMES hatte Sir Stirling unter dem Titel "My favourite drive" einen Artikel über seinen Ennstal-Auftritt im Jahre 2000 verfasst, als er einen Jaguar C-Typ gefahren ist: "Der Jag lief wunderbar, driftete mit ausbrechendem Heck durch hunderte von Haarnadelkurven, angefeuert vom lokalen Publikum mit Kuhglocken." Und weiter schrieb Stirling, wobei man mit jedem Wort das Feuer spürt, das damals in ihm brannte: "Wir fuhren zwölf Stunden in einem Stück jeden Gebirgspass rauf und runter und hielten nur für Kaffee und Schnitzel."

Die beiden waren so begeistert, dass Stirling nachher den Besitzer des Jaguars anrief und das Auto kaufte.

Er ist Jahrgang 1929 und er fuhr alles: von Cooper JAP über HMW, Jaguar, Austin Healey, ERA, Cooper-



| Moss with Jaguar D Type



| Moss with Era G Type

Alta, Connaught, Ferguson, MG, Maserati, Mercedes, Ferrari, Porsche, Cooper-Climax bis Vanwall, Aston Martin und Lotus.

Er war der Einzige, der Fangio fordern und im Sportwagen besiegen konnte. Er war ein Phänomen in punkto Car Control und Bremstechnik, seine Härte war poliert, er fuhr immer auf Sieg.

Er wurde 1955, 56, 57 und 1958 Vizeweltmeister, aber nie Weltmeister. Aus 68 Formel 1 Starts holte er 16 Siege und 16 Pole positionen.

Zwischen 1948 und 1962 fuhr er 466 Rennen, 194 Mal gewann er. Stirling war sicher der beste, universellste Rennfahrer aller Zeiten. Und er war der erste richtige Profi mit Manager und Privatflugzeug.

In der Geschichte des Autorennsports setzte Stirling Moss ein sagenhaftes Lesezeichen: Er gewann auf Mercedes-Benz 300SLR die Mille Miglia.

Im Jahre 1955 war Stirling Moss 26. Er war ein Voll-Profi, hungrig nach Siegen, Tod und Teufel nicht fürchtend und als er nach 10 Stunden, 7 Minuten und 48 Sekunden die berühmte 1000 Meilen Strecke in einem Italien-Rundflug aufgesaugt hatte, war er mit einem Schnitt von unglaublichen 157,651 km/h Sieger. Ein Schnitt der nie mehr überboten wurde. Seinem Teamkollegen Fangio hatte er 32 Minuten abgenommen. Neben Moss saß Denis Jenkinson.

Im Jahre 1955 ein junger Mann, mit einem Rauschebart, der als Passagier neben Stirling jene Furchtlosigkeit mitbrachte, die ihn schon als Kunstturner im Beiwagen seines Landsmannes Eric Oliver ausgezeichnet hatte, mit dem er 1949 Seitenwagen-Weltmeister wurde. Jenkinson hatte die 17-Seiten langen Roadbook-Notizen von diversen Trainingsfahrten im Mercedes 220, 300 SL und Rennsportwagen 300SLR auf eine 10 Meter lange Papierrolle komprimiert, die er in einer Zigarrenschachtel großen Blechbox zwischen zwei Rollen abspulen konnte. Jenkinson brüllte vor

gefährlichen Passagen seinem Chauffeur jeweils eine Vorwarnung nach einem vereinbarten Schlüssel zu. Moss-Jenkinson waren ein eingespieltes Team und Mercedes hatte die Mille Miglia unter Rennleiter Alfred Neubauer nach einem Generalstabsplan vorbereitet, der für die damalige Zeit konkurrenzlos war.

Jede Startnummer bedeutete zugleich die Startzeit am Morgen des 1. Mai 1955. Fangio (Mercedes) hatte 658, Kling (Mercedes) 701, Collins (Aston Martin) 704, Maglioli (Ferrari) 705, Moss/Jenkinson 722 – diese Nummer wurde für den Siegerwagen gewissermaßen zu einem Etikett für die Ewigkeit. Jenkinson erinnerte sich: «Nicht über die vor uns machten wir uns Sorgen, sondern über unsere Hintermänner.

Castellotti startete in einem 4.4 Liter Ferrari hinter uns, Marzotto in einem 3.7 Liter Ferrari war drei Minuten hinter uns und letztlich der gefährlichste Mann, Taruffi, hatte Startnummer 728, er war somit sechs Minuten hinter uns.»

Auf der Geraden nach Verona drehte Moss den 290 PS starken 300SLR erstmals im fünften Gang bis 7.500 U/min. aus, das waren ca. 290 km/h. Trotzdem tauchte der Castellotti Ferrari langsam aber unaufhaltsam immer schärfer im Rückspiegel des deutschen Silberpfeils auf. In einer 90 Grad Kurve touschierte Moss die Strohballen. Als Castellotti an Moss vorbeiging, grinste er übers ganze Gesicht. Aber Castellotti ging die Mille Miglia im Stile eines Formel 1 Grand Prix an, der Sechszylinder-Ferrari fraß seine Reifen, bis man keine mehr hatte...

In Rom lag Moss bereits mit 173 km/h Schnitt vorne, Taruffi, der beste Streckenkenner, hatte 1:52 min. Rückstand, es folgten die drei 300SLR von Herrmann, Kling und Fangio, dann Maglioli und Perdica.

Jahre später schwärmte Jenkinson über Moss: «Er fuhr unglaublich, seine Car-Control war sagenhaft, er konnte stundenlang neun Zehntel schnell fahren...»

Ich fragte Moss einmal vor Jahren bei der Ennstal-

Classic: «Wenn ich dich in der Nacht anrufe und sage, Stichwort Mille Miglia 1955, was fällt dir heute dazu ein?»

«Der Futa-Pass»

Wieso?

«Die Straße mit den viele Kehren ist nicht ganz so schnell, ich war in einem wunderbaren Rhythmus drinnen, ständig sortierte ich Gänge, Zweite-Dritte-Zweite, das lief einmalig, ich war geölt wie eine Maschine, völlig ein-und heiß gelaufen.

Ich hatte alles im Griff und der Jubel der Menschen hat mich über den Futa getragen.»

In der Endphase, auf einer langen Geraden, nicht mehr weit vom Ziel in Brescia entfernt, wurde der SLR ein letztes Mal auf fast 300 hochgefahren, als am Horizont zwei Punkte an Schärfe gewannen.

Moss: «Sie flogen wie Tennisbälle auf uns zu, aus den Punkten wurden zwei BMW Isetta. Ich musste eine Entscheidung treffen – links oder rechts, letztlich pfeilte ich mich zwischen den beiden Käseglocken, die vor uns dahinschlichen, in der Mitte durch.

Im Rückspiegel bekam ich noch mit, dass sie in unseren Turbulenzen tatsächlich wie Tennisbälle herumhüpften...»

Als Moss nach der Zieldurchfahrt ins Hotel fuhr, sagte er zu Jenkinson: «Ich bin so glücklich, dass ein Brite endlich die Mille Miglia gewonnen hat, und wir die alte Legende ad absurdum führten, die besagt, wer in Rom vorne liegt, hat noch nie gewonnen.»

Jenkinson, die britische Reporter-Ikone schrieb Jahre später: «Es war der Tag, an dem ich das Autofahren in höchstes Vollendung erlebte. Ein Tag, wie er nie mehr wieder kommt.»

Heute steht der 722er im Werks-Museum.

Er hatte etliche schwere Unfälle in seiner Renn-Karriere, fast alle entstanden durch Materialdefekte: brechende Radaufhängungen, Räder, die sich vom Chassis abmeldeten, blockierende Bremsen, versagende Lenkungen, hängende Gaspedale.

1962 hatte er in Goodwood jenen schauerlichen Unfall, der seine sagenhafte Karriere beendete. Die Versicherung zahlte eine Riesensumme.

Ein Jahr danach, wollte er in Goodwood in einem Rennsportwagen sehen, ob er noch der Alte war.

Nach der Testfahrt wurde ihm klar: Nein, ich beende meine Karriere.

Später sagte er einmal: «Dieser Test kam zu früh, ich hätte noch warten sollen...»

1980 ließ er sich zu einem Racing-Comeback in der Britischen Tourenwagen Meisterschaft auf Audi hinreißen. «Das war ein Fehler» behauptete Stirling, für den Fronttriebler und die Slick-Reifen war sein Talent –

und das ist erstaunlich – nicht geschaffen.

Er investierte in Liegenschaften, einst offenbarte er in einem Interview: «Ich kaufte das Bauland für mein Londoner Haus für 5000 Pfund. Heute ist es mehr als 10 Millionen wert...»

Am 9.Juni 2011 fuhr er mit seinem Porsche 550 Spyder, den er sich für viel Geld privat restaurieren hatte lassen, das Qualifying für ein Legenden-Race in Le Mans.

Nach wenigen Runden stellte er den Betrieb ein. «Ich habe mich selber geschreckt» waren seine Worte.

Sir Stirling hatte sein Ablaufdatum erreicht.

Selbst jener Unfall in seinem Londoner Haus, ging letztlich auf ein technisches Gebrechen zurück. Stirling wollte in seinen Aufzug steigen – die Tür im dritten Stock war offen – jedoch er stieg ins Leere, denn der Aufzug steckte im vierten Stock. Stirling stürzte im Schacht bis in den Parterre hinab.

Seine Gattin Susie sagte damals: «Aber Stirling ist zäh wie altes Leder...»

Und so nahm er weiter seinen unglaublichen Terminkalender wahr, mit Auftritten in der ganzen Welt. In seiner Glanzzeit waren 1000 Pfund sein Startgeld, aber auch als Botschafter

hatte die Marke «Sir Stirling Moss» ihren Preis.

Die heutige Formel 1 ist ihm «zu sicher geworden. «Die Gefahr» war von ihm zu hören «gehört zum Rennsport. Meine Herausforderung war, an der Grenze des Möglichen zu fahren, ohne dabei zu sterben. Fehler waren zu meiner Zeit tödlich.»

Seit er Im Herbst 2017 in Singapore einen Virus eingefangen hatte, konnte er sich nicht mehr erholen.

Er wurde zu einem 24 Stunden-Pflegefall.

Ihm zur Seite stand Susie.

Die um 21 Jahre jüngere Susie war seine dritte Frau, mit der er den gemeinsamen Sohn Elliot hatte, der 1980 geboren wurde. Susie war in den letzten Jahrzehnten die Leitfigur seines Lebens.

Sie reiste mit ihm durch die Welt, beide wurden die begehrtesten Botschafter des Autorennsports, sie kochte, sie koordinierte seine Termine, managte seine Verträge und war jahrelang bei der Ennstal-Classic sein Navigator und sie war seine Stütze, als sein durch viele Unfälle malträtiert Körper immer mehr Beistand brauchte.

Sir Stirling, der am 17.September 1929 geboren wurde, bekam alle Auszeichnungen und Ehren die es gibt, von der Henry Segrave Trophy bis zur FIA Gold Medaille.

Er war unser Freund, wir werden ihn nie vergessen.



| Goodwood meeting

**Stirling Moss:
Il re senza corona**
Sergio Troise

La notizia della morte di Stirling Moss, avvenuta il 12 aprile, giorno di Pasqua, all'età di 90 anni, ha investito il mondo del motorsport accomunando nel rimpianto la grande famiglia del F1GPDC e migliaia di appassionati sparsi nei cinque continenti. Veterani e giovani sapevano bene che il "re senza corona" nominato baronetto dalla regina Elisabetta era stato in realtà un autentico fuoriclasse del volante, capace d'impresie straordinarie ancorché non premiate dal titolo di campione del mondo. Un titolo che tutti – nessuno escluso – gli avrebbero volentieri attribuito ad honorem, in testa i suoi amici italiani della Maserati, che poche ore dopo essere venuti a conoscenza della morte dell'ex campione hanno diffuso una nota di cordoglio in cui si legge: "La Maserati ti porterà sempre nel cuore ringraziandoti per quanto hai saputo darle". Con la casa del Tridente Moss disputò il Mondiale di Formula 1 del 1954 (13°) e del 1956, quando sfiorò il titolo classificandosi secondo, con la 250F, alle spalle di Manuel Fangio (Lancia-Ferrari). Come i biografi hanno ricordato, Stirling Craufurd Moss, nato a Londra, nel quartiere di West Kensington, il 17 settembre 1929, apparteneva a una famiglia di

grandi appassionati del motorsport: suo padre Alfred aveva partecipato alla 500 Miglia d'Indianapolis del 1924 (14°) e la sorella Pat, moglie del campione svedese di Rally Erik Carlsson, è stata un'apprezzata pilota di rallies. Anche Stirling non disdegnò, a inizio carriera, qualche apparizione nella specialità, tanto che il suo nome figura nell'albo d'oro del Rally di Montecarlo, dove nel 1951 si piazzò secondo al volante di una Sunbeam-Talbot condivisa con John Cooper.

All'epoca aveva già fatto una prima apparizione in Formula 1, nel GP di Svizzera, dove si classificò 8° al volante di una HVM-Alta. La sua carriera, tra il 1947 e il 1961, si è sviluppata inizialmente al volante di auto della categoria Turismo (la prima corsa la disputò con la BMW 328 di suo padre, molte vittorie le ottenne poi al volante di vetture Jaguar) e in seguito in monoposto, fino all'approdo in Formula 1. Qui riuscì a conquistare il primo podio nel GP del Belgio del 1954 in cui, approfittando del ritiro di Nino Farina, arrivò terzo al traguardo dietro a Fangio e Trintignant.

Nella massima categoria Moss è finito tre volte terzo nel Mondiale (1959, 1960, 1961) e ha sfiorato il titolo iridato per ben quattro volte, conquistando la piazza d'onore nei campionati del 1955, 1956, 1957 e 1958, tre volte alle spalle di Manuel Fangio, una dietro a Mike Hawthorn. Per questo veniva ricordato come l'eterno



| Hans-Joachim Stuck, Sir Stirling Moss, Derek Bell

secondo”, anche se in realtà vinse 16 Gran Premi e in carriera totalizzò 212 successi su 529 gare disputate in ogni categoria. Il suo nome – vale la pena sottolinearlo – è legato tra l’altro alla prima vittoria in Formula 1 di una monoposto con motore posteriore: la Cooper Climax T43 con la quale s’impose nel Gran Premio d’Argentina del 1958.

Dotato di una carica agonistica che non gli ha mai consentito di amministrare la meccanica né d’impostare le corse sulla tattica, era solito andare sempre all’attacco, in pista e su strada, chiedendo a sé stesso e alla macchina il massimo. E anche di più. Questo modo di correre gli diede molte soddisfazioni e qualche dispiacere. Tra le imprese entrate nella leggenda impossibile non ricordare la vittoria nella Mille Miglia del 1955, quando – al volante della Mercedes 300 SLR condivisa con il giornalista Denis Jenkinson – coprì i 1597 km del percorso Brescia-Roma-Brescia all’incredibile media di 157 Km/h, nel tempo di 10 ore, 7 minuti e 48 secondi. Un record rimasto imbattuto.

Nel suo palmares figurano successi importanti in tante gare che hanno scritto la storia dell’automobilismo, come la Targa Florio, il Tourist Trophy, la 12 Ore di Sebring, il Nurburgring... A porre fine alla sua carriera fu il terribile incidente nel giorno di Pasquetta del 1962, a Goodwood, al volante di una Lotus. Rimase in coma un mese e semiparalizzato per sei mesi. Un anno dopo, quando si riprese quasi del tutto, provò a cimentarsi di nuovo al volante di un’auto da corsa, una Lotus 19. Fece qualche giro di prova proprio a Goodwood, facendo

segnare tempi onorevoli. Ma una volta concluso il test decise di mettere un taglio alla carriera. “Mi sono reso conto di avere tempi di reazione più lenti. Rinuncio. Con le corse ho chiuso”. In realtà nel corso degli anni successivi si sarebbe fatto coinvolgere in saltuarie partecipazioni ad eventi d’altro tipo, come i rally-raid, qualche gara di durata e qualche competizione riservata alla categoria Turismo. Non ottenne grandi risultati. E la cosa neanche gli interessava.

La vera carriera era quella passata, scolpita nella storia dell’automobilismo: una carriera intensa e movimentata, caratterizzata anche dalla disinvoltura con cui si era prestato a cambiare spesso casacca. Vale la pena ricordare che ha guidato ai massimi livelli per Cooper, Lotus, Mercedes, Vanwall, per non dire delle tante esperienze al volante delle amatissime auto inglesi: Aston Martin, BRM, Connought, Era, Frazer Nash, Humber, Jaguar, Morris, Sunbeam... Ma una parte importante della carriera, come detto, Moss l’ha condivisa con l’italiana Maserati. Che tuttora lo ricorda come uno dei personaggi che hanno scritto la storia del marchio. A Modena, infatti, sono tutti ben consapevoli del fatto che il pilota inglese aveva il Tridente nel cuore. E il sentimento è sempre stato reciproco, in quanto Moss è stato uno dei campioni che hanno saputo interpretare meglio le vetture nate in Via Ciro Menotti. L’asso inglese era rimasto legatissimo alla 250F, che è stata la sua monoposto preferita, quella con cui ha conquistato una delle sue vittorie più belle nel Gran Premio di Monaco del 13 maggio 1956, quando rimase in testa dal primo

all'ultimo giro. A quella specifica monoposto (numero di telaio 2522) era così affezionato, da averla tenuta per molti anni nella sua collezione privata. Con quell'auto, tra l'altro, conquistò anche il Gran Premio d'Italia a Monza battendo la Lancia-Ferrari che Peter Collins lasciò a Fangio per permettergli di conquistare il titolo. Non sono mancate le occasioni di revival tra Moss e la Casa italiana ritiratasi dalle corse ma sempre dedicata alla produzione di Gran Turismo ad alte prestazioni. Una delle ultime visite in Italia di Moss era stata dedicata proprio ai festeggiamenti per i 100 anni della Casa, al Museo Enzo Ferrari di Modena, dove l'anziano ex pilota ritrovò molte delle auto che aveva portato al successo in Italia e nel mondo. Le ricordava una ad una. "La 250F – disse – era velocissima e capace di appagare il pilota in ogni sua manovra; la 300S aveva un grande bilanciamento e una straordinaria facilità di guida; la Tipo 61 Birdcage univa le caratteristiche delle altre due".

Protagonista di un'epoca eroica e indimenticabile dell'automobilismo, sir Stirling Moss si è reso sempre disponibile a partecipare a decine di eventi dedicati all'heritage, a rievocazioni storiche e celebrazioni di grandi eventi del passato. Qualche anno fa il Goodwood Revival gli ha dedicato uno straordinario tributo alla carriera durata un intero weekend: in quell'occasione ogni giorno, per tre giorni, Moss ha guidato un'auto diversa: la Mercedes W196 (la variante a ruote scoperte), la Lotus 18, l'Aston Martin DBR3. E anche in quell'occasione ritrovò l'amatissima Maserati.

Ermanno Cozza, ex meccanico, poi dirigente e oggi custode della storia del Tridente, ci ha ricordato spesso una delle frasi celebri del pilota inglese: "I rettilinei sono quei tratti noiosi che uniscono due curve". In queste parole c'era tutta la personalità del pilota: grintoso, generoso, irriducibile, veloce. E un altro celebre meccanico dell'epoca, il compianto Giulio Borsari, ricordò anni fa quanto diverso era lo stile di guida di Moss rispetto a quello di Fangio. "Il campione argentino – raccontò – rispettava la meccanica, l'inglese la sfruttava tutta, e infatti spesso rompeva. Se a fine gara si smontavano i cambi delle vetture si riconosceva subito quello di Fangio, perfetto, e quello di Moss, a pezzi. Ciò detto – aggiunse però l'uomo dei box – Moss era pilota velocissimo e meritava almeno un mondiale".

Le qualità del pilota inglese sono state sempre riconosciute anche da Manuel Fangio, il super campione di quegli anni ruggenti. I due non erano coetanei (l'argentino era di ben 18 anni più anziano quando Moss si affacciò nel mondo delle corse ad alto livello) e dunque non furono mai legati da forte amicizia personale. Quando si ritrovarono assieme alla Mercedes, il giovane Stirling si

rivolgeva al campione argentino chiamandolo Maestro. C'era rispetto, stima, e sempre i loro rapporti furono improntati ad autentica sportività. In proposito vale la pena ricordare ciò che accadde nel 1991 a Stoccarda, in occasione della festa per gli 80 anni di Fangio organizzata dalla Mercedes. "Con le vetture a ruote coperte – disse l'inglese – sono riuscito qualche volta a far meglio di lui, ma con le monoposto era quasi impossibile. Perché? Me l'hanno chiesto in tanti, ma non sono mai riuscito a stargli abbastanza vicino per capire come facesse ad andare così forte".

In verità è rimasta scolpita nella memoria la vittoria di Moss nel Gran Premio d'Inghilterra del 1955 sul circuito di Aintree. L'inglese primo, l'argentino secondo. A fine gara Moss ebbe un sospetto e chiese al compagno di squadra: "Mica mi hai lasciato vincere per non umiliarmi davanti al mio pubblico?" Fangio, la mano sul cuore, rispose: "Oggi hai vinto semplicemente perché andavi più forte di me". Altri tempi. All'epoca lo spirito sportivo, il rispetto degli avversari, la lealtà erano regole fisse e imprescindibili. Non imposte, ma sentite. E a tal proposito vale la pena ricordare un altro episodio che la dice lunga sull'"etica" delle corse di quegli anni ruggenti. Accadde nel 1958, l'anno in cui Stirling Moss gareggiò con Cooper e Vanwall, battendosi con il ferrarista Mike Hawthorn per il titolo mondiale. Nel Gran Premio del Portogallo Hawthorn (finito secondo alle spalle di Moss) rischiò di essere squalificato in quanto i commissari di gara sostennero che dopo una uscita di pista era rientrato compiendo una manovra scorretta, contromano. Fu proprio Moss a confutare quella tesi e a convincere il direttore di corsa a riconoscere i 6 punti destinati al secondo classificato. Un gesto di grande sportività che si sarebbe poi rivelato decisivo per l'assegnazione del titolo mondiale: nonostante le 4 vittorie di Moss in gare titolate, contro l'unica di Hawthorn, il campionato di quell'anno si concluse infatti con Moss secondo, distaccato di un solo punto dal rivale della Ferrari.

A proposito di Ferrari, è lecito domandarsi come mai questo grande talento dell'automobilismo britannico non sia mai approdato alla corte di Maranello. In realtà nel 1951 era stata approntata nelle officine modenese una macchina di Formula 2 da affidare a Moss per il Gran Premio di Bari (non valido per il Mondiale). Ma il pilota inglese, dopo un viaggio travagliato in compagnia del padre, arrivò in ritardo in Puglia e l'auto era stata già affidata a Piero Taruffi. Moss lo apprese quasi per caso da un meccanico. Infuriato, stava per tornarsene a casa quando il connazionale David Murray gli offrì di guidare la sua Ferrari V12 a passo corto da 1,5 litri sovralimentata, che aveva iscritto alla corsa come privato. "Quell'auto – raccontò Moss – era molto difficile

da guidare, era nervosa, aveva il pedale dell'acceleratore al centro, e io proprio non mi ci ritrovai. Si ruppe in prova e rinunciai definitivamente".

Quel giorno Stirling Moss giurò a sé stesso che mai e poi mai avrebbe guidato per Enzo Ferrari. In realtà non sarebbe andata così. Nella sua carriera figura almeno una dozzina di successi al volante di vetture del Cavallino, Gran Turismo e Sport, sia pure non schierate ufficialmente dalla Casa, ma appartenenti a scuderie private. Nel 1960 e nel 1961 guidò due diverse Ferrari 250 SWB nel Tourist Trophy e in una delle due occasioni conquistò la vittoria. L'eco di quel successo giunse fino a Maranello, tanto che Enzo Ferrari invitò il pilota inglese in Italia e lo fece fotografare all'interno della fabbrica accanto alla macchina (quell'auto nel 2013 è stata aggiudicata all'asta per 7 milioni di sterline). Se non bastasse gli fece provare anche la neonata GTO sul circuito di Monza. In quei giorni vennero avviate riservatamente anche le prime trattative per portare Moss al volante di una Ferrari di Formula 1 nel 1962. Lo sgarbo di 11 anni prima, a Bari, era stato ormai superato. Non restava che trovare il compromesso giusto per superare le difficoltà imposte dalla presenza di sponsor ingombranti come la Shell (che affiancava Ferrari) e la BP (che sosteneva Moss). Ferrari era pronto a tutto. E non solo perché Moss aveva vinto con le GT del Cavallino, ma soprattutto perché nella stagione del Mondiale vinto con Phil Hill, l'arrembante pilota

inglese si era messo in gran luce con la Lotus, vincendo a Monaco e al Nurburgring e battendo più volte le Rosse.

"Quando varcai i cancelli di Maranello - ha raccontato a suo tempo lo stesso Moss - ero in apprensione, avendo sentito varie storie su come il grand'uomo facesse attendere la gente e cose del genere. Invece mi accolse nel suo ufficio dopo una breve anticamera e fu molto gentile. Parlavamo entrambi in francese senza bisogno di interpreti. Enzo Ferrari venne direttamente al nocciolo: Lei mi deve dire quale macchina vuole per la prossima stagione ed io la costruirò con sei, otto o dodici cilindri. Mi dispiace, risposi, io corro per Rob Walker. Se lei può dargli una macchina verniciata blu scuro con la bandiera della Gran Bretagna sulle fiancate e curarne la manutenzione, io la piloterò per lei. Ferrari accettò la proposta senza esitazioni. Fu uno degli accordi più riservati e meno pubblicizzati per le corse di gran premio. E non si rimangiò la parola. La vettura fu costruita e debitamente consegnata in Inghilterra all'inizio del 1962. Ma non ero destinato a pilotarla. La mia carriera terminò in aprile, dopo il mio incidente a Goodwood. Rimasi in coma un mese, paralizzato per sei mesi e la macchina neppure la vidi mai. La guidò Innes Ireland nel trofeo del Daily Express a Silverstone e poi fu restituita alla fabbrica. E' stato uno dei più grandi dispiaceri della mia vita". E lo fu anche per Enzo Ferrari. Il figlio Piero, di recente, ha ricordato: "Mio padre diceva che Moss gli ricordava Nuvolari".



| Tony Brooks and Sir Stirling Moss



| Moss with Maserati 250F

Stirling Moss

Graham Gauld

Stirling Moss, the name conjures up so many memories for all of us who saw him race.

He was one of the truly great racing drivers of all time. Above all, he was versatile, a word you cannot confidently use when talking about today's grand prix drivers.

Stirling could drive anything and yet, back in the days when Britain's grand prix hopes depended on the hype rather than the success of the V16 BRM Stirling chose to race it rather than drive for a foreign manufacturer.

To a modern motor racing enthusiast this type of patriotism might appear to be ridiculous but for Stirling it was a serious statement of support for what was to become an upheaval in motor racing that has seen Britain become the most important home for the development and success of grand prix teams many current grand prix teams.

From the moment he started being noticed in an early Cooper 500 in Formula 3 he became the symbol of British motor racing around the World.

What is more he was not only curious but adaptable so that he could be seen every weekend racing a variety of cars and loaning his considerable driving expertise to most of the fledgling racing manufacturers of the day.

Stirling sits in his D type Jaguar at the 1953 Tourist Trophy Race at Dundrod waiting for the race to finish and run the car over the line using the starter motor. Note the damage done by the resurfacing of Dundrod not long before the race.

He helped HWM back in the 1950s and of course it was he who propelled the Jaguar XK120 into International fame with his Tourist Trophy win at Dundrod that led to the C type and D type Jaguars that Stirling raced so successfully. Then there was Aston Martin, Austin Healey, Lister-Jaguar etc etc. He won with them all and raised their profiles



| The Vanwall F1

Internationally. Stirling Moss probably did more to promote the British Motor Industry at a time when the British economy needed it most.

Moss at his best at Aintree in 1957 with the Vanwall.

I am not going to refer to individual races as hundreds of web sites have published many stories about his best, his worst, his most unlucky race but allow me to cherry pick moments that brought home to me memories of Stirling the racing driver when I heard the sad news on Sunday. Stirling recorded the first Grand Prix Formula 1 win for Cooper in 1958 when he won the Argentine Grand Prix with Rob Walker's Cooper T43 Climax and did the same for Colin Chapman in the Monaco Grand Prix of 1960 when he won with the Lotus 18.

Just over a year later Innes Ireland gave Chapman his first Team Lotus grand prix win over a year later.

A sad episode, Stirling the the G type ERA-Bristol.

He could also make a few errors in his choice of car such as when he drove the G type ERA fitted with a Bristol engine in 1952 in an effort to drive British: he retired in all three grand prix races he ran with it. Then he jumped into a Connaught for the final race of the season in the Italian Grand Prix and it too failed him.

A year later and still looking for a British grand prix winner he developed the Cooper-Alta with one of Geoffrey Taylor's Alta engines but then he reluctantly saw the light and Ken Gregory was dispatched to Modena to buy a Maserati 250F. Immediately Stirling took third place in the Dutch Grand prix. Then came

his glory years with Mercedes Benz followed by his many wins with Vanwall.

In the end, from the Monaco Grand Prix in 1957 to his final World Championship grand prix at Watkins Glen in 1961 he always drove British cars.

In sports car racing he outperformed his great hero Juan Manuel Fangio and was successful as a rally driver.

I was privileged to be a friend for over sixty years and he was one of the first drivers I photographed as a journalist at a race meeting at the Charterhall circuit in Scotland in May 1952.

It was not one of his best days in racing as he was involved in an accident with John Coombs, both of them driving Cooper 500's. To his surprise it was Coombs who got away in the lead and when Stirling overtook Coombs it was Coombs who made the mistake and in the clash Stirling lost a wheel. As they came back to the paddock I raised the Leica and took the photo below showing John Cooper at the front pushing Moss's three wheel Cooper whilst John Coombs helps Moss to push the car.

Stirling Moss must, and will, be acknowledged by any who have followed all of the various disciplines in motor sport as a true champion who put his whole heart into the sport.

At the same time he became one of the greatest supporters of the Grand Prix Drivers Club from the very beginning and will be remembered fondly by all of our members who raced against him.



| Mille Miglia 1955 - Mercedes 300 SLR



F1 GRAND PRIX DRIVERS CLUB

On Easter Sunday of 2020, exactly 58 years after the accident in Goodwood that ended his professional career and very nearly his own life, Stirling Moss peacefully died in his bed with his beloved Susie by his side.

It is not easy to find words to describe the magnitude of this sportsman's greatness.

The 212 wins in 529 races which tally a remarkable 40% score, the 16 Grand Prix wins, the four runners-up and three third places in the Formula One World Championship, the unbeatable 157Km/h average speed at the Mille Miglia in 1955, or the fact that he handed over the 1958 World Championship, in a supreme act of sportsmanship, to Mike Hawthorn by asking not to disqualify him when he was found to have driven in the opposite direction to re-join the track after a spin, all these stats, are not enough to describe Stirling's greatness. What made him even more special is the huge respect that his fellow competitors, Juan Manuel Fangio to name one, and the whole motorsport community, had for him.

Stirling has been a very active member of the Grand Prix Drivers Club and a great companion in many of our meetings throughout its history.

I have enjoyed his company during the many Goodwood meetings where he was a regular racer until not long ago with his peculiar hard hat-looking helmet that he could use thanks to a very special dispensation.

He was also a very humble person, often when talking about his friend and rival Fangio he used to say "Fangio was the greatest, he was definitely better than me in F1, but I can say that with sportscars I could often give him a run for his money..." or about Nuvolari "Our career briefly came across each other, I admired him so much that when I had the privilege to meet him for the first time I could hardly speak for the emotion".

In June 2011, during the official practice of the Le Mans Historic, the support race of the 24 hours, when we stopped in park-fermé he stepped out of his car and said "That's it! I will stop racing. For the first time in my life I have been afraid of racing and it is time for me to stop...". To me that was very sad news and I thought we will no longer have the privilege to drive in a race with the great Stirling Moss.

He will be for ever remembered for his skill, his bravery, his passion, his sportsmanship, and his strength.

My thoughts and prayers, together with all members of the Club go to him and to his lovely and devoted Susie, their son Elliot and to Allison, Sir Stirling's daughter by his earlier marriage to Elaine, on their loss.

Comité actuel

Emanuele Pirro **2013**

Président

Mario Theissen **2019**

Vice Président

Tim Schenken **2019**

Vice Président

Theo K. Husc hek **2002**

Secrétaire Général

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

Howden Ganley **2013-2019**

Président

Hans-Joackim Stuck **2017-2019**

Vice Président

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

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

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)

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

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 Gauld (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.A.R. *Grand Duc Jean de Luxembourg*
 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

Leslie Brooke
Alan Brown
David Brown
Eugen Bjoernstadt

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

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

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

Lance Macklin
Ernesto Maserati
Umberto Maglioli
Robert Manzon
Raymond Mays
Giannino Marzotto
Michael MacDowel
Bitito Mieres
August Momberger
Sir Stirling Moss
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





Fuelling performance



Total is proud to be the official fuel supplier of the FIA WEC*, a championship that pushes a car engine's long-lasting performance to its limits. TOTAL EXCELLIUM, thanks to its cutting-edge fuel technology, will ensure engine cleanliness and optimal efficiency for every team during one of the toughest endurance car races in the world. Tested on the track, available to everyone.

*World Endurance Championship.



Mercedes-AMG Petronas Motorsport
The 2019 FIA Formula One World Constructors' Champions
Lewis Hamilton & Valtteri Bottas



Mercedes-AMG F1 W10 EQ Power+



AMG
PETRONAS
FORMULA ONE TEAM



LIMITED EDITION POSTERS AVAILABLE AT AUTOMOBILIST.COM