



**BERNINA
GRAN TURISMO
ST. MORITZ ↔ POSCHIAVO
17-20 SEPTEMBER 2020**



SPRIT OF VALUE MANAGEMENT
www.imt.ch



DOUGLAS · MACHAT & CIE.
PRIVATE BROKERS



www.BERNINA-GRANTURISMO.COM

IM VERKAUF/WHERE SOLD: CHF/€ 10.00

WHAT WE DO AT CARFICIONADO?



Since 2004 high level, discrete Collection Management.
Carficionado flattens your collector's car learning curve.

You plan to build up or restructure your collection?
Entrust us to manage it.
You have a serious car collection?
Talk to us.



carficionado

INDEPENDENT COLLECTION MANAGEMENT

www.carficionado.com

Contact **Florian Seidl**

Phone: (+49) 89 820 306 82
E-mail: pr@carficionado.com
Fax: (+49) 89 820 706 63

VORWORT - PREFACE FLORIAN SEIDL

EVERYTHING CHANGES – AND ALL STAYS THE SAME

Wir sind froh, dass Ihr da seid! Die Organisation dieses Jahr war eine Achterbahnfahrt der Gefühle. Ab und an nur mit guter Musik zu ertragen, in unserem Fall ist das Rock'n Roll.

Motörhead ist – wen wundert es – die Lieblingsband des Organisationskomitees: Laut, schnell, etwas politisch unkorrekt, auf alle Fälle wild und authentisch.

So wie wir die Bernina Gran Turismo gemacht haben. Auch dieses Jahr, und es war nicht leicht.

*„... Everything changes, but all stays the same,
Everyone guilty, no one to blame,
Every way out brings you back to the start“*

hat die Band um den Rock-Philosophen-Lemmy Kilmister getextet. Genau. Entspricht den Vorbereitungen ziemlich gut. Wir sind da, das Bernina Rennen ist auch 2020 wieder in St. Moritz, Poschiavo und Pontresina zu Gast.

Schnell, wild, laut allerdings dieses Jahr ganz anders, das geben uns die Vorgaben von Corona vor – denn bei aller Lebensfreude, Vorsicht und Umsicht muss sein! Historischer Rennsport sollte wie Rock'n'Roll sein: Ihr und wir zusammen sind Teil eines Lebensgefühls und das wollen wir uns nicht nehmen lassen.

„Never Lift, Never Give Up“ – Conquer the Bernina – gerade 2020

Enjoy!

Florian Seidl

We're glad you're here! The organization this year was a roller-coaster of emotions. Now and then it can only be endured with good music, in our case it is Rock'n'Roll.

Motörhead is – no wonder – the organizing committee's favorite band: Loud, fast, a bit politically incorrect, definitely wild and authentic.

Just as how we created the Bernina Gran Turismo. Also this year, and it was not easy.

*„... Everything changes, but all stays the same,
Everyone guilty, no one to blame,
Every way out brings you back to the start“*

texted the band around rock philosopher Lemmy Kilmister. Right. Pretty much defines the the set up. We are here, the Bernina Race will be back in St. Moritz, Poschiavo and Pontresina in 2020.

Fast, wild, loud, but this year completely different, that's what the Corona guidelines tell us – because for all the joy of life, caution and prudence are essential! Historic racing should be like Rock'n Roll: You and we together are part of a way of life and we don't want to let this be taken away from us.

„Never Lift, Never Give Up“ – Conquer the Bernina – especially 2020

Enjoy!

Florian Seidl



LOUIS CHIRON NACH DEM SIEG MIT SEINEM
BUGATTI 16-ZYLINDER AM 24. AUGUST 1930

LOUIS CHIRON AFTER HIS VICTORY WITH HIS
BUGATTI 16-CYLINDER ON AUGUST 24th, 1930



DOUGLAS · MACHAT & CIE.

PRIVATE BROKERS

At the very
top there is
only one.

Photo by Gian Marco Castelberg

Just drive, don't worry. Want to know how? Write us an email at philipmachat@dmc.insure

INHALT · CONTENT

Vorwort (Florian Seidl).....	3	Preface (Florian Seidl).....	3
Grußwort: Dr. Martin Schmid, Ständerat des Kantons Graubünden.....	9	Welcome letter: Dr. Martin Schmid, Council of States of the Canton of Graubünden.....	9
Grußwort: Kurt Engelhorn, Gründer und Spiritus Rector der BGT.....	11	Welcome letter: Kurt Engelhorn, Founder and Spiritus Rector of BGT.....	11
Grußwort: Christian Jott Jenny, Gemeindepräsident St. Moritz und Adrian Ehrbar, Direktor St. Moritz Tourismus.....	13	Welcome letter: Christian Jott Jenny, Mayor of St. Moritz, and Adrian Ehrbar, Director St. Moritz Tourism.....	13
Grußwort: Giovanni Jochum, Gemeindepräsident Poschiavo.....	15	Welcome letter: Giovanni Jochum, Mayor of Poschiavo.....	15
Bernina Gran Turismo 2020: Anreise.....	18	Bernina Gran Turismo 2020: Arrival.....	19
Bernina Gran Turismo 2020: Zeitplan.....	20	Bernina Gran Turismo 2020: Time Table.....	20
Bernina Gran Turismo in der Presse: Artikel aus Autorevue Premium #15.....	23	Bernina Gran Turismo: Original article from Autorevue Premium #15.....	23
Bernina Gran Turismo in der Presse: Artikel aus Leica Fotografie International 1/2020.....	37	Bernina Gran Turismo: Original article from Leica Fotografie International 1/2020.....	37
Wir stellen vor: Das Grand Hotel des Bains Kempinski und seine Geschichte.....	49	We present: the Grand Hotel des Bains Kempinski and its history.....	49
Bernina Gran Turismo unterwegs: Indien.....	54	Bernina Gran Turismo on tour: India.....	54
Bernina Gran Turismo unterwegs: Ägypten.....	60	Bernina Gran Turismo on tour: Egypt.....	60
Zip Zap's Auction & Cocktails.....	63	Zip Zap's Auction & Cocktails.....	63
Bernina Gran Turismo Merchandise.....	66	Bernina Gran Turismo Merchandise.....	66
Mille Metri: Das neue Kilometerrennen.....	70	Mille Metri: The New Kilometer Race.....	70
Buch-Tipp: Motorsport in der Italienischen Schweiz.....	74	New book: Motorsport in Switzerland's Italian-speaking part.....	74
Plakatkultur in St. Moritz.....	75	Poster culture in St. Moritz.....	75
Buch-Tipp: Car Guys.....	81	New Book: Car Guys.....	81
Highlights aus dem BGT Fotomagazin.....	82	Highlights from the BGT photo book.....	82
Bernina Gran Turismo Ambassadors.....	90	Bernina Gran Turismo Ambassadors.....	90
Engadiner Post von anno Dazumal.....	95	Engadiner Post from long ago.....	95
Team und Next Race.....	98	Team and Next Race.....	98



Impressum

Herausgeber: Int. St. Moritzer Automobilwochen AG, Via. Suot Chesas 8A, CH-7500 Champfèr/St. Moritz, info@bernina-granturismo.com

Produziert von: Internationale St. Moritzer Automobilwochen AG (ISMAW AG)

Redaktion: Claus Müller (ISMAW AG/Classic Media)

Mitwirkende dieser Ausgabe: Florian Seidl (ISMAW AG), Luca Moiso (ISMAW AG), Lukas Gold (ISMAW AG), Werner Jessner & Gian Marco Castelberg (Autorevue Premium), Jean-Jaques Ruchti & David Rojkowski (LFI), Engadiner Post (Artikel vom 26.03.1983), mit Fotos von Alberto Novelli, Jean-Jaques Ruchti, Gian Marco Castelberg, Lukas Gold, Jost Wildbolz, Ted Gushue und Amy Shore.



Imprint

Publisher: Int. St. Moritzer Automobilwochen AG, Via. Suot Chesas 8A, CH-7500 Champfèr/St. Moritz, info@bernina-granturismo.com

Produced by: Internationale St. Moritzer Automobilwochen AG (ISMAW AG)

Editor: Claus Müller (ISMAW AG/Classic Media)

Contributors to this issue: Florian Seidl (ISMAW AG), Luca Moiso (ISMAW AG), Lukas Gold (ISMAW AG), Werner Jessner & Gian Marco Castelberg (Autorevue Premium), Jean-Jaques Ruchti & David Rojkowski (LFI), Engadiner Post (article from 26.03.1983), with photos by Alberto Novelli, Jean-Jaques Ruchti, Gian Marco Castelberg, Lukas Gold, Jost Wildbolz, Ted Gushue and Amy Shore.



I'M MORE COMFORTABLE WITH AUTHENTICITY THAN PERFECTION

I may be an interior designer, but I feel at home in spaces that are real, rather than overtly designed. I mix old and new pieces to create beautiful, livable interiors that are perfectly imperfect.

GRUSSWORT VON DR. MARTIN SCHMID

STÄNDERAT DES KANTONS GRAUBÜNDEN

Das Bergrennen am Berninapass, die Bernina Gran Turismo, hat sich in den letzten Jahren etabliert und ist zu einer bedeutenden Veranstaltung im Kanton Graubünden gewachsen. Diesen September findet das Bergrennen am Berninapass bereits zum sechsten Mal seit der Wiederaufnahme 2015 statt. Erstmals wurde 1929 die erste internationale St. Moritzer Automobil Woche durchgeführt. Die Bernina Gran Turismo Veranstaltung knüpft an diese Tradition an und bringt die historischen Rennfahrzeuge in die wunderschöne Engadiner Herbstlandschaft und ins vielfältige Puschlav.

Auf der gesperrten und gesicherten Passstrasse von La Rösa bis hinauf zum Ospizio Bernina sind maximal 80 Rennfahrzeuge zugelassen. Allen Fahrern gemeinsam ist die Faszination für den Rennsport und das Engagement für den Erhalt dieser einzigartigen Fahrzeuge.

Letztes Jahr liessen sich viele Zuschauer das Rennen nicht entgehen und strömten zur Rennstrecke und bestaunten den Fahrzeugpark. Die Corona Pandemie hat uns dieses Jahr aufgezeigt, dass ein winzig kleiner Virus die Macht hat, unser gesamtes gesellschaftliches Leben zu verändern. Es mussten auch diverse Rennsportveranstaltungen abgesagt werden. Deshalb freuen wir uns alle extrem, dass diese Veranstaltung – allenfalls unter Einhaltung spezifischer Corona-Schutzmassnahmen – auch dieses Jahr am Berninapass durchgeführt werden kann. In jedem Fall müssen wir lernen mit dieser Bedrohung durch das Corona Virus umzugehen. Das bedeutet auch, dass Veranstaltungen trotzdem durchgeführt werden können, soweit dies unter Einhaltung der gebotenen Vorsichtsmassnahmen möglich ist. Falls das dazu führt, dass dieses Jahr keine Zuschauer zugelassen werden könnten, so muss das zur Sicherheit der Gesundheit von uns allen akzeptiert werden.

Den Organisatoren danke ich für ihren grossen Einsatz. Sie ermöglichen trotz der schwierigen Bedingungen und vielen neuen Herausforderungen ein Rennwochenende auf höchstem Niveau und generieren eine hohe Wertschöpfung für den Tourismus und die Region. Ein grosser Dank geht auch an die Behörden des Kantons Graubünden und an die Gemeinden des Engadins und des Puschlavs, die den Anlass tatkräftig unterstützen und ohne deren Support eine derartige Veranstaltung nicht durchgeführt werden könnte. ■

Welcome Letter from Dr. Martin Schmid Council of States of the Canton of Graubünden

The mountain race on the Bernina Pass, the Bernina Gran Turismo, has established itself in recent years and has grown into a major event in the canton of Graubünden. This September, the

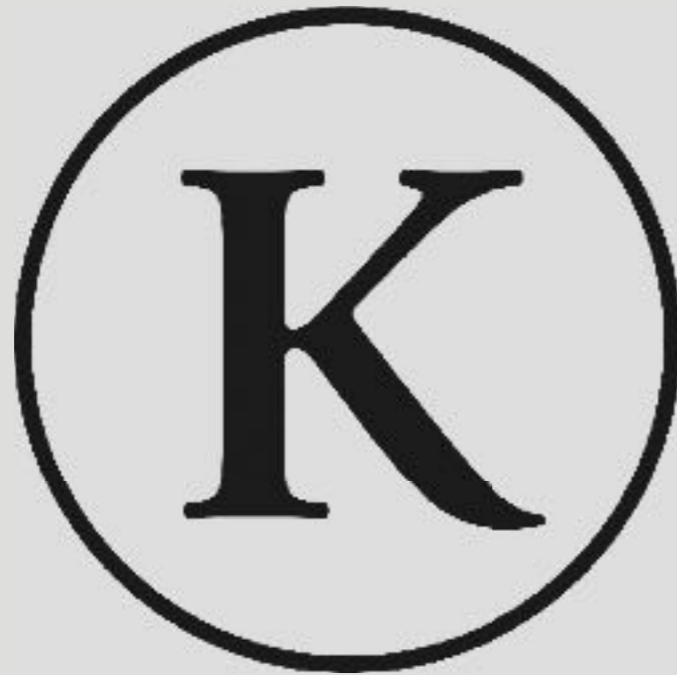


Bernina Gran Turismo mountain race on the Bernina Pass will take place for the sixth time since the race was resumed in 2015. The first international St. Moritz Automobile Week was held in 1929. The Bernina Gran Turismo event continues this tradition and brings the historic racing cars to the beautiful Engadine autumn landscape and the diverse Puschlav.

A maximum of 80 racing cars are permitted on the closed and secured pass road from La Rösa up to the Ospizio Bernina. What all drivers have in common is their fascination for racing and their commitment to the preservation of these unique vehicles.

Last year, many spectators did not miss the race and flocked to the race track to marvel at the fleet of vehicles. This year, the Corona Pandemic has shown us that a tiny virus has the power to change our entire social life. Several racing events had to be cancelled. That's why we are all extremely pleased that this event – if need be in compliance with specific Corona protection measures – can again be held this year on the Bernina Pass. In any case, we must learn to deal with this threat from the corona virus. This also means that events can still be held, provided that the necessary precautions are taken. If this means that no spectators could be admitted this year, this must be accepted by all of us for the safety of our health.

I thank the organizers for their great commitment. Despite the difficult conditions and many new challenges, they will make it possible to have a race weekend at the highest level and generate a high added value for tourism and the region. A big thank you also goes to the authorities of the canton of Graubünden and to the communities of the Engadine and the Puschlav, who are actively supporting the event and without whose support such an event could not be held. ■



KUSANA LTD
A FAMILY EQUITY FIRM

„Risk comes from not knowing what you are doing“
Warren Buffett



www.kusana.li

EIN HERZLICHES WILLKOMMEN VON KURT A. ENGELHORN

SPIRITUS RECTOR BERNINA GRAN TURISMO

Meine lieben Freunde,

Ich hoffe, diese Nachricht erreicht Sie alle bei guter Gesundheit und in Vorfreude auf die Herausforderung, den Bernina Pass zu bezwingen.

Das BGT-Team hat bereits so viel erreicht. Wir sind nicht nur einer der Top-Events, sondern – so das Schicksal will – auch eines der ganz wenigen Rennereignisse dieses Jahres.

Ich feuere dieses Team laut und deutlich an!

Wir alle lieben diesen Ort, an dem wir etwas bewegen. Diese Region liegt uns am Herzen, und ich möchte allen Funktionären und politischen Parteien für ihre Bereitschaft und Hilfe danken.

Vielen Dank an Sie und die Partner und Sponsoren, die jetzt schon Teil unseres Gefüges sind und sich bei uns zu Hause fühlen.

Dies sind interessante Zeiten, lassen Sie uns sehen, wie die Gesellschaft als System und wir als Menschen auf diese Herausforderung unserer Lebensgrundlagen reagieren.

Lassen Sie uns einen Beitrag leisten – „niemals nachlassen, niemals aufgeben“ – lassen Sie uns Rennen fahren! ■

Kurt

My dear friends,

I hope this news finds you well and looking forward to the challenge to get up onto the hill.

The BGT team has achieved so much already. We are not only one of the top events but – fate willing – one of the very few race events of this year.

I cheer to this team loud and clear!

We all love this place where we make things happen, this region is close to our hearts and I want to thank all officials and political parties for their willingness and help.

Many thanks to you and the partners and sponsors who are now already part of our fabric and feel at home with us.

These are interesting times, let's see how society as the system and we as humans react to that challenge to our livelihoods.

Let's contribute – “never lift, never give up” – lets go racing! ■

Kurt



LACERTA

WINERY



*The Purest
from the Grapes*



www.lacertawinery.ro

HERZLICH WILLKOMMEN IN ST. MORITZ!

Herzlich willkommen in St. Moritz!

Sehr geehrte Teilnehmer von Bernina Gran Turismo
Sehr geehrte Automobil-Enthusiasten
Sehr geehrte St. Moritzer Gäste

St. Moritz freut sich sehr, Sie anlässlich der 6. Austragung von Bernina Gran Turismo willkommen zu heissen.

Die Leidenschaft der Engadiner für das Automobil hat Tradition. Als Graubünden nach zehn verlorenen Abstimmungen 1925 als letzter Kanton das Auto endlich auf seinen Strassen bewilligte, führte St. Moritz bereits 1929 erstmals internationale Automobilrennen durch. Auch wenn das damalige Berninarennen nur für kurze Zeit ein Fixpunkt im Automobilsport war, sein legendärer Ruf hat bis heute überdauert.

Diese Perle der Automobilgeschichte wird jedes Jahr durch Bernina Gran Turismo nicht nur wieder in Erinnerung gerufen, sondern mit einem neuen Kapitel angereichert. Ja mehr noch: Nach nur fünf Austragungen genießt Bernina Gran Turismo selbst Kultstatus. Der Anlass zelebriert das Automobil als Kulturgut auf ursprüngliche Weise. Ohne Allüren, dafür mit viel Leidenschaft und Sympathie.

Im Namen von St. Moritz wünschen wir Ihnen, Ladies and Gentlemen, einen wundervollen Aufenthalt im Engadin und danken den Organisatoren von Bernina Gran Turismo für den grossen Einsatz sehr herzlich. ■

Welcome to St. Moritz!

Dear Bernina Gran Turismo participants
Dear automobile enthusiasts
Dear St. Moritz guests

St. Moritz is delighted to welcome you to the sixth edition of Bernina Gran Turismo.

The Engadine's passion for the automobile has a long tradition. After losing the vote ten times, Graubünden was the last canton in 1925 to finally permit cars on its roads, so St. Moritz was already holding its first international motor races in 1929. Even though the Bernina Race was only a fixture in motor sport for a short time, its legendary reputation has survived to this day.

Every year, Bernina Gran Turismo not only recalls this pearl of automotive history, but adds a new chapter to it. Furthermore, after only five events, Bernina Gran Turismo already enjoys cult status. This event celebrates the automobile as a cultural asset in an original way. Without airs and graces, but with passion and affinity.

On behalf of St. Moritz, we wish you, ladies and gentlemen, a wonderful stay in the Engadine and sincerely thank the organisers of Bernina Gran Turismo for their great commitment. ■



Christian Jott Jenny
Gemeindepräsident
Mayor of St. Moritz



Adrian Ehrbar
Direktor St. Moritz Tourismus
Director of Tourism



La Rösä · Stazione della Posta
LA RÖSA
BACK TO ORIGIN
 Valposchiavo · 1871 MASL



BAINVEGNI

Hier wo die Natur ihren ganzen Reiz ausspielt, schlummert La Rösä. Die einstige Post- & Säumerstation an der Berninapassstrasse ist heute ein besonderer Ort zum Geniessen, Feiern und Worken und ist zudem ein Treffpunkt für Rennsportfans geworden.



RENT THE HOUSE

La Rösä bietet eine Fülle alpiner Quality Time für bis zu 50 Gäste zum Übernachten und 150 Gäste zum Feiern für Apéro & Bankett. Sie schlummern in Holzbetten auf handgefertigten Matratzen aus Rosshaar mit Blick auf die Berge. Zudem laden zwei nostalgische, mit Holz geheizten Badestuben zum Baderitual ein. Typische regionale Gerichte werden hier noch auf dem Holzofen gekocht und in authentischer Atmosphäre serviert. **Seien Sie „Bainvegni“ - back to origin - in La Rösä!**

BACK TO ORIGIN
 LA RÖSA STAZIONE DELLA POSTA
 STRADA DEL BERNINA
 CH-7742 LA RÖSA VALPOSCHIAVO
 +41 81 832 60 51
 LAROSA.CH

Home of
BERNINA GRAN TURISMO



GRUSSWORT VON GIOVANNI JOCHUM

**GEMEINDEPRÄSIDENT VON POSCHIAVO
 MAYOR OF POSCHIAVO**



Wir erinnern Sie daran, dass die Zuschauer freien Zugang haben, um das Rennen zu sehen. Die Rhätische Bahn und der lokale öffentliche Busverkehr könnten die Zuschauer bequem zum Berninapass – der Ziellinie – und nach La Rösä bringen. Der Verkehr wird nach dem offiziellen Fahrplan organisiert.

Die Stadtverwaltung lädt alle herzlich ein, ein spannendes, von den Oldtimern bereichertes Wochenende zu verbringen. ■

Giovanni Jochum,
 Gemeindepräsident von Poschiavo

Preface: Bernina Gran Turismo

Starting from La Rösä, the roars of vintage racing cars of Bernina Gran Turismo will resound again on the Bernina Pass on 19 and 20 September. I want to offer to the Participants and Organisers my Warmest Greeting on behalf of the authorities of the Municipality of Poschiavo, one of the most beautiful villages in Switzerland.

The first car racing hillclimb over the Bernina Pass took place back in 1929. Thanks to the pioneering action of a group of local enthusiasts and after a long preliminary work, this classic car race has been organised again with a rewarding success since 2015. The start in La Rösä, together with the arrival line at the top of the Bernina Pass, normally requires an extraordinary performance from both drivers and cars.

Recent editions have seen the participation of a series of top class cars, such as Jaguar C-Type and D-Type, Porsches, Maseratis, Lotus and even a some Ford GT40; cars more used to circuits like Goodwood, Nürburgring, or Monaco. Not to forget Bugattis, Morgan Threewheelers, Lancia Fulvias, just to name a few, which also greatly contributed to the show.

Anyone who knows races and cars can realize, therefore, how this event gives life to a truly unique competition, an event that every car enthusiast should attend. It should also not be forgotten that the event takes place in a particularly beautiful region, where the pure nature provides the perfect backdrop for these cars, challenging each other to overcome the difference in altitude of almost 500 metres in the shortest possible time during the "Indian" summer in the Swiss Alps.

The Municipality of Poschiavo feels honoured to host this event also in the light of the fact that further special moments are planned in the future in the valley; Valposchiavo is not only known as the valley of the "Trenino Rosso", but also as a location of countless surprises, as witnessed by the Bernina Gran Turismo vintage car race.

Von La Rösä aus wird am 19. und 20. September auf dem Berninapass wieder das Dröhnen der Oldtimer-Rennwagen von Bernina Gran Turismo erklingen. Ich möchte die Teilnehmer und Organisatoren im Namen der Behörden der Gemeinde Poschiavo, eines der schönsten Dörfer der Schweiz, herzlichst grüssen.

Das erste Autorennen auf den Berninapass fand bereits 1929 statt. Dank der Pionierarbeit einer Gruppe von lokalen Enthusiasten und nach langer Vorarbeit wird dieses Oldtimer-Rennen seit 2015 wieder mit großem Erfolg organisiert. Der Start in La Rösä, zusammen mit der Ziellinie auf der Berninapasshöhe, erfordert normalerweise eine aussergewöhnliche Leistung von den Fahrern und deren Autos.

An den letzten Ausgaben haben eine Reihe von Fahrzeugen der Spitzenklasse teilgenommen, wie Jaguar C-Type und D-Type, Porsches, Maseratis, Lotus und sogar einige Ford GT40; Autos, die eher an Rennstrecken wie Goodwood, Nürburgring oder Monaco gewöhnt sind. Nicht zu vergessen Bugattis, Morgan Threewheelers, Lancia Fulvias, um nur einige zu nennen, die ebenfalls einen großen Beitrag zur Show leisteten.

Jeder, der Rennen und Autos kennt, kann daher sehen, wie diese Veranstaltung einen wirklich einzigartigen Wettbewerb ins Leben ruft, eine Veranstaltung, an der jeder Autoliebhaber teilnehmen sollte. Es darf auch nicht vergessen werden, dass die Veranstaltung in einer besonders schönen Region stattfindet, in der die reine Natur eine perfekte Kulisse für diese Autos bietet, die sich gegenseitig herausfordern, den Höhenunterschied von fast 500 Metern in kürzester Zeit während des „India Summer“ in den Schweizer Alpen zu überwinden.

Die Gemeinde Poschiavo fühlt sich geehrt, Gastgeber dieses Ereignisses zu sein, auch angesichts der Tatsache, dass in Zukunft weitere besondere Momente im Tal geplant sind. Das Valposchiavo ist nicht nur als das Tal des „Trenino Rosso“ bekannt, sondern auch als Schauplatz unzähliger Überraschungen, wie das Oldtimer-Rennen Bernina Gran Turismo beweist.



Chris R. Walti
CEO of SRT



Your Facility-, Concierge- & Family Management Services on Top of the World

Die **SRT-Services International AG** wurde 1990 im Handelsregister der Stadt Lugano eingetragen. In den nachfolgenden Jahren wurden weitere Dienstleistungsschwerpunkte auf dem Gebiet des Facility Management Services eingeführt und realisiert, mit dem heutigen Sitz in St. Moritz und einem Dienstleistungsumsatz bis zu CHF 1 Mio. sowie zeitweilig bis zu 15 Facility- & Sicherheitsmitarbeitern (projektabhängig).

Dienstleistungen:

- Facility Management Service (Objektschutz) von Villen, Apartments & Geschäftsgebäuden sowie Spezialanlässe (Events wie Ski WM 2003, Festival da Jazz seit 2007, Bernina Gran Turismo seit 2016, The I.C.E. St. Moritz 2019 etc.).
- Interventionsschutz (24 h Alarmresponse)
- Personen- & Begleitschutz mit VIP-Fahrer (incl. International Charities)

Auf dem Gebiet des Facility Management Service wird der präventive Bausicherungs- & Zutrittskontrollservice in enger Zusammenarbeit mit den jeweiligen Architekten & Bauleitungen in der 3-Stufenversion angeboten und ausgeführt:

1. Stufe: Einfamilienhäuser und Geschäftskomplexe einfache Sicherheitskontrollen (2-Mann Sicherheitspatrouillen mit präventivem Objektschutzcharakter während der Bauphase täglich 12 Std und während der Nacht in 2 Stundenzykluskontrollen). (Ref.-Objekte erhältlich).

2. Stufe: Einfamilienhäuser mit Villenstrukturen > 2'000 m² Wohnfläche und zusätzliche 1'000 m² Grundstückfläche (max. 50'000 m² Gesamtfläche). Zutritt der Gesamtanlage über eine Eingangskontrolle (Containereingangskontrollen von Material Lieferungen und Handwerker etc.) mit 6-Mann Sicherheitsstützpunkt Kontrollen im 24 Std. Zyklus. (Ref.-Objekte erhältlich).

3. Stufe: Komplexe elektronische Zutrittskontrollen mit Gebietsüberwachungssystemen und persönlichem Badges-Zutrittssystem bei Einfamilienhäusern mit komplexen Villen- & Sicherheitsaspekt Strukturen sowie Gebäudekomplexe von sicherheitsrelevanten Unternehmen (Banken, Hotel- und Flughafenkomplexe) im 24 Std. Kontrollzyklus. (Ref.-Objekte erhältlich).

Damit wurden verschiedene baurechtliche Regelungen und Gesetzesvorschriften seitens Bauherr, Architekten, Ingenieure, Bauunternehmen, Handwerker und Gewerkschaften abgedeckt und kontrolliert. Die Unfallgefahr auf komplexen Baustellen bis zu 50'000 m² Gebiet (z.B. 7-Stockwerkkomplex davon 6 Stockwerke in steiler Hanglage) konnte dadurch auch drastisch gesenkt werden. Jede von uns betreute Baustelle hat ein komplexes Notfallsystempaket (Defibrillator, Atmungsgeräte, Verbandsmaterial und Rettungsbarren etc.) an Ort und Stelle und ist mit der Blaulichtorganisation 144 und/oder REGA sowie Polizeibehörden in Verbindung.

Mit diesen Kontrollsystemen (Stufen) wurde Nachfolgendes in Zusammenarbeit mit der Architekten & Bauleitung abgedeckt:

1. Zutritts- und Erfassungskontrolle sämtlicher Personen mit Passfoto sowie Materialeingangskontrollen auf der Baustelle.
2. Datenschutz auf höchster Ebene mit geschlossenem Server System (SRT mit ES Sicherheit).
3. Arbeitsbewilligungskontrollübersicht internationalen Lieferanten, Bauunternehmer, Handwerker und Ingenieure etc. auf gesetzlicher Datenschutzbasis.
4. Projektkontrolle (Stufe 2 & 3) der eingesetzten Handwerker mit Zeiteinsatzkontrolle, verbesserte Regiearbeitskontrolle.
5. Notfallkontrolle bei verlängerter Arbeitszeiteinsatz (Tag-Nachteinsatzzeit der Handwerker). Bewilligungsnachweiskontrolle.
6. Diebstahlreduktion und Missbrauch von hochwertigen Werkzeugen, Materialien und Werkstoffe.

Sämtliche Stufen haben gezeigt, dass eine effiziente und kontrollierte Baustellenstruktur für alle Beteiligten nur Vorteile hat. In fast allen von unseren kontrollierten Bauten, konnten unsere eingesetzten Sicherheitsmitarbeiter mit Handwerksausbildung (Elektriker inkl. IT, Maurer & Schreiner) mit nachfolgenden Facility Service Aufgaben (Technische Hauswartsaufgaben) dem neuen Hausbesitzer zur Verfügung gestellt werden.

Vorteilhaft und kosteneffizient für Bauherr und Hausbesitzer und für uns als zukunftsweisender kompetenten Facility Service Partner.



Preventing is less painful than healing.



Main Office:
Via Giovanni Segantini 30
P.O. Box 75
7500 St. Moritz (Engadin)
Switzerland

Airport Office:
Engadin Airport
Plazza Aviatca 2
7503 Samedan (Engadin)
Switzerland

Tel: +41- (0)-81-833-5067/69 info@srt-services.com
Fax: +41- (0)-81-833-5068 www.srt-services.com
Emergency mobile: +41-(0)-79-300-0096
Emergency mobile: +41-(0)-79-249-4000
Constructionssite mobile: +41-(0)-79-249-4005

GRUSSWORT VON GIOVANNI JOCHUM

MAJOR OF POSCHIAVO PODESTÀ DI POSCHIAVO

We remind you that the spectators have free access to see the race. The Rhaetian Railway and the local public bus service might comfortably bring spectators towards the Bernina Pass – the arrival line – and La Rösa. The service is organised according to the official timetable.

The municipal authorities make a warm invitation to everyone to spend an exciting weekend enlightened from the classic cars. ■

Giovanni Jochum,
Mayor of Poschiavo

Editoriale: Bernina Gran turismo

L'eco delle macchine da corsa risuonerà nuovamente sul passo del Bernina i prossimi 18, 19 e 20 settembre. È con il rombo dei motori delle auto d'epoca alla partenza a La Rösa che porgo a Bernina Gran Turismo il più cordiale saluto a nome delle Autorità del Comune di Poschiavo in uno dei Borghi più belli della Svizzera.

La prima "corsa" in salita sul passo del Bernina aperta ad automobili da corsa, da sport e turismo si effettuò nel lontano 1929. Grazie all'intraprendenza di un gruppo di idealisti e appassionati e dopo un lungo lavoro preparatorio, questa gara d'auto d'epoca lungo il passo del Bernina è stata riproposta con grande successo e soddisfazione nel 2015. La partenza predisposta a La Rösa, come pure l'arrivo in cima al passo del Bernina richiedono sia da parte dei piloti che delle vetture una prestazione fuori dall'ordinario.

Le ultime edizioni hanno visto la partecipazione di una serie di vetture di grido, come le Jaguar C-Type e D-Type, varie Porsche, Maserati, Lotus e perfino una Ford GT40; vetture più abituate a circuiti come Goodwood, Nürburgring, o Monaco. Oltre a queste, anche delle Bugatti, Morgan Threewheeler e Lancia Fulvia, tanto per citare qualche nome, hanno contribuito allo spettacolo. Chiunque conosca le corse e le automobili si rende conto, quindi, che questa manifestazione dà vita a una competizione unica, un evento al quale ogni appassionato dovrebbe assistere. Non va inoltre dimenticato che l'evento si svolge in una regione particolarmente bella, dove la natura intatta fa da cornice a queste vetture che si sfidano nell'intento di superare il dislivello di quasi 500 metri nel minor tempo possibile durante l'estate "indiana" delle Alpi Svizzere.

Il Comune di Poschiavo si sente onorato di poter ospitare questa manifestazione anche alla luce del fatto che in futuro sono previsti dei momenti particolari anche nel fondovalle. La Valposchiavo non è conosciuta unicamente come la valle del trenino rosso, ma anche quella delle innumerevoli sorprese; ne è testimone la gara automobilistica d'auto d'epoca del Bernina.

Ricordiamo che gli spettatori hanno libero accesso. La Ferrovia Retica e il servizio locale dell'auto postale portano gli spettatori comodamente a La Rösa, partenza della competizione o all'ospizio Bernina, arrivo della crono salita. Il servizio è organizzato rispettando gli orari ufficiali.

Le Autorità comunali rivolgono un caloroso appello a tutti a voler trascorrere in prima persona un emozionante weekend all'insegna delle auto d'epoca. ■

Giovanni Jochum,
podestà di Poschiavo



ANREISE NACH ST. MORITZ UND ZUM BERNINA PASS

St. Moritz liegt südlich des Alpenhauptkamms im Engadin auf ca. 1'850 m ü. M. – ziemlich genau in der Mitte des Dreiecks Zürich, Mailand und München.

- Zürich – St. Moritz: ca. 200 km, 3 Stunden
- Basel – St. Moritz: ca. 250 km, 4 Stunden
- Milano – St. Moritz: ca. 175 km, 3 Stunden
- München – St. Moritz: ca. 300 km, 4 Stunden
- Innsbruck – St. Moritz: ca. 200 km, 2,5 Stunden

Anreise per Auto/Motorrad

St. Moritz ist mit dem Auto oder Motorrad auf gut ausgebauten Alpenstrassen aus der nördlichen und westlichen Schweiz, dem Tessin, Italien, Deutschland oder Österreich gut erreichbar.

Ob Sie nun mit dem Auto über Chur-Thusis-Tiefencastel, über den Julier-Pass oder den Albula-Pass anreisen, Sie werden immer von der Landschaft begeistert sein.

Falls Sie eine Passfahrt mit dem Auto lieber umgehen möchten, bietet sich folgende Möglichkeit, den Wagen auf die Schienen zu verladen:

- Klosters/Selfranga – Sagliains im Unterengadin (Sie können bequem im Auto sitzen bleiben)

Autoverlad Vereina, Tel. +41 81 288 37 37

<https://www.rhb.ch/de/autoverlad-vereina> und www.vereina.ch

Den Bernina Pass erreicht man über die Str. 27, die in Celerina nach Süden abzweigt. Während der Streckensperrungen kann nur bis zum Parkplatz Diavolezza (kostenlos) gefahren werden,

ab da kann entweder die Rhätische Bahn, der Postbus oder einer unserer historischen Shuttlebusse benutzt werden, die alle Besucher weiter zur Passhöhe am Ospizio Bernina bringen.

Anreise mit Öffentlichem Verkehr

Bahn

Der Zug der SBB fährt vom Hauptbahnhof Zürich bis St. Moritz gut 3,5 Stunden. Von Basel, Bern, Luzern oder Milano Centrale erreicht man St. Moritz in etwa 4,5 Stunden. Die Fahrt mit der Rhätischen Bahn (RhB) ab Chur über Tiefencastel gehört mit ihren Kehrtunnels und den spektakulären Viadukten zu den malerischsten und interessantesten in ganz Europa und gehört teilweise zum UNESCO Weltkulturerbe.

Ortsbus Engadin

Wer aus dem Engadin anreist, den bringt der Ortsbus Engadin nach St. Moritz. Den Linienplan sowie die Fahrpläne vom Ortsbus Engadin finden Sie hier: <https://engadinbus.ch/online-fahrplan>

Anreise auf dem Luftweg

Unter anderem mit der Swiss International Air Lines erreicht man von zahlreichen internationalen Destinationen den Flughafen Zürich. Ab Zürich gibt es mehrere Möglichkeiten, um ins Engadin zu kommen, auch über den Luftweg. St. Moritz besitzt mit dem Engadin Airport einen internationalen Flughafen, der mit seiner Lage auf 1.707 m.ü.M. der höchstgelegene Flugplatz Europas ist. Der Heliport St. Moritz wird ebenfalls angefliegen (www.swisshelicopter.ch und www.helibernina.ch), womit auch Verbindungen zu den internationalen Flughäfen von Genf, Basel, Mailand und München bestehen. ■

ARRIVAL TO ST. MORITZ AND THE BERNINA PASS

St. Moritz is located south of the main Alpine ridge in the Engadine at approx. 1,850 m above sea level – almost exactly in the middle of the triangle of Zurich, Milan and Munich.

- Zurich – St. Moritz: approx. 200 km, 3 hours
- Basel – St. Moritz: approx. 250 km, 4 hours
- Milan – St. Moritz: approx. 175 km, 3 hours
- Munich – St. Moritz: approx. 300 km, 4 hours
- Innsbruck – St. Moritz: approx. 200 km, 2,5 hours

Arrival by car/motorbike

St. Moritz is easily accessible by car or motorbike on well-maintained Alpine roads from northern and western Switzerland, Ticino, Italy, Germany or Austria.

Whether you arrive by car via Chur-Thusis-Tiefencastel, via the Julier-Pass or the Albula-Pass (only open in summer), you will always be thrilled by the landscape.

If you want to avoid a pass trip by car, you have the following option to load the car on a train:

- Klosters/Selfranga – Sagliains in the Lower Engadine (you can sit comfortably in the car)

Car Transport Vereina, Tel. +41 81 288 37 37

<https://www.rhb.ch/de/autoverlad-vereina> and www.vereina.ch

The Bernina Pass can be reached via Street no. 27, which branches off to the south in Celerina. During the closures, you can only drive to the Diavolezza car park (free of charge), from

where you can use either the Rhaetian Railway, the Postbus or one of our historic shuttle buses, which take all visitors to the top of the pass at Ospizio Bernina.

Arrival by public transport

Train

The SBB trains ride from Zurich main station to St. Moritz takes a good 3.5 hours. From Basel, Bern, Lucerne or Milano Centrale you can reach St. Moritz in about 4.5 hours. The ride on the Rhaetian Railway (RhB) from Chur via Tiefencastel, with its winding tunnels and spectacular viaducts, is one of the most picturesque and interesting in all of Europe and is partly a UNESCO World Heritage Site.

Engadine local bus

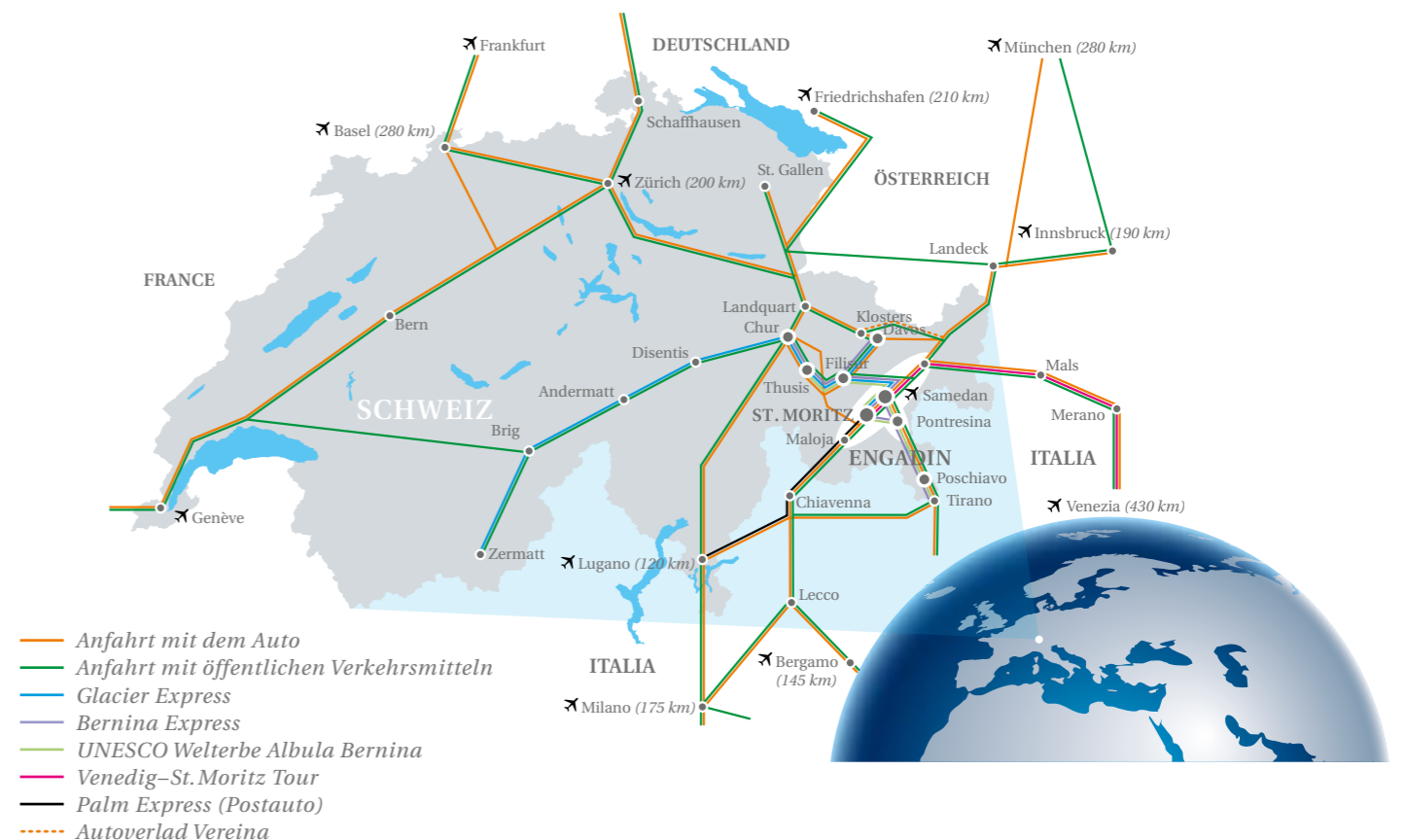
If you come from the Engadine, the Engadine local bus takes you to St. Moritz. You can find the route map and the timetables of the Engadin local bus here: <https://engadinbus.ch/online-fahrplan>

Arrival by air

Swiss International Air Lines is one of the airlines that fly to Zurich Airport from numerous international destinations. There are several ways to get to the Engadine from Zurich, including by air. St. Moritz has an international airport in the form of Engadin Airport, which, with its location at 1,707 m/5,600 ft above sea level, is the highest airport in Europe. There are also flights to the heliport St. Moritz (www.swisshelicopter.ch and www.helibernina.ch), with connections to the international airports of Geneva, Basel, Milan and Munich. ■

Wir bitten alle Teilnehmer, Mitwirkenden und Besucher dringend, alle notwendigen Corona-bedingten Auflagen zu beachten!

We urgently ask all participants, contributors and visitors to observe all necessary Corona-related conditions!



ZEITPLAN - TIME TABLE

ST. MORITZ

FREITAG, 18. SEPTEMBER
FRIDAY, SEPTEMBER 18TH

St. Moritz
Kempinski Grand Hotel des Bains
Via Mezdi 27

9:00 – 13:00 h

Technische & administrative Überprüfungen
Technical & Administrative checks

9:15 – 14:00 h

Ausstellung der teilnehmenden Fahrzeuge
BGT cars exhibition

14:00 h

Freier Transfer der Fahrzeuge
zum Ospizio Bernina (Bernina Pass) – Start
Free Transfer of the cars
to Ospizio Bernina (Bernina Pass) – start



ZEITPLAN - TIME TABLE

OSPIZIO BERNINA (BERNINA PASS) – START

SAMSTAG, 19. SEPTEMBER
SATURDAY, SEPTEMBER 19TH

Berninapass, La Rösa, Bernina Gran Turismo Rennstrecke
Bernina Pass, La Rösa, Bernina Gran Turismo "racetrack"

07:40 – 11:20 h

Freies Training #1
Free Practice #1

Freies Training #2
Free Practice #2

13:40 – 17:20 h

Rennen #1
Race #1

Rennen #2
Race #2

07:00 h / 13:00 h

Fahrer und Autos fahren zum Startbereich
Drivers and Cars addressed for the Descent to the Starting Area

07:30 h / 13:30 h

Fahrer & Crews fertig zum Start
Drivers & Crews Ready

07:40 h / 13:40 h

Straße gesperrt und fertig für das BGT Rennen
Road closed and available for BGT Race

≈ 08:30 h / 14:30 h

Start des ersten Fahrzeugs
Start of First Car

SONNTAG, 20. SEPTEMBER
SUNDAY, SEPTEMBER 20TH

Berninapass, La Rösa, Bernina Gran Turismo Rennstrecke
Bernina Pass, La Rösa, Bernina Gran Turismo "racetrack"

07:40 – 11:20 h

Rennen #3
Race #3

Rennen #4
Race #4

07:00 h

Fahrer und Autos fahren zum Startbereich
Drivers and Cars addressed for the Descent to the Starting Area

07:30 h

Fahrer & Crews fertig zum Start
Drivers & Crews Ready

07:40 h

Straße gesperrt und fertig für das BGT Rennen
Road closed and available for BGT Race

≈ 08:30 h

Start des ersten Fahrzeugs
Start of First Car

12:30 – 15:00 h

Preisverleihung am Bernina Hospiz
Award Ceremony at Bernina Hospiz

Programmanänderungen vorbehalten ■ Program subject to change



Alte Liebe rostet nicht.

Leidenschaft seit 1965

**Gratis
E-Paper
lesen**

55 **auto**
JAHRE **revue**

get.autorevue.at/epaper

BERNINA GRAN TURISMO IN DER PRESSE

ARTIKEL AUS AUTOREVUE PREMIUM #15



Die Autorevue ist Österreichs führendes Auto-Magazin. Das monatlich erscheinende Automagazin, bietet Informationen über Lifestyle, Autos und Motorsport, verpackt in erstklassigen Journalismus. Es kam erstmals Ende Dezember 1964 auf den Markt.

Bei der Autorevue wird Wert auf die emotionale Seite der Automobil-Berichterstattung und auf ein hohes sprachliches Niveau gelegt. Deshalb finden sich im Heft sehr häufig längere Reportagen, Porträts und Features. Seit 2012 wird außerdem das Thema Oldtimer stärker behandelt.

Zusätzlich erscheint die „Autorevue Premium“ einmal im Jahr mit Schwerpunkt auf langen Reisegeschichten, Autofotografie, Reportagen sowie Sport- und Luxuswagen. ■

Autorevue is Austria's leading car magazine. The monthly car magazine offers information about lifestyle, cars and motor-sports, packed in first-class journalism. It was first published at the end of December 1964.

Autorevue places great emphasis on the emotional side of automobile reporting and on a high linguistic level. For this reason, the magazine very often contains longer reports, portraits and features. Since 2012, the topic of classic cars has also been given more attention.

In addition, „Autorevue Premium“ is published once a year with a focus on long travel stories, car photography, reports as well as sports and luxury cars. ■

UNTERWEGS
Bernina Gran Turismo

UND ES WAR GUT

Oftmals sind die wildesten Ideen eh die besten: Lasst uns doch einfach eine Hauptverbindungs-Passstraße über die Alpen sperren und mit 80 der ärgsten Geräte der letzten 90 Jahre ein Rennen darauf veranstalten! Bernina Gran Turismo, here we go.

VON WERNER JESSNER FOTOS GIAN MARCO CASTELBERG

Diese schönen Kurven (und Kanten!)
5,7 Kilometer bergauf, jeder so schnell er kann
(und das mitten in der Schweiz!). Wir
beobachten eine 1986er Alpine V6 Turbo aus
dem kurzlebigen Europacup beim Gipfellauf.



UNTERWEGS

Bernina Gran Turismo



Arg und ärger. Den Austin A35 kennt man als „Red Baron“ aus frühen Top-Gear-Sendungen, heute fährt ihn der junge Dino Boller. Ebenfalls fest am Gas: Gioel Molinari, wenn er der eckigen Ikone Delta S4 die Knute gibt. Geht immer: Alfa im Morgengrauen (oben).



Seinen Herbst verbringt man als Mensch von Herzens- und Gemütsbildung idealerweise in St. Moritz. Wo sich die Berge Graubündens gegen landschaftliche Banalität verbünden und es hinter jeder Kurve anders aussieht, aber immer fein. Wo es Seen gibt, die idyllisch sind, sich aber nicht so wichtig nehmen wie der aufgeblasene Wörthersee oder die eitlen Lacken des Salzkammerguts. Wo ähnlich viel Geld zu Hause ist wie in Monaco, aber dazwischen können ganz normal verschlissene Mountainbiker rumfahren, und man lässt sie um wohlfeile 15 Stutz sattessen, für Schweizer Verhältnisse eine Okkasion. Nach dem Sommer riecht die Luft hier reich, und nur die klare Kälte morgens und abends verhindert, dass es den ganzen Tag nach herbstlicher Verwesung duftet. Der Himmel ist dunkelblau und so klar, dass der Mond auch unterm Tag darauf herumstolzert.

Seit Erfindung des alpinen Tourismus um die vorletzte Jahrhundertwende und der Ausrichtung zweier olympischer Winterspiele (1928 und 1948) wissen Mensch von Herzens- und Gemütsbildung also, wo sie ab Herbst hingehören, und seit James Bond wissen es auch alle anderen. Weil „The Spy Who Loved Me“ aber auch schon wieder 1977 gedreht wurde, das rituelle winterliche Polo-Dingens eher so was ist wie Heidi Horten, also nichts mit Verbindungen zum echten Leben, haben die St. Moritzer oft ihre Ruhe. Steht ihnen die Laune aber nach Gesellschaft, dann brauchen sie nur kurz in die richtigen Kanäle zu rufen. Die richtigen Menschen finden dann von selbst her.

2015 WAR ES WIEDER EINMAL SOWEIT: In Erinnerung an die „Internationale St. Moritzer Automobilwoche“ mit dem Höhepunkt des Bernina-Bergrennens 1929 dachten ein paar kluge Menschen, dieses frühe Monument des Motorsports wieder aufleben lassen.

Der Bernina-Pass liegt auf 2235 Metern Seehöhe, ist eine der Hauptachsen von Nord nach Süd und verbindet Graubünden mit dem Puschlav und dem Veltlin. Das Deutsche stößt auf das Italienische und das Rätoromanische, seit Jahrtausenden siedeln Menschen hier und ignorieren einander sprachlich noch immer. Wer den Bernina vom Süden aus zu überqueren gedachte, machte in aller Regel letzte Rast in La Rösa, noch im Wald gelegen, bevor sich der Pass für die letzten paar hundert Höhenmeter so richtig aufstellt und oben am Übergang die Wolken festhängen: Ist es im Süden schön, kann man davon ausgehen, dass im Bündnerland der Steinbock los ist, wie der Bündner sagt, und umgekehrt. Weterscheide ist präzise das Hospiz am Bernina; in guten Jahren wurden hier neun Meter Schneehöhe gemessen (und von den emigen Schweizern unverdrossen geräumt, weil: Hauptverkehrsader).

Die Gebäude unten in La Rösa kauern sich unverändert in die lawinensichere Zone. Sie sind aus Stein gemauert, mit Stein gedeckt, die Türstöcke kaum nasenhoch. In Gegenden ohne Menschen von Herzens- und Gemütsbildung wären sie längst geschleift worden, umgebaut oder verlassen. Hier aber, rund eine halbe Autostunde südlich von St. Moritz auf der südlichen Seite des Bernina, leben die Hütten, sie wurden unlängst auf wunderbar authentische Art in die Gegenwart übersetzt, im Prinzip roh belassen, aber stilvoll verfeinert. Man badet zum Beispiel in freistehenden Metallwannen, die auf grobem Holz stehen, das Warmwasser wurde per Feuer erhitzt, und zu essen gibt es Wild, das Bündner Jäger zuvor ausschließlich mit ihren eigentümlich alten Waffen erlegen durften, weil es hier so Gesetz ist.

La Rösa gehört Kurt Engelhorn, und ihm gehört sonst auch noch einiges. Zum Beispiel der Jaguar D-Type, mit dem er bei der



Unter allen Bedingungen. Der Ferrari 250 GTB „Breadvan“ findet hier am Samstag noch deutlich griffigere Straßenverhältnisse vor als der Jaguar D-Type am Sonntag, und man kann nicht genug preisen, dass diese seltenen Tiere bei der Bernina Gran Turismo Auslauf kriegen, komme, was wolle.



UNTERWEGS

Bernina Gran Turismo



ADRESSEN

Grand Hotel des Bains in St. Moritz
Luxushotel mit Sterne-Restaurant Ca d'Oro. DZ mit Frühstück ab ca. € 400,-.
www.kempinski.com

La Rösa
Stilvoll revitalisierte Poststation. Nur im Sommer als Haus zu mieten bis 15 Gäste ab CHF 1.875,-, bis 20 Gäste ab CHF 2.300,-.
www.larosa.ch

Bernina Hospiz
130 Jahre altes Berghotel auf 2309 m Höhe. Zwei-, Vier-, Sechsbett-Zimmer. Ganzjährig geöffnet. Übernachtung ab ca. € 100,-.
www.bernina-hospiz.ch

Bernina Gran Turismo 2020
voraussichtlich wieder Ende September
Info unter bernina-granturismo.com.



Wie liegt der Austro-Daimler?

Strietzel: „Durch die schmalen Räder spürst du die Straße sehr genau. Führt sensationell, hier und da kommt mir sogar ein Drift aus.“

fünften Auflage des Bernina Gran Turismo am Start steht, pardon: bei der fünften Auflage DER Bernina Gran Turismo, wir befinden uns ja in der Schweiz, darum reden sie auch so komisch.

DASS ES DIE BERNINA GRAN TURISMO GIBT, verdanken wir ebenfalls zu beträchtlichem Teil Kurt Engelhorn, dessen Vorfahren einst BASF gegründet haben oder auch Boehringer Mannheim. Kurt mag Geld haben, aber noch viel mehr hat er Geschmack und Herz, und er ist in der Region vernetzt und verwurzelt. Bernina Gran Turismo? Was es braucht, um dieses Rennen durchführen zu können, wird gemacht, und wenn es sein muss, werden eben auf eigene Rechnung ein paar Kilometer Leitschienen zusätzlich montiert, als Zeichen der Wertschätzung für die Region und als Argument für die Sinnhaftigkeit des Bergrennens.

Profis machen sich ans Werk und stellen ein Wochenende auf die Beine, wie man es sich perfekter nicht ausmalen könnte: Start in La Rösa, Ziel 5,7 km später oben am Hospiz. Keinesfalls mehr als 80 Starter, selbst wenn sich die Bewerbungen türmen. Etliche Hundert Anmelde-willige als aller Herren Länder habe es für die fünfte Auflage in diesem Herbst gegeben, sagen die Profis im Hintergrund, aber Kurt Engelhorn pochte darauf: „Mehr als 80 Starter wird es nie geben. Jeder von uns soll pro Tag mindestens vier Rennläufe auf den Bernina haben, und das ginge mit mehr Autos nicht.“

Rennläufe, er hat Rennläufe gesagt. Und das in der Schweiz, wo es seit dem Unglück von Le Mans 1955 eigentlich keinen Motorsport gibt. Okay, Bergrennen sind eine kleine Lücke im eng geknüpften motorsportlichen Korsett der Abstinenz unserer westlichen Freunde mit den bunten Geldscheinen, und bei dem rigorosen Strafen-Regime der dortigen Polizei ist es kein Wunder, dass viele Schweizer ihre gut motorisierten Autos zur Triebabfuhr gern nach Deutschland austreiben. Bernina Gran Turismo hingegen holt das richtige Leben ins eigene Land, Kurven inklusive, genau so, wie es vor 1955 Sitte war und Bergrennen mindestens so heroisch waren wie Ballonfahren oder Flugzeugfliegen. Und es wird wirklich, wirklich schnell gefahren auf der Bernina Gran Turismo, ungefähr mit der gleichen Ernsthaftigkeit, wie Schweizer die Tempolimitlosigkeit deutscher Autobahnen ausnutzen.

DEN STRECKENREKORD bei der Premiere 1929 hatte „Bergmeister“ Stuck auf seinem Austro-Daimler aufgestellt: 14 Minuten, 58 Sekunden und vier Zehntelsekunden, ohne Leitschienen und Asphalt freilich und auf längerer Strecke als heute. Dieses Auto kennt man als „Stuck-Wagen“, es ist ein ADMR mit Dreiliter-Reihensechszylinder, serienmäßigen 120 PS (die sich in späteren Versionen auf bis zu 200 auswachsen konnten), vier Gängen, Rechtslenkung und Gaspedal in der Mitte. Hans Stuck nannte den Wagen aus Wiener Neustadt in seinen Memoiren liebevoll den „Windhund“. Heute gehört er zur Sammlung *fahr(T)raum* des Ernst Piëch, und am Steuer sitzt mit Hans-Joachim Stuck der Sohn des ersten Bernina-Siegers.

Strietzel, wie viel hast du von deinem Vater aus dieser Zeit mitgekriegt?

„Er hat durchaus von seinen Bergrennen erzählt. Der Bernina war ehrlicherweise nicht dabei, oder ich kann mich bloß nicht mehr daran erinnern. Mich hat von jeher beeindruckt, wie man mit diesen Autos so schnell fahren konnte.“ Nimmt seinen Ehering vom Finger, darin ein Stück des alten Familienwappens, so befindet sich Vater Stuck heute wieder mit am Weg auf den Bernina, ganz wie damals.

Im Namen des Vaters. Hans „Bergkönig“ Stuck hat 1929 das erste Bernina-Bergrennen gewonnen, und zwar in so einem Auto, mit dem 90 Jahre später sein Sohn fetzt: Austro-Daimler, lauter, schneller und spektakulärer, als Unbedarfte erwarten würden.



FOTOS: GIAN MARCO CASTELBERG

UNTERWEGS

Bernina Gran Turismo

Für uns Nachgeborene ist Bergkönig Hans Stuck ja eher eine mythische Figur aus dem Paläozokium, einer wie Louis Chiron oder Tazio Nuvolari, gegen die er ja auch tatsächlich Rennen gefahren ist. Wie war er als Mensch? Strietzel: „Mei, der Papa war ein Rennfahrer bis ans Ende seiner Tage. 1978 ist er gestorben, ich war damals in der Formel 1 unterwegs. Immer wenn ich nach einem Rennen nach Hause gekommen bin, hat er bereits mit einer Aufnahme meines letzten Rennens auf VHS gewartet, und wir mussten mein Rennen analysieren. Bua, du fährst zu viel quer, hat er immer gesagt.“

Hans Joachim Stuck, inzwischen auch schon 68 Jahre alt, ist auf dem Austro-Daimler seines Vaters in diesem Jahr der Star der Veranstaltung, wenn man so will, aber so will keiner. Nicht der Stuck, denn der ist so was von nahbar und nett und down to earth, und das Wichtigste ist ihm, so scheint's, dass es seiner mitgereisten Frau und dem Schwiegervater gut geht und sie die besten Plätze für die Naturarena des Bernina kriegen. Dafür empfiehlt sie die Aussichtsplattform in der Nähe des Zielbogens, wo Leica Feldstecher und Fernrohre gratis zur Verfügung stellt, damit man die Helden der Bernina Gran Turismo in allerschärfster Optik ranzoomen kann. Nein, nicht irgend ein Billig-Produzent aus Österreich, Japan oder China: Leica.

DER HELDEN GIBT ES VIELE, das weiß auch der Stuck. Vielfalt ist besonders heldisch, und darum sind jene Leute, die die Auto-Auswahl machen, die heimlichen Stars der Bernina Gran Turismo. Schicken den fünften Porsche, den siebten BMW und den neunten Jaguar zum Teufel und laden stattdessen beispielsweise Rainer Bonetsmüller mit seinem Audi Quattro 20V IMSA ein. Moment, stutzt der Kenner, IMSA, das müsste doch eigentlich ein 200 sein statt eines Coupés: IMSA war doch das, wo Stuck und Röhrli per Allrad die Amis aufgemischt haben? Im Prinzip korrekt, aber zuvor hatte man auf Basis des Coupé einmal geschaut, ob das in der Theorie hinlief, was man später in der Praxis vorhatte. Dabei kam es eben zu diesem einen Auto, das hier vorm Hospiz kauert, optisch den Schneepflügen in der Garage dahinter nicht unähnlich. Dieser Audi ist, wiewohl niemals in einem Rennen eingesetzt, ein wunderbares Stück Zeitgeschichte. Dass er momentan nicht anspringen mag, liegt vielleicht an der Höhenlage, denn Renn-Steuergeräte waren selbst 1986 noch nicht sonderlich schlau, und vermutlich ist es kein Zufall, dass reihum Zündkerzen getauscht werden wie Rotweingläser bei anderen Oldtimer-Events: Stratos. Cortina. 2002. Triumph. Ja, auch der famose Fabian Fuchs vom *fahr(T)raum* schraubt nach Lauf eins die schwarzen Kerzen des Austro-Daimler, raus, Kutscher Stuck hatte unterwegs eine unguete Fünfzylinderigkeit bemängelt und hält während des Eingriffs die Motorhaube mit eigenen Händen.

Der offensichtliche Star für die Laufkundschaft ist ein Ferrari, der die Form des Shooting Brake vorweg nahm, die logischste Autovariante überhaupt: Zwei Sitzplätze, Leistung, Kofferraum. 250 GTB SWB, von Bizzarrini als Einzelstück gezeichnet und als „Breadvan“ in die Geschichte eingegangen. Vorn der Colombo-V12, dessen Ansaugtrichter neckisch durch die Motorhaube lugen: Besser wurde Ferrari lange nicht, man kann auch kühn behaupten, selbst mit dem FF nicht wieder.

Weiterer geheimer Star, in der Geilheit des Starterfeldes beinahe versickernd:

- Lancia.
- Delta.
- S4.
- Stradale.

Keiner kann mit Bestimmtheit sagen, wie wenige des Gruppe-B-Killers Lancia tatsächlich gebaut hat, wie viele im Kampf verstorben sind oder beim Rallyecross verstümmelt wurden. Ein nahezu neues Exemplar (24.000 Kilometer auf der Uhr!) mit originalbrauner Serienausstattung siehst du normal nur in meterweiser Entfernung im Museum, aber hier scheucht ihn Gioel Molinari ganz in Echt den Berg hoch, und wenn du höflich fragst, lässt er dich reinklettern und den göttlichen Duft nach Achtziger-Italiener, leckender Benzinleitung, Bremsenabrieb und verschmorder Sicherheit inhalieren, aaaah, was für ein Trip!

VIELES DER HERRLICHKEIT hier am Bernina Gran Turismo kommt aus der Fantasie der angereisten Eingeladenen. Das locker größte Auto am Platz vorm Hospiz gehört Alexander Boller. Es ist ein Ford Galaxie 500 aus dem Jahr 1963 mit sieben Litern Hubraum, dank Sidepipes mit dem Querschnitt von Michael Grabners Bizeps noch einmal lauter als eh schon. Das kleinste Auto am Platz gehört seinem Sohn Dino, es ist ein Austin A35. Ein A35 war in England ungefähr das, was ein Yugo am Kontinent war, nämlich der Underdog schlechthin, witzige Markenpokale inklusive. Höchstes Ziel war, sich nicht sieben Mal zu überschlagen auf dem Weg ins Ziel. Dinos Austin, genannt *Red Baron*, kam in einer Folge von Top Gear zu Ruhm und Ehre, als Jeremy Clarkson, die BBC und England generell noch berechenbar waren. Die Stricherliste auf dem Kotflügel neben dem Namen Frank Stippler markiert die Nummer 21, und das ist präzise die Zahl der Überholten in diesem einen Rennen. Dino führt die schöne Historie des *Red Baron* als Riesenkiller weiter, läuft im Rennen regelmäßig auf den doppelt so starken vor ihm gestarteten Alfa auf, und Vater Alex freut sich, dass der Bub das gemeinsame Hobby verstanden hat, genau so wie einst der junge Stuck jenes des väterlichen Bergkönigs.

Weil echte Helden Berge aber fallweise auch auf zwei Rädern erklimmen, gibt es eine Bande Motorradfahrer, die jederzeit den Beweis antritt, dass eine Rudge im Leerlauf lauter sein kann als selbst ein McLaren F5000 mit Fünfliter-Chevy-Motor, so sehr er sich auch anstrengen mag. Oder die Kameradschaft: Wenn jemand schnell eine zöllige Mutter aus dem Heck seines Sunbeam-Bikes dreht, um damit das losgebeutelte Pendant im Ventiltrieb der benachbarten Norton zu ersetzen und den Kollegen im Bewerb zu halten.

Viel Zeit für Schrauberei ist allerdings nicht, denn es ist ein ständiges Rauf-Runter-Rauf, La Rösa-Hospiz auf den besten Straßen der ganzen Schweiz oder den fast besten, Ansichtssache. Übers ganze Wochenende brüllt, scheppert und plärrt es, kurz schaut das Sauwetter vorbei, und es wird ganz in Echt heldisch in den und rund um die alten Kisten. Zwischendurch wird kurz der normale Verkehr durchgeschleust samt Postbus, und erst am Sonntagabend kehrt wieder Ruhe ein im Bündnerland. Bloß ein paar Flecken auf dem Parkplatz vor dem Hospiz künden von rustikalen Fertigungstoleranzen, dünnen Rennölen und Material am Limit des Konstruierten. So war es 1929, so war es auch 2019, und es war gut. <

Gesichter des Bernina. Die Kusana-Crew im Ziel, Vater und Sohn Boller, Mastermind Kurt Engelhorn und der breite Rest der Teilnehmer: gute Stimmung überall, und nächstes Jahr bitte wieder!



Biker-Bande. Vor dem Hospiz auf 2309 Metern Seehöhe setzen die Jungs in ihren schwarzen Lederkombis mit ihren Nortons, Ducatis und Ridges akustische Schwerpunkte. Stuck? Fügt sich optisch tiptop ein.



FOTOS: GIAN MARCO CASTELBERG

AND IT WAS VERY GOOD

Often the craziest ideas are the best. Why don't we just close a main artery, an Alpine pass, and take 80 of the wildest machines for a race up the mountain? Bernina Gran Turismo, here we go!

by Werner Jessner
Pictures by Gian Marco Castelberg

Noble hearts and souls tend to spend autumn time in St. Moritz, where Graubünden's mountains fraternize against life's banality and every corner holds a new finely crafted surprise. With important lakes that don't take themselves as seriously as pompous Lake Wörth or the vain lackeys in Austria. There's no less money here than in Monaco but still there's space for mountain bikers in dirty clothes having a full dinner for 15 Swiss Francs, downright cheap for Switzerland. After summer, even the air smells richer, and only the clear cold in the mornings and the evenings keeps nature's smell of decay at bay. The sky is a rich dark blue and so clear you can see the moon parading around it even during the day.

Since the invention of Alpine tourism a bit over a hundred years ago, and with two Olympic Games under their belt in the region (1928 and 1948), it is here where those with noble hearts know to belong. And James Bond made sure all other ones do, too. But since "The Spy Who Loved Me" is now also 42 years old and the ritualistic winter polo thingy is more or less void of any connections to real life, the good people of St. Moritz frequently are left to their own devices. If, however, they're after some social entertainment, all they have to do is use the right channels. Which should bring in the right people all by itself.

IN 2015 IT WAS TIME AGAIN: In remembrance of the „Internationale St. Moritzer Automobilwoche“ (International Automobile Week of St. Moritz), which at its peak in 1929 hosted the Bernina hillclimb, a few clever people had the idea to revive this early motorsport monument.

The Bernina Pass is 7,644 ft high (2,330 m) and is one of the main arteries between north and south, connecting the Graubünden canton with the Poschiavo valley in Switzerland and the Valtellina in Northern Italy. German roots intertwine with Italian and Rhaeto-Romanic, after thousands of years of people settling here and ignoring each other's language in the process. Anyone approaching the Bernina from the South would have taken a last break at La Rösä, surrounded by deep forests. Subsequently, the Pass presents itself on its last few thousand feet of change in altitude up to the peak and into the clouds: if the weather was brilliant in the south, you could expect Graubünden weather to have some surprises in store and vice versa, with the Bernina Hospiz more or less pinpointing the centre of the meteorological divide. Thirty feet of snow are nothing special here, with busy Swiss people clearing it just as fast as it has fallen – main artery and all that. Down in La Rösä, the buildings are still squeezed tightly into an area safe from avalanches. They're made of stone, got roofs of stone with doors barely reaching your chin. In regions without noblesse at heart these would have long been razed, converted or abandoned. But here, about half an hour south of St. Moritz on the south side of the Bernina, the cottages are alive, they have been carried over

carefully into the present; more or less keeping their raw and authentic appearance, but refined with a touch of style. Freestanding bathtubs are made of steel and placed on bare wood and filled with water heated on an open fire. The food is game, exclusively hunted by local hunters with archaic weapons as is the law here. Kurt Engelhorn owns La Rösä, and a lot of other things, too. For example, the D-Type he's brought to the fifth iteration of the Bernina Gran Turismo.

TO A GREAT EXTENT Kurt Engelhorn is also to thank for the sheer existence of the Bernina Gran Turismo. The man whose ancestors once founded German chemical giants BASF and Boehringer Mannheim might have money, but more than that he has a heart and good taste, is well rooted in the region and extremely well connected. Bernina Gran Turismo? Whatever is needed to make this race a reality shall be done, even if it means paying for the installation of a few miles of additional guardrails out of his own pocket. It's his way of showing his appreciation for the region, and it serves as a further argument for the purpose of this hillclimb event.

A bunch of professionals are putting together a weekend that couldn't be any more perfect: Start is at La Rösä, with the finish being some three-and-a-half miles further up at the Hospiz. No more than 80 participants, even if the applications are piling up. Insiders are reporting of a few hundred applications but Kurt Engelhorn insisted "there will never be more than 80 racers. Every one of us shall have the chance of four heats up the Bernina, and you can't pull that off with more than 80 cars".

Heats. He said heats. In Switzerland which hasn't really seen any real motorsport since the 1955 accident in Le Mans. Granted, hillclimbs are a small exception in the otherwise tightly knit corset of absence of our friends down south with their funny-coloured money. And given the draconic punishments for even the smallest automotive mishaps it's no wonder that many Swiss drivers resort to a brief visit to unlimited German autobahns to regain control of their automotive frustrations. The Bernina, on the other hand, brings the real life back into the country, and corners, too. Just like it was before 1955 where hillclimbs were an activity seen as heroic as flying a balloon or a plane. And there is real fast driving going on at the Bernina Gran Turismo, executed with the same seriousness with which the Swiss exploit the absence of a speed limit in their neighbouring country.

THE TRACK RECORD at the first race in 1929 was set by "Bergmeister" (mountain master) Hans Stuck driving an Austro-Daimler: 14 minutes, 58 seconds and four tenths – no guardrails, no asphalt and on a longer stretch than today. This car known as the "Stuck-Wagen" is an ADMR with a three-litre inline-six cylinder engine and a standard output of 120 PS (which would later be raised in other versions up to 200 PS). In his memoirs, Hans Stuck called the car from Wiener Neustadt lovingly "the greyhound". Today, this very car is part of Ernst Piëch's fahr(T)raum collection. At the wheel is Hans-Joachim „Strietzel“ Stuck, son of the first winner of the Bernina.

Strietzel, how much did you realise about your dad's experiences at the time?

"He did talk about his hillclimbs. But to be honest, the Bernina wasn't one of them, or at least I can't recall. I was always very



Ford GT MK III
(Special thanks to Kurt Engelhorn)
at the BGT Race 2019
Driver: Johannes Jäger, Klassikerschmiede



KLASSIKERSCHMIEDE RESTORATION

... on your level for 25 years ...

Johannes Jäger
Dipl. Ing. Fahrzeugtechnik

Alfred Smidt
Kfz. Mechaniker Meister

call us for a gasoline talk

klassikerschmiede restoration 83607 Holzkirchen Germany +49 8024 6080970

impressed how fast they went in these old cars". Stuck takes his wedding ring off which contains a part of the old family crest; this way there is a bit of his father's memory coming with him on to the top of the Bernina, like in the old days.

For us younger generations, mountain master Hans Stuck has more of a mythical tone to it, like Louis Chiron or Tazio Nuvolari whom he actually raced against. What was he like as a person? Says Strietzel: "Well, dad was a race driver until the very end of his days. He died in 1978, at a time when I was racing in Formula 1. Every time I returned from a race, he was already waiting with a VHS cassette of the latest one and we had to analyse it. 'Boy, you're sideways way too much' he'd always say".

Sitting behind the wheel of his dad's Austro-Daimler, Hans-Joachim Stuck, he himself 68 already, is the star of this year's event if you will. But we won't. Not Stuck. He is such an approachable and nice guy and very down to earth. It appears the most important thing for him is to care for the wellbeing of his wife and father-in-law who are accompanying him and to make sure they get the best seats in the house that is mother nature. These seem to be on the viewpoint near the finish where Leica is providing guests free of charge with binoculars so you can really zoom in on your heroes. No, not just any no-name supplier from Austria, Japan or China. Leica.

THERE ARE MANY HEROES, and Stuck knows that, too. Variety is especially heroic, making the guys responsible for choosing the right participants secret heroes. Fending off the fifth Porsche, the seventh BMW and the ninth Jaguar to invite Rainer Bonetsmüller instead, who is bringing his Audi quattro 20V IMSA. Hold on, those in the know are thinking. IMSA? Shouldn't that be a 200 instead of a coupé? Wasn't IMSA the race series where Stuck and Röhrli with their all-wheel drives went into fierce battle with the Americans? In theory, yes, but slightly before that the Coupé had been launched as sort of a test balloon to find out if those plans would actually turn out well. Which led to this very car. The way it's squatting outside the Hospiz right now it doesn't look too different from the snow plows in the garage behind it. While never raced in anger, this Audi is a wonderful piece of history. It's not wanting to start right now, reason being perhaps the altitude. Even in 1986, ECUs weren't all too clever yet, and it probably isn't coincidence that there's a swapping out of spark plugs like red wine glasses at other classic car events: Stratos. Cortina. 2002. Triumph. Even Fahr(T)raum's fabulous Fabian Fuchs takes out the Austro-Daimler's black plugs after heat one. Chauffeur Stuck had bemoaned a rather unsatisfactory state of five-cylindricity and is now helping by holding up the bonnet himself during the procedure.

The obvious star in the eyes of your average walk-in spectator is of course the Ferrari, the car that anticipated the whole shooting brake genre, the most sensible of all: two seats, boot, power. 250 GTB SWB, drawn up by Bizzarrini as a one-off and made immortal as "The Breadvan". Up front, the legendary Colombo V12's inlet manifold is cheekily peeking through the bonnet. No Ferrari was ever better, you can dare say not even the FF.

Another secret star, it's light almost drowning in the glaring spectacle of participants: Lancia. Delta. S4. Stradale.

No one knows for sure how many examples Lancia really built of this Group B killer, how many died fighting or were cut up in rallycross. Cars like this nearly new example (with around 15,000 miles on the clock!) which still retains its original brown interior, are normally to be found behind ropes only in museums, but owner Gioel Molinari really does chase this one up the mountain. And if you ask him nicely, he lets you sit in it and smell that beautiful 80s Italian mix of leaking fuel line, brake dust and smouldering fuses – aaah, what a trip!

MUCH OF THE SPLENDOR here at the Bernina Gran Turismo is based on the sheer endless imagination of the participants. Easily the biggest boy in the house is Alexander Boller's Ford Galaxie 500 from 1963. Up front, a 7-litre V8 with sidepipes the size of a bodybuilder's forearms making it even louder. The smallest car here is his son Dino's Austin A35. In England it was what a Yugo was in central Europe, the proverbial underdog with little one-marque race series to boot. Dino's Austin, called the Red Baron, was featured in an episode of Top Gear at a time when Jeremy Clarkson, the BBC and England were a lot more predictable than they are today. The tally next to Frank Stippler's name on the front wing totals 21, the exact number of cars overtaken in the last race.

Dino allows his little killer bee Red Baron's history to continue, always catching up with the much stronger Alfa which started before him. Dad Alex is pleased the boy caught the bug, just as young Stuck did from his father, the "mountain king".

Real heroes sometimes only need two wheels, though, so there is a bunch of bikers proving an idling Rudge can be even louder than a McLaren F5000 with a five litre Chevy V8. Heroic is also the camaraderie. Like that time when someone quickly takes out an imperial-sized nut out of the back of his Sunbeam bike to replace an equivalent shaken out of the valve gear of a friend's Norton, just to keep him in the race.

However, there isn't much time for repairs, it's a constant flow of up-down-up and down again. La Rōsa-Hospiz on Switzerland's best roads, or almost best – as a matter of opinion. The whole weekend long there's clatter and blare, for a moment the weather turns its back on the Bernina, just to come back quickly, and the heroic atmosphere in and around these old barges suddenly becomes very real. Every now and then, traffic is led through with even the "Postbus" joining in, and by Sunday afternoon peace and calm are returned to the Graubünden canton. Just a few oil spots in the parking lot outside of the Hospiz give an indication of the generous tolerances, thin racing oils and material limitations of the contraptions involved. That's how it was in 1929, and that's how it was in 2019, too. And it was very good. ■



ALLEGRA – INTO HEART

Das Hotel Restaurant Lej da Staz liegt am idyllischen Stazersee zwischen St. Moritz, Celerina und Pontresina. Sechs schicke, nach Arvenholz duftende Hotelzimmer bieten alpine Behaglichkeit in privilegierter Abgeschlossenheit. Das Restaurant mit grosser Sonnenterrasse und unsere geschmackvoll eingerichtete Stazer Clubstuba mit Lounge & Seeblickterrasse im 1. Stock verzaubern Sommer wie Winter mit ursprünglicher Engadiner Gemütlichkeit und typischen Gerichten aus der Region. Und wer es lieber schnell und ‚to go‘ mag bedient sich am Stazer Kiosk - wir nennen ihn Quickguito. Unseren oberen Hotel- und Stubenbereich können Sie im Rahmen unseres „Rent the House“ Angebotes gerne auch ganz für sich buchen. **Wir heissen Sie - into heart - herzlich Willkommen!**



INTO HEART
Lej da STAZ

HOTEL RESTORANT LEJ DA STAZ
VIETTA DA STAZ 3
CH-7500 ST. MORITZ-CELERINA
+41 81 833 60 50
LEJDASTAZ.CH



LEICA. DAS WESENTLICHE.

BILDQUALITÄT NEU DEFINIERT

Die neue Leica M10-R mit 40 MP.

Die Leica M10-R erzeugt Bilder von ganz neuer Qualität, denn ihr neuer Bildsensor mit seiner Auflösung von mehr als 40 Megapixeln erkennt selbst kleinste Bilddetails. Keine andere Variante der Leica M10 ist so konsequent darauf ausgelegt, das Maximum an optischer Leistung aus den legendären Leica M-Objektiven herauszuholen, wie die M10-R.

Mehr Inspiration unter m10-r.leica-camera.com

NEU

BERNINA GRAN TURISMO IN DER PRESSE

ARTIKEL AUS LEICA FOTOGRAFIE INTERNATIONAL 1/2020



Leica Fotografie International – LFI zählt zu den ältesten Fotozeitschriften auf dem Markt. Seit 1949 gilt das Magazin als maßgebende Publikation für alle, die rund um Leica mehr wissen, mehr verstehen und mehr sehen wollen. Acht Mal im Jahr präsentiert die LFI aktuelle und klassische Portfolios von Leica Fotografen und stellt Leica Equipment vor.

Das LFI Magazin bietet dem Bild die ganz große Bühne und feiert die Vielfalt der Fotografie und der Systeme. Jeder Auftritt erhält seinen gebührenden Raum – gleich ob journalistische Reportage, künstlerisches Portfolio oder klassische Auftragsarbeit.

LFI liefert verlässliche Informationen zu allen relevanten Themen der Leica Welt aus erster Hand und zusätzlich spannendes Fachwissen zur Fotografiepraxis allgemein – anschauliches und verständliches Wissen rund um die Leica Systeme S, SL, M, Q und TL/CL. ■

Leica Photography International – LFI is one of the oldest photo magazines on the market. Since 1949, the magazine has been the authoritative publication for everyone who wants to know more, understand more and see more about Leica. Eight times a year LFI presents current and classic portfolios of Leica photographers and introduces Leica equipment.

The LFI magazine offers the picture the big stage and celebrates the diversity of photography and systems. Every appearance gets its due space – whether journalistic reportage, artistic portfolio or classic commissioned work.

LFI provides reliable first-hand information on all relevant topics of the Leica world and, in addition, exciting specialist knowledge on photography in general – clear and understandable knowledge about the Leica systems S, SL, M, Q and TL/CL. ■

SCUDERIA LEICA

LEICA WELT

Beim traditionsreichen Rennen Bernina Gran Turismo war Leica Camera nicht nur als Partner dabei, sondern stellte ein eigenes Racing Team mit Dr. Andreas Kaufmann an der Spitze. Der Fotograf Jean-Jacques Ruchti hat das Rennen begleitet.



Eines der Highlights in diesem Jahr: Der ehemalige Formel-1-Pilot Hans-Joachim Stuck fuhr den Austro Daimler ADM-R, mit dem sein Vater Hans Stuck 1929 das erste Bernina-Rennen gewann

One of this year's highlights: former Formula 1 driver Hans-Joachim 'Strietzel' Stuck drove the Austro Daimler ADM-R his father, Hans, drove in 1929 to win the first Bernina Race

Waghalsig waren nicht nur die Manöver der Rennfahrer, sondern auch die Perspektiven des Schweizer Fotografen und gelernten Automechanikers Jean-Jacques Ruchti

The Swiss photographer, and trained car mechanic, Jean-Jacques Ruchti's perspectives were just as audacious as the racing drivers' manoeuvres



Fotos: Jean-Jacques Ruchti



Das Leica Racing Team beim Bernina Gran Turismo: Dr. Andreas Kaufmann, Fabrizio D'Aloisio, Klaus Hauer und Jérôme Auzanneau (von links nach rechts)

The Leica Racing Team. From left to right: Dr. Andreas Kaufmann, Fabrizio D'Aloisio, Klaus Hauer and Jérôme Auzanneau



Zwei Freunde von klassischen Automobilen: Kurt Engelhorn (rechts) und Dr. Andreas Kaufmann (links und oben beim Start des Rennens)

Two friends of classic cars: Kurt Engelhorn (right) and Dr. Andreas Kaufmann (left and above at the start of the race)



Ein Schweizer Rennen mit internationaler Beteiligung: 5,6 Kilometer Rennstrecke, mehr als 50 Kurven, 448 Höhenmeter, sechs Rennen, zwei Tage

A Swiss race with international participants: a 5.6 kilometre racecourse, over fifty curves, a 448 metre altitude difference, six races, two days



Beim Bernina Gran Turismo sind klassische Sport- und Rennwagen aus der Zeit vor und nach dem Zweiten Weltkrieg bis in die frühen 1980er-Jahre zugelassen

Sports and racing cars from the times before and after the Second World War, and up to the early eighties, are allowed to take part in the Bernina Gran Turismo



Fotos: Jean-Jacques Ruchti



Kurt Engelhorn hat das Revival des Bernina Gran Turismo initiiert. Seit 2015 wird das Rennen wieder ausgetragen. Er bestritt die Strecke in einem Jaguar D-Type aus dem Jahr 1956

Kurt Engelhorn was the initiator of the Bernina Gran Turismo revival. The race has been taking place now every year since 2015. He drove a D-type Jaguar from 1956

NACH 85 JAHREN LEERLAUF WURDE DER BERNINA GRAN TURISMO WIEDERBELEBT UND GENIESST HEUTE WIEDER KULTSTATUS UNTER DEN CLASSIC CARS EVENTS.

Es ist noch keine 100 Jahre her, da war im Schweizer Kanton Graubünden das Fahren mit Motorfahrzeugen verboten. 25 Jahre lang hielt das Verbot, das nur für Ärzte und Kranke nicht galt. Erst die spürbaren Folgen des Ausbleibens von Touristen brachte die Mehrheit der wahlberechtigten Männer des Kantons dazu, in einer Volksabstimmung am 21. Juni 1925 das Verbot aufzuheben. Die Entscheidung sollte sich auszahlen. Schon drei Jahre später fanden in St. Moritz die II. Olympischen Winterspiele und ein Jahr darauf die I. Internationalen St. Moritzer Automobilwochen statt.

Die Größenordnung der Automobilwochen stellte die bis dahin bekannten Automobilveranstaltungen in der Schweiz in den Schatten und zog zahlreiche Automobilenthusiasten an. Den Höhepunkt des Events bildete das Automobilrennen auf dem Berninapass. Mit einer Länge von 16 km und einer Höhendifferenz von 1216 Metern wies die Strecke durchschnittlich eine Steigung von mehr als 7 Prozent auf.

Über den Berninapass führte damals noch eine Schotterpiste und stellte sowohl die Fahrer als auch die Automobile vor eine herausfordernde Prüfung. Das bekam beim ersten Rennen auch einer der Favoriten, der französische Pilot Louis Chiron zu spüren, als er schon in den ersten Minuten aus einer Kurve ausbrach und mit einer Mauer kollidierte. Der deutsche Bergmeister Hans Stuck gewann das Rennen mit einem Austro Daimler ADM-R in sagenhaften 14 Minuten und 58 Sekunden. Ein Jahr später gelang Chiron mit einem Bugatti T47 die Revanche.

Doch das sollte vorerst das letzte Rennen auf dem Berninapass gewesen sein. 85 Jahre dauerte es, bis 2015 einige Motorsportenthusiasten das moderne Rennen am Berninapass, das Bernina Gran Turismo, ins Leben riefen. Sicherlich ist einiges heute anders – die Fahrzeuge gelten als historisch, die Straße ist asphaltiert, die Strecke wesentlich kürzer. Es gibt sechs Rennen, die Preisverleihung findet in Poschiavo auf der Piazza Comunale statt. Doch die Geräuschkulisse, die atemberaubende Landschaft und das Renn-Feeling sind geblieben. Und Gefahren gibt es auf der kurvenreichen Straße weiterhin. Der authentische Renncharakter wird aufrechterhalten, indem auch auf Bestzeit gefahren wird. →

Einer der Höhepunkte des Bernina Gran Turismo in diesem Jahr, das vom 20. bis zum 22. September stattfand, war die Teilnahme des früheren Formel-1-Piloten Hans-Joachim „Strietzel“ Stuck, der den Austro Daimler ADM-R, Baujahr 1928, fuhr, in dem sein Vater Hans das erste Bernina-Rennen vor 90 Jahren gewonnen hatte. Mit dem 91 Jahre alten Wagen erreichte Stuck eine Zeit von 5 Minuten und 15 Sekunden. Rund zwei Minuten schneller war Ronnie Kessel im Formel-1-Boliden des Ensign-Teams von 1976.

Als einer der Partner des Events war auch Leica Camera in diesem Jahr beim Bernina Gran Turismo vertreten. Zum einen gab es auf

dem Berninapass einen Aussichtspunkt mit Leica-Fernoptiken, einen Leica-Bus mit Leih-Kameras und einen Kurs der Leica Akademie Schweiz zum Thema Grundlagen der Motorsportfotografie mit dem Fotografen Jean-Jacques Ruchti. Doch für den spannendsten Auftritt sorgte der Aufsichtsratsvorsitzende der Leica Camera AG, Dr. Andreas Kaufmann, der mit einem Leica Racing Team am Bergrennen teilnahm. Das Team startete mit vier Alfa Romeos, von denen zwei von dem traditionsreichen italienischen Unternehmen Zagato entworfen wurden, das zuletzt auch ein Sondermodell der Leica M10 designte (LFI 5/18, Seite 84).

MAXIMAL 80 HISTORISCHE AUTOMOBILE KÖNNEN AM BERNINA GRAN TURISMO TEILNEHMEN. DER BERNINAPASS WIRD BEI DEN EINZELRENNEN ZEITWEISE GESPERRT.

Dabei waren ein 2600 Sprint Zagato (Fahrer: Klaus Hauer), eine Giulietta Sprint Zagato Coda Tronca (Fahrer: Jérôme Auzanneau), eine Giulia TI Super (Fahrer: Dr. Andreas Kaufmann) und ein 1900 CSS (Fahrer: Fabrizio D'Aloisio, Beifahrer: Ted Gushue).

Ruchti fotografierte im Auftrag von Bernina Gran Turismo das Leica Racing Team, den Austro Daimler von Stuck und all die anderen Classic Cars. Für Aufnahmen des Austro Daimler verwendete Ruchti eine Technik, die er für die Formel 1 entwickelt hatte. Dabei wird er mit einem Klettergeschirr im Kofferraum festgesichert und doppelt gesichert. Die Rücksitzbank ist ausgebaut, der Kofferraumdeckel abgeschraubt und eine Holzliege im Kofferraum befestigt. Das Licht wird mit einem Alurohr-Gestell auf dem Dach angebracht. Bei dem Kamerawagen handelte es sich um einen Dodge Charger SRT Hellcat mit einem 800 PS starken V8-Motor. Für das Kilometerrennen auf der Startpiste des Flugplatzes Samedan wurde die Kamera dann in 3,5 Metern Höhe positioniert. Ausgelöst wurde sie vom Ruchti am Computer mit Leicas Shuttle-Software. Für diese Aufnahmen verwendete er die Leica S007 mit 35-mm-Objektiv.

Alles in allem eine recht waghalsige Angelegenheit – daran hat sich weder im Rennsport noch in der Rennsportfotografie in den vergangenen 90 Jahren viel geändert. DAVID ROJKOWSKI



In Zukunft soll jedes Jahr im Rahmen der Internationalen St. Moritzer Automobilwochen auch ein Kilometerrennen auf dem Flugplatz Samedan ausgetragen werden

In the future, as part of the St. Moritz Automobile Week, there will be a kilometre race at Samedan Airport every year



#TOGETHERBAND Ambassadors and Team Principals, Susie and Toto Wolff, watching their future generation race ahead.

Are we doing our best for future generations?

Will they be prepared?

How can we give them the right start?

Future generations are our legacy to the world. So we want them to be well-equipped for the challenges ahead. But in these changing times, what skills will they require? And how much will we need to set aside? Together, we can help give them the best chance of success. For today and tomorrows to come.

For some of life's questions, you're not alone. Together we can find an answer.





LEICA. DAS WESENTLICHE.

REDEFINING IMAGE QUALITY

The New Leica M10-R with 40MP Color Sensor.

The Leica M10-R reveals new dimensions of image quality with its high resolution of over 40 megapixels. The new image sensor captures the finest details, getting you closer and deeper into every scene, and unleashes the full capacity of optical excellence from legendary M-Lenses.

Find more inspiration at m10-r.leica-camera.com

NEW



SCUDERIA LEICA

Leica World

At the Bernina Gran Turismo event this year Leica Camera was more than just a partner: it also introduced its own racing team headed by Dr. Andreas Kaufmann. The Swiss photographer Jean-Jacques Ruchti followed the race.

by David Rojkowski

Less than one-hundred years ago, driving motor vehicles on certain streets in the Swiss canton of Graubünden was forbidden. The prohibition lasted 25 years; only doctors and ambulance drivers were permitted to drive a car. Then, upon realising this kept tourists away, a majority of eligible male voters in the canton ended the prohibition with a referendum on June 21, 1925. The decision was to prove worthwhile. Three years later, the Second Winter Olympics was held in St. Moritz, followed by the First International St. Moritz Automobile Week.

Drawing numerous car enthusiasts, the scale of Automobile Week far surpassed other such activities in Switzerland. The event highlight was the hill-climb race up and over the Bernina Pass: a length of 16 kilometres and an altitude difference of 1216 metres, the route featured an incline of over 7 percent. At the time the road was unsealed, presenting both drivers and cars with a considerable challenge. One of the favourites, the French driver Louis Chiron, was confronted with this during the first race as he missed a curve and collided against a wall just a few minutes into the course. The German driver, Hans Stuck, the 'King of the Mountains' won that race in an Austro Daimler, with a time of 14 minutes and 58 seconds. A year later, the Frenchman got his revenge in a Bugatti T47.

That was to be the last race at the Bernina Pass, until eighty-five years later: in 2015, a group of motor sports enthusiasts brought to life a modern version of the Bernina Pass race – the Bernina Gran Turismo. The road events are somewhat different today, of course: the cars are considered classics, the road is tarmacked, the course is considerably shorter. There are now six races, and the award ceremony is held in Poschiavo at the Piazza Comunale. However, the background noise, the breathtaking landscapes and the feel of the races have remained the same. The winding road continues to present all kinds of dangers, and the authentic character of the race is unchanged.

One of the highlights of this year's Bernina Gran Turismo that took place from September 20–22, was the participation of former Formula 1 driver, Hans-Joachim Stuck, driving the same 1928 Austro Daimler that his father

Hans had driven to win the Bernina Race ninety years earlier. Stuck achieved a time of 5 minutes and 15 seconds with the 91 year-old car. Ronnie Kessel was about two minutes faster in the 1976 Ensign, a Formula 1 meteor belonging to the Swiss world vice-champion in 1974, Clay Regazzoni, who was one of Stuck's former teammates.

Leica was represented as a partner at this year's event. On the one hand, during the racing weekend, there was a look-out point at the Bernina Pass, with Leica binoculars for interested viewers, and a Leica bus with cameras that, following an explanation by specialists, could be borrowed during the event.

In addition, the Leica Akademie together with Swiss photographer, Jean-Jacques Ruchti, offered a course in the fundamentals of motorsports photography. Participants were given the opportunity to try their luck as racing photographers right in the centre of the action; next to the race track, at the drivers' camp, and with cars in the studio.

The most exciting performance however, came from Leica Camera AG's Chairman of the Board, Dr. Andreas Kaufmann, who took part in the mountain race with the Leica Racing Team. They were driving four Alfa Romeos, two of which were designed by Zagato, the long-established Italian company that recently designed a special edition Leica M10 (LFI5/18, page 84). Included were an Alfa Romeo 2600 Sprint Zagato (driver: Klaus Hauer), an Alfa Romeo Giulietta Sprint Zagato Coda Tronca (driver: Jérôme Auzanneau), an Alfa Romeo Giulia TI Super (driver: Dr. Andreas Kaufmann) and an Alfa Romeo 1900 CSS (driver: Fabrizio D'Aloisio, co-driver: Ted Gushue).

On assignment for the Bernina Gran Turismo, Ruchti photographed the Leica Racing Team, the Austro Daimler driven by Stuck, and all the amazing classic cars. For the shots of the Austro Daimler, Ruchti used a technique that he developed and refined for Formula 1 racing where the photographer is clamped into a car boot with climbing tackle, and doubly secured to the vehicle.

For this purpose, the back seat is removed, the boot lid dismantled and a wooden pallet fastened in it. The camera car in this case was a Dodge Charger SRT Hellcat. For the one-kilometre race on Samedan Airport's runway, the camera was positioned at a height of 3.5 metres. Ruchti triggered the camera – a Leica S007 with 35mm lens – on a computer using Leica's Shuttle software. All in all an audacious undertaking – in that regard little has changed for racing sports and racing-sports photography over the last ninety years. ■



St. Moritz®

TOP OF THE WORLD



Patrick Blarer @ BCCM

PASSION FOR VINTAGE CARS

St. Moritz's love affair with the motor car began in 1929. It was a match made in heaven. After all, what's not to love about fast and fabulous cars racing through a spectacular Alpine landscape?

www.stmoritz.com

WIR STELLEN VOR – DAS PARTNERHOTEL DER BERNINA GRAN TURISMO

DAS GRAND HOTEL DES BAINS KEMPINSKI UND SEINE GESCHICHTE



Wenn Gebäude sprechen könnten, würde dieses Hotel die Geschichten einer traditionsreichen Vergangenheit erzählen. 1864 erbaut, kreiert das Hotel unvergessliche Momente seit 155 Jahren. Seit 2002 wird es von Kempinski geführt.

Es war nicht das Bergsteigen oder Skifahren, das die ersten Touristen anzog, sondern die kohlenensäurehaltige und eisenreiche Mauritius-Quelle, die später zum Kurtourismus führte, als der berühmte Arzt Paracelsus die Mineralquelle weit über die Schweizer Grenzen hinaus bekannt machte.

1864 wurde das Grand Hotel des Bains direkt neben diesen hochgelegenen Heilquellen in der Schweiz gebaut. Das ursprüngliche Gebäude bestand aus zwei Etagen noch ohne die markanten Ecktürme. Im Jahr 1887 erhielt das Hotel seine erste Renovierung, die dem Gebäude ein schlichtes Aussehen eines Palastes aus dem Mittelmeerraum verlieh. 1905 wurden die beiden charakteristischen Türme angebaut. Zu dieser Zeit kamen die Gäste nur in den Sommermonaten, angezogen von der Heilquelle, und machten St. Moritz zu einem der exklusivsten Reiseziele in Europa.

Von 1914 bis 1958 war das Hotel geschlossen und nur in den Jahren 1928 und 1948 kurzfristig für die Olympischen Winter-

spiele geöffnet. Trotzdem diente es der 1. und 2. Internationalen St. Moritzer Automobilwoche als Kulisse: Die Schönheitskonkurrenz und die Geschicklichkeitsfahrt fanden auf dem Gelände statt, das sich damals vom Grand Hotel des Bains, am Forum Paracelsus vorbei erstreckte und das heute teilweise in den Park integriert ist.

Die 14-monatigen Renovierungsarbeiten, die dem Grand Hotel des Bains Kempinski seine heutige Ausstrahlung verleihen, begannen im Oktober 2001. Die Arbeiten wurden vom berühmten Wiener Architekten Franz Schnabel ausgeführt.

Die Verwendung alter Pläne und Fotografien trug dazu bei, das Innere und Äußere des Gebäudes originalgetreu zu restaurieren. Ein besonderes Augenmerk verdienen die prächtigen Wand- und Deckenelemente in der Bibliothek, im Cà d'Oro und in der Enoteca, die eine einzigartige Atmosphäre schaffen.

Heute ist das Grand Hotel des Bains Kempinski ein modernes und elegantes Hotel, das sowohl Sportliebhaber als auch Ferienreisende anzieht. Im traditionsreichen Gebäude von 1864, bietet das stilvolle 5-Sterne-Superior-Hotel 184 Zimmer und Suiten sowie 29 geräumige Residenzen mit einem bis fünf Schlafzimmern.



SPIRIT OF VALUE MANAGEMENT

studio spitzar

Seit mehr als 35 Jahren entwickeln wir sinnvolle und greifbare Werte, um generationsübergreifende Ziele verfolgen zu können.

Wir schaffen Grundlagen, um Entscheidungen zu treffen.

Finanzberatung & Family Office
IMT Financial Advisors AG

Asset & Fund Management
IMT Asset Management AG

Rechtsberatung
Kieber Nuener Struth – Rechtsanwälte

Steuerberatung
IMT Tax Advisors AG

WIR STELLEN VOR – DAS PARTNERHOTEL DER BERNINA GRAN TURISMO

DAS GRAND HOTEL DES BAINS KEMPINSKI UND SEINE GESCHICHTE

Die Lage am Fuße der Signalbahn und der legendären Hahnen-seepiste bietet den Gästen die Möglichkeit zum „ski-in/ski-out“ in die Skigebiete Corviglia und Corvatsch. Die Langlaufloipen und Wanderwege im Hotelpark führen direkt zu den Seen, Wäldern und idyllischen Tälern des Engadins.

Kulinarisch werden Gäste aus aller Welt in der Lobby Bar und drei prämierten Restaurants verwöhnt, darunter das mit einem Michelin-Stern ausgezeichnete Restaurant Cà d’Oro.

Der alpine Kempinski The Spa mit dem gesunden Mauritius Quellwasser bietet auf 2.800 m² die perfekte Mischung aus Fitness, Entspannung und Beauty.

Zu den weiteren Annehmlichkeiten zählen der Kids Club mit beaufsichtigten Indoor- und Outdoor- Aktivitäten, die hauseigene Skischule und das Sportgeschäft für die richtige Ski- oder Langlaufausrüstung sowie ein 24-Stunden-Zimmer- und Concierge-Service. Die vier Veranstaltungsräume mit Tageslicht sind ideal für kreative Meetings und unvergessliche Veranstaltungen. ■



WIR STELLEN VOR – DAS PARTNERHOTEL DER BERNINA GRAN TURISMO

DAS GRAND HOTEL DES BAINS KEMPINSKI UND SEINE GESCHICHTE



We introduce – the partner hotel of Bernina Gran Turismo: the Grand Hotel des Bains Kempinski and its history

If buildings could talk this hotel would whisper to you the tales of a grand history. Built in 1864 the hotel has created memorable moments for 155 years, since 2002 it is operated by Kempinski.

It was not the mountaineering or skiing that attracted the first tourists, but the carbonated and iron-rich Mauritius Spring, which later led to spa tourism when the famed physician, Paracelsus, spread the mineral spring renown far beyond the Swiss borders.

In 1864, Grand Hotel des Bains was built directly next to this highest-altitude therapeutic springs in Switzerland. The original building consisted of two floors and was still without the striking corner towers. In 1887, the hotel received its first renovation, which gave the building a simple North Mediterranean palace look. In 1905, the two characteristic towers were added. At that time, guests only came during the summer months, attracted by the therapeutic spring, and made St. Moritz one of the most exclusive destinations in Europe.

From 1914 to 1958 the hotel was closed and only in the years 1928 and 1948 short-term open for the Olympic Winter Games. Nevertheless, it served as a backdrop for the 1st and 2nd International St. Moritz Automobile Week: The beauty contest and the Gymkhana took place on the grounds which at that time stretched from the Grand Hotel des Bains, past the Forum Paracelsus, and which are now partially integrated into the park.

The extensive 14 months renovations that give the Grand Hotel des Bains Kempinski its present aura began in October 2001. The work was carried out by the famed Viennese architect Franz Schnabel. The use of old engravings and photographs helped to restore the building's interior and exterior responsibly. Remarkably, beautiful murals can still be admired today in the library, in the Cà d'Oro and in the Enoteca, which creates a unique atmosphere simply because of its magnificent wall and ceiling elements.

Today, Grand Hotel des Bains Kempinski is a contemporary and elegant hotel, perfect for sport lovers and leisure travellers alike. The hotel is set in an iconic building offers 184 rooms and suites, as well as 29 spacious residences with one to five bedrooms.

The location at the foot of the Signalbahn cable car and the legendary Hahnensee ski run offers guests to ski- in/ski-out to Corviglia and Corvatsch ski area, while the cross-country trails and walking paths in the hotel park lead directly to the lakes, forests and idyllic valleys of the Engadin.

Culinary delights can be tasted in the Lobby Bar and three awarded restaurants, including the Michelin-star accredited restaurant Cà d'Oro.

The Alpine Kempinski The Spa with the purifying and healthy Mauritius spring water offers the perfect blend of fitness, relaxation and beauty in 2,800 sq m.

Other amenities include the Kids Club with supervised indoor and outdoor activities, the in-house ski school and sports shop for the right skiing or cross-country skiing equipment, as well as a 24-hour room and concierge service. The four function rooms with daylight are ideal for creative meetings and unforgettable events. ■



WINTER MAGIC IN ST. MORITZ



Grand Hotel des Bains
Kempinski

ST. MORITZ

Genießen Sie diesen Winter zeitlosen europäischen Luxus in atemberaubender Bergkulisse. Für Wintersportfreunde gibt es den Hotelskipass für zusätzlich nur CHF 45 pro Person und Tag.

Enjoy timeless European luxury in a breathtaking mountain setting this winter. For winter sports fans, there is the hotel ski pass for an additionally only CHF 45 per person per day.

+41 81 838 3838
info.stmoritz@kempinski.com
kempinski.com/stmoritz

Kempinski

HOTELIERS SINCE 1897

BERNINA GRAN TURISMO UNTERWEGS: INDIEN

VON CLAUS MÜLLER



Eine Reise nach Indien, dem Land der vermutlich größtmöglichen Gegensätze und geheimnisvoller Kultur, stand schon lange auf meiner Wunschliste. Doch erst die Einladung eines Maharajas nach Udaipur, Rajasthan, im März 2013 gab mir den nötigen Impuls für eine Reise auf den Subkontinent. Die Gelegenheit, die Oldtimersammlung des Maharajas von Udaipur (genau genommen waren die Herrscher des Königreichs Mewar Maharanas) und die dortige Oldtimerszene zu erforschen! Kaum in Delhi angekommen machte ich mich auf direktem Weg zum Autosammler und Anwalt Diljeet Titus, der eine Schlüsselfigur in der indischen Szene ist. Von dort hangelte ich mich über 10 Tage an einer Reihe von weiteren Sammlern und Enthusiasten entlang, bevor ich schließlich Udaipur erreichte. Zahlreiche weitere Reisen folgten, Indien entwickelte sich zu einer Leidenschaft und einige gute Freunde dort betrachte ich heute als Teil meiner erweiterten Familie.

Neben zahlreichen sehr vermögenden Sammlern gibt es in der wachsenden Mittelschicht Indiens auch viele „normale“ Leute, die vom Oldtimervirus befallen sind. Die vorherrschenden Marken sind meist englischen oder amerikanischen Ursprungs, aber auch

zahlreiche VW und Fiat finden sich im berühmt-berüchtigten indischen Verkehrschaos. Der Premier Padmini (oder President), hierzulande besser als Fiat 1100 D bekannt, wurde seit 1964 bis 2000 in Indien gebaut. Allein rund 60.000 dieser Fahrzeuge arbeiteten in Bombay, heute Mumbai, als Taxi.

Die Oldtimerszene in Indien hat es leider auch nicht leicht. Nachdem jahrelang vor allem Sammlerfahrzeuge aus vormals königlichem Besitz aus Indien exportiert wurden, drohte die Szene bald schon auszutrocknen. Einer der Hauptgründe war das strikte Importverbot für gebrauchte Fahrzeuge. Erst seit 2013 dürfen wieder Fahrzeuge, die vor dem 1.1.1950 gebaut wurden, importiert werden. Horrende Importzölle von 150% und mehr sorgen jedoch dafür, dass bisher wohl gerade einmal gut 200 Oldtimer auf dem Seeweg nach Indien gekommen sind. Der bekannteste dürfte der „Star of India“ sein, ein safrangelber Rolls Royce, der sich zuletzt in einer deutschen Sammlung befand und sich heute wieder in der Garage des originalen Besitzers in Rajkot befindet, nachdem sein Sohn, der heutige Thakore Mandhatasinhji Jadeja den Wagen wieder nach Hause geholt hat.



6. Cartier „Travel in Style“ Concours d'Elegance im Rambagh Palace in Jaipur, Rajasthan (23.–24. Februar 2019).

6th Cartier „Travel in Style“ Concours d'Elegance at Rambagh Palace in Jaipur, Rajasthan (23.–24. February 2019).



Flexibel & Unkompliziert

Die Cresta Garage ist die kompetente und flexible Autogarage im Engadin. Wir vertreten keine Automarke, sondern die Wünsche und Bedürfnisse unserer Kunden.

Wir arbeiten mit Leidenschaft und Fachkompetenz, egal an welchem Autotyp. Gerne können Sie uns auch Ihr Oldtimer oder Offroader vorbeibringen.

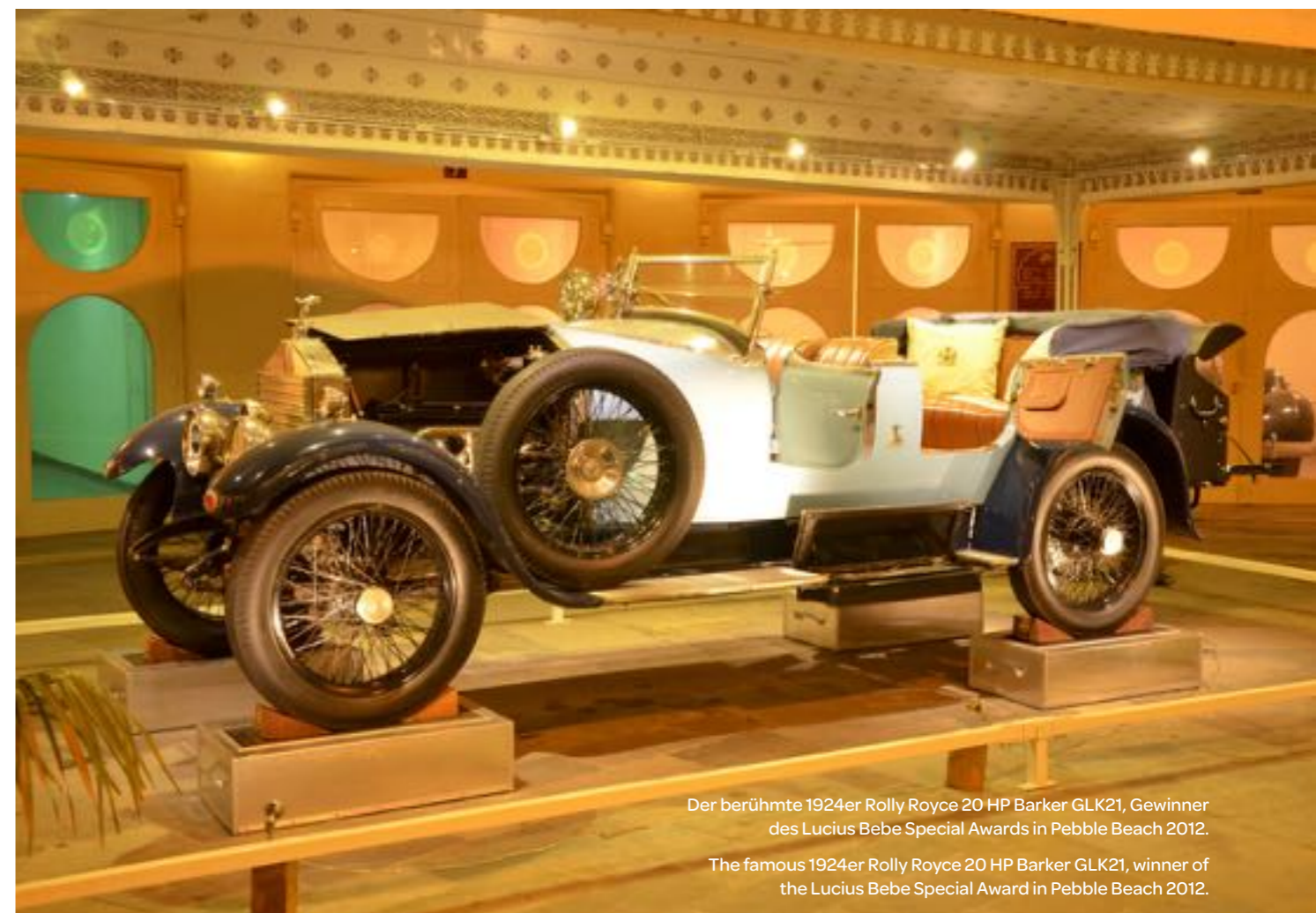
Cresta Garage Celerina - Tel. +41 81 833 68 68

Vassella & Grob - Via Maistra 96 - 7505 Celerina

www.cresta-garage.ch - fb.com/crestagarage

BERNINA GRAN TURISMO ON TOUR: INDIA

BY CLAUS MÜLLER



Der berühmte 1924er Rolly Royce 20 HP Barker GLK21, Gewinner des Lucius Bebe Special Awards in Pebble Beach 2012.

The famous 1924er Rolly Royce 20 HP Barker GLK21, winner of the Lucius Bebe Special Award in Pebble Beach 2012.

Wo klassische Autos existieren, gibt es natürlich auch eine Veranstaltungsszene. Am bekanntesten dürfte der Cartier „Travel with Style“ Concours d'Elegance sein, der im Jahr 2019 – leider zum letzten Mal – in Jaipur stattfand. Nicht weniger bekannt ist aber der „21. Gun Salute Concours d'Elegance“ – von dem enthusiastischen Sammler Madan Mohan seit 2011 veranstaltet und heutzutage international anerkannt. Ich durfte dort mehrmals als Juror meinen Beitrag leisten und im Jahr 2016, zur 6. Ausgabe der Veranstaltung, fanden auch zwei Fahrzeuge von Kurt Engelhorn den Weg nach Delhi: Der 1952er Jaguar XK120 (Jabbeke Rekordwagen) und der 1959er Jaguar Lister Costin – mittlerweile auch schon ein Bernina Gran Turismo Veteran.

Natürlich spricht sich auch die Bernina Gran Turismo in Indien herum und so freuten wir uns besonders, als für dieses Jahr die erste Nennung aus Delhi herein kam. Leider mussten wir diese „Premiere“ aufgrund der Corona-Situation und der damit zusammenhängenden Reisebeschränkungen auf das nächste Jahr verlegen. Umso mehr freuen wir uns dann, auch einmal einen Fahrer aus Indien am Bernina Pass begrüßen zu dürfen. ■

BGT all over the world – India

A trip to India, the country of probably the greatest possible contrasts and mysterious culture, has long been on my wish list. But only the invitation of a Maharaja to Udaipur, Rajasthan, in March 2013 gave me the necessary impulse for a trip to the sub-continent. The opportunity to explore the vintage car collection of the Maharaja of Udaipur (actually the rulers of the kingdom of Mewar were called Maharanas) and the vintage car scene there! As soon as I arrived in Delhi I made my way directly to the car collector and lawyer Diljeet Titus, who is a key figure in the Indian scene. From there, I spent 10 days working my way past a number of other collectors and enthusiasts before I finally reached Udaipur. Numerous further travels followed, India developed into a passion and some dear friends there I now consider to be part of my extended family.

Besides numerous very wealthy collectors, there are also many “normal” people in the growing middle class of India who are infected by the classic car virus. The predominant brands are most-

BERNINA GRAN TURISMO ON TOUR: INDIA

BY CLAUD MÜLLER



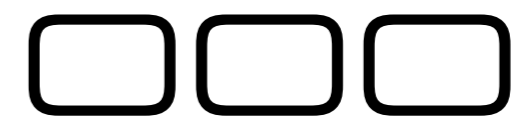
Clockwise from upper left: Cartier „Travel in Style“ Concours in Jaipur, Rambagh Palace, 2019 ■ 21. Gun Salute Concours at India Gate, Delhi, 2017 ■ 1947er Buick off he royal family of Bikaner (Collection D. Titus) ■ Dhananjay Singh Khimsar with family and Jaguar E Type at the Cartier „Travel in Style“ Concours, 2019. ■ Im Uhrzeigersinn von links oben: Cartier „Travel in Style“ Concours in Jaipur, Rambagh Palace, 2019 ■ 21. Gun Salute Concours am India Gate, Delhi, 2017 ■ 1947er Buick der königlichen Familie von Bikaner (Sammlung D. Titus) ■ Dhananjay Singh Khimsar mit Familie und Jaguar E Type beim Cartier „Travel in Style“ Concours, 2019.

ly of English or American origin, but also numerous VW and Fiat can be found in the notorious Indian traffic chaos. The Premier Padmini (or President), better known in Europe as Fiat 1100 D, was built in India from 1964 to 2000. About 60,000 of these vehicles alone worked as taxis in Bombay, today Mumbai.

Unfortunately, the classic car scene in India does not have it easy either. After years of mainly collector's vehicles from former royal ownership were exported from India, the scene soon threatened to dry up. One of the main reasons was the strict import ban on used vehicles. Only since 2013, vehicles built before 1.1.1950 may be imported again. However, horrendous import duties of 150% and more have ensured that only about 200 classic cars have come to India by sea since. The most famous one is probably the "Star of India", a saffron yellow Rolls Royce, which was last in a German collection and is now back in the garage of its original owner in Rajkot, after his son, today's Thakore Mandhatasinhji Jadeja brought the car back home.

Where classic cars exist, there is of course also an event scene. Most famous is probably the Cartier "Travel with Style" Concours d'Elegance, which took place in 2019 – unfortunately for the last time – in Jaipur. But no less famous is the "21 Gun Salute Concours d'Elegance" – organized by the enthusiastic collector Madan Mohan since 2011 and nowadays internationally recognized. I was allowed to make my contribution there several times as a judge and in 2016, for the 6th edition of the event, two vehicles by Kurt Engelhorn also found their way to Delhi: The 1952 Jaguar XK120 (Jabbeke record car) and the 1959 Jaguar Lister Costin – meanwhile also a Bernina Gran Turismo veteran.

Of course, word of the Bernina Gran Turismo is also getting around in India, so we were particularly pleased when the first entry from Delhi came in for this year. Unfortunately, we had to postpone this "premiere" to next year due to the Corona situation and the travel restrictions associated with it. All the more we are glad to welcome a driver from India at the Bernina Pass in 2021. ■



000MAGAZINE.COM

BERNINA GRAN TURISMO UNTERWEGS: ÄGYPTEN

VON CLAUD MÜLLER



Mahamoud Ezzeldin (rechts), BGT Ambassador und Veranstalter des Cairo Classic Meet ■ Mahamoud Ezzeldin (right), BGT Ambassador and Organizer of the Cairo Classic Meet

Mahmoud Ezzeldin aus Kairo ist nicht nur einer unserer Bernina Gran Turismo Ambassadors, sondern auch ein „Petrol Head“ erster Güte. Ich kenne Mahmoud seit Jahren, da ich mich schon immer besonders für die Classic Car Szene in, sagen wir, „exotischen“ Ländern interessiere. Damit meine ich vor allem Länder, in denen man für gewöhnlich gar keine ausgeprägte Klassiker-Szene erwarten würde, weil diese Länder vordergründig ganz andere Prioritäten zu haben scheinen. Ägypten ist ein solches Land und so habe ich mich vor einigen Jahren zum ersten Mal auf den Weg ins Land der Pharaonen gemacht, um dort einem Oldtimertreffen beizuwohnen und die Szene kennen zu lernen. Zuletzt war ich im März 2019 dort, beim mittlerweile **7. Cairo Classic Car Meet**.

Auf dem Weg zum Veranstaltungsgelände beim Smart Village Club House, das etwas am Rande der 20-Millionen-Megametropole Kairo gelegen ist, passieren wir die Pyramiden und den beeindruckenden Neubau des Ägyptischen Museums, das 2020 seine Pforten öffnen soll. Das alte Ägyptische Museum am Tahrir Platz, der 2011 das Zentrum der regimekritischen Bewegung gegen Mubarak war, platzt schon längst aus allen Nähten. Die unmittelbare Nähe zu den Pyramiden und über 40.000 qm Ausstellungsfläche werden hoffentlich bald dafür sorgen, dass sich noch mehr Besucher nach Kairo begeben.

Doch zurück zu den Autos: Bereits zu früher Stunde haben sich zahlreiche Teilnehmer eingefunden, die vor Ort nach Marken sortiert und locker über die Grünfläche verteilt platziert werden.

In Ägypten erfüllt eine solche Veranstaltung nicht nur den Zweck, dass sich Insider treffen, um Benzingespräche zu führen. Man hofft auch auf Erweiterung der allgemeinen Akzeptanz, um der Regierung zu zeigen, dass das „Classic Car Movement“ ein breites Hobby ist, das niemandem schadet, politisch unbedenklich ist

und auch einer breiteren Bevölkerungsschicht Spaß bereiten kann. Ähnlich wie bei einem Concours d'Elegance werden auch beim **Cairo Classic Meet** die Fahrzeuge in verschiedene Kategorien eingeteilt. Insgesamt kamen ca. 230 Fahrzeuge, was ich durchaus für bemerkenswert halte. Der Enthusiasmus ist mindestens genauso groß wie bei uns, wenn nicht sogar größer. Immerhin muss sich ein Besitzer eines Oldtimers in jeder Hinsicht mit wesentlich größeren Hürden auseinandersetzen als in Europa.

Die Gesamtsituation in Ägypten ist nämlich nicht sonderlich gut, was unser gemeinsames Hobby angeht. Der Import von Gebrauchtfahrzeugen – und darunter fallen für die ägyptische Regierung auch klassische Automobile, egal wie alt – ist grundsätzlich verboten. So sind die Fans dort gezwungen, die Autos in mehrere Stücke zu zersägen und als Ersatzteile zu importieren. Leider fallen dieser Situation immer wieder auch ansehnliche Fahrzeuge zum Opfer, die teilweise in 4 Stücke zersägt werden. In Ägypten angekommen, werden diese Stücke nicht immer, aber häufig einfach wieder zusammengeschnitten, teils in fragwürdiger Qualität, teils so gut, dass potentielle Käufer gar nichts von der wundersamen Wiedervereinigung der Fahrzeughälften oder -viertel wissen.

Und gerade aktuell ist der Bestand klassischer Fahrzeuge in Ägypten zudem dadurch bedroht, dass sich einige Minister be-



BERNINA GRAN TURISMO ON TOUR: EGYPT

BY CLAUD MÜLLER



rufen fühlen, alle Autos über 20 Jahre zu verbieten. Darunter würden nach dem Verständnis dieser Leute auch Oldtimer fallen.

Trotz all dieser Widrigkeiten gibt es in Ägypten heute geschätzt zwischen 800 und 1.000 Besitzer klassischer Automobile, die sich, ebenso geschätzt, einen Klassikerbestand von ca. 3.000 Fahrzeuge teilen. Einzelne Sammler haben dabei durchaus Garagen mit 50 oder sogar 100 Fahrzeugen. Eine gute Handvoll solcher Sammler garagen konnte ich vor einigen Jahren auf zwei abenteuerlichen Touren durch das nächtliche Kairo in einem älteren Porsche 911 besuchen – ein einigermaßen schräges, aber sehr cooles Erlebnis, an das ich heute noch gerne zurückdenke.

Der 7. Cairo Classic Meet war jedenfalls ein großes Fest für alle Besucher und Teilnehmer. Für unsere Sehgewohnheiten etwas bizarr ist die deutlich sichtbare Anwesenheit schwer bewaffneter Sicherheitskräfte beiderlei Geschlechts. Und man kann es glauben oder nicht, es gibt auch große Motorrad-Gangs, ganz wie bei uns.

Ägypten hat sogar eine motorsportliche Vergangenheit. Zum Beispiel der Gezira Gran Prix um die Shehab Bey Almaz Trophy von 1947. Die auf einer Insel im Nil gelegene innerstädtische Rennstrecke war am 9. März Schauplatz eines Rennens mit prominenten Fahrern: Franco Cortese, Alberto Ascari oder Piero Taruffi – um nur einige zu nennen. Auch Louis Chiron, der Gewinner des Bernina Rennens 1930, war am Start, konnte das Rennen aber wegen eines Ölverlusts nicht beenden. Sein Ruhm aus der Vorkriegszeit konnte da leider auch nicht helfen. Obwohl das Rennen ein großes Spektakel gewesen sein muss, kamen nur gut 6.000 Besucher, die sich, vermutlich aus Angst, praktisch ausschließlich auf den oberen Tribünenreihen versammelten. Das Rennen konnte aber auch von dort gut verfolgt werden, da alle Rennwagen große Startnummern auch in arabischer Schrift auf das Heck gemalt bekamen. Trotzdem war die Veranstaltung ein finanzielles Desaster und blieb somit mehr oder weniger einmalig. Weitere Rennaktivitäten in Ägypten fanden künftig in der Wüste statt, die immer wieder Schauplatz spektakulärer Rallies war.

So handelt es sich um eine kleine Anekdote auch davon, dass unser Bernina Gran Turismo Ambassador Mahmoud Ezzeldin 60 Jahre nach dem Stadtrennen in Kairo anlässlich der Pharaonen Rallye 2007 gegen Prescia Taruffi, Tochter von Piero Taruffi, dem Streckenrekord-Inhaber von 1947, fuhr. ■

Mahmoud Ezzeldin from Cairo is not only one of our Bernina Gran Turismo Ambassadors, but also a first class „Petrol Head“. I have known Mahmoud for years, as I have always been particularly interested in the classic car scene in, shall we say, „exotic“ countries. By that I mean especially countries where you wouldn't normally expect a distinct classic car scene at all, be-

cause these countries seem to have, first of all, completely different priorities. Egypt is such a country and so I went to the land of the pharaohs for the first time a few years ago to attend a vintage car meeting and get to know the scene. The last time I was there was in March 2019, at the meanwhile **7th Cairo Classic Car Meet**.

On the way to the event site at the Smart Village Club House, which is located on the outskirts of Cairo's 20 million megacity, we pass the pyramids and the impressive new building of the Egyptian Museum, which is scheduled to open its doors in 2020. The old Egyptian Museum on Tahrir Square, which in 2011 was the epicenter of the anti-Mubarak movement, has long since been bursting at all the seams. The immediate vicinity of the pyramids and more than 40,000 square meters of exhibition space will hopefully soon ensure that even more visitors make their way to Cairo.

But back to the cars: Already at an early hour, numerous participants have gathered, which will be sorted by brand and loosely placed all over the green area.

In Egypt, such an event not only serves the purpose of bringing insiders together to hold fuel talks. It is also hoped to broaden

BERNINA GRAN TURISMO UNTERWEGS: ÄGYPTEN

VON CLAUS MÜLLER



Dessum eium eume natibus as maio eniae sit faccus nusaerit. Simpost eri sit quiassint. Uciatur? Quias dignihi lignate.

general acceptance in order to show the government that the “Classic Car Movement” is a broad hobby that does no harm to anyone, is politically unobjectionable and can also be fun for a wider section of the population. Similar to a Concours d’Elegance, the Cairo Classic Meet also divides vehicles into different categories. In total, there were about 230 vehicles, which I think is quite remarkable. The enthusiasm is at least as great as ours, if not greater. After all, an owner of a classic car has to face much bigger hurdles than in Europe in every respect.

After all, the overall situation in Egypt is not very good as far as our common hobby is concerned. The import of used vehicles – and for the Egyptian government this includes classic cars, no matter how old they are – is generally prohibited. So the fans there are forced to cut the cars into several pieces and import them as spare parts. Unfortunately, even respectable vehicles fall victim to this situation time and again, some of which are cut into 4 pieces. Once arrived in Egypt, these pieces are not always, but often simply welded together again, sometimes in questionable quality, sometimes so good that potential buyers do not even know about the miraculous reunion of the vehicle halves or quarters.

And at the moment the stock of classic cars in Egypt is also threatened by the fact that some ministers feel called upon to ban all cars over 20 years. According to these people, this would include classic cars.

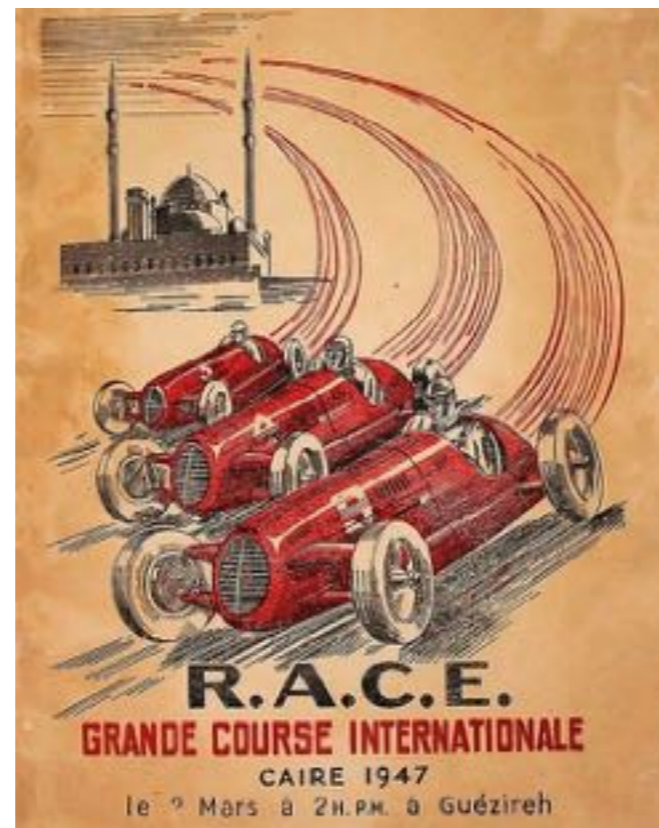
Despite all these adversities, there are an estimated 800 to 1,000 owners of classic cars in Egypt today, who, equally estimated, share a classic stock of about 3,000 vehicles. Some collectors have garages with 50 or even 100 vehicles. I was able to visit a good handful of such collectors’ garages a few years ago on two adventurous tours through Cairo at night in an older Porsche 911 – a somewhat weird but very cool experience that I still like to think back on today.

Anyway, the 7th **Cairo Classic Meet** was a great party for all visitors and participants. A little bizarre for our viewing habits is the clearly

visible presence of heavily armed security forces of both sexes. And believe it or not, there are also big motorcycle gangs, just like in the western world.

Egypt even has a motorsport past. For example, the Gezira Gran Prix for the Shehab Bey Almaz Trophy in 1947. The inner-city circuit located on an island in the Nile, was the scene of a race on March 9th with prominent drivers: Franco Cortese, Alberto Ascari or Piero Taruffi – to name but a few. Louis Chiron, the winner of the 1930 Bernina Race, was also at the start, but was unable to finish the race due to an oil leak. Unfortunately, his pre-war fame could not help there either. Although the race must have been a great spectacle, there were only about 6,000 visitors, who, probably out of fear, gathered almost exclusively on the upper rows of the grandstands. But the race could also be followed well from there, as all the racing cars had large starting numbers painted in Arabic letters on the rear. Nevertheless, the event was a financial disaster and thus remained more or less unique. Further racing activities in Egypt took place in the desert, which was the scene of spectacular rallies again and again.

A small anecdote, for example, tells the story that 60 years after the city race in Cairo, our Bernina Gran Turismo Ambassador Mahmoud Ezzeldin drove against Prescia Taruffi, daughter of Piero Taruffi, the track record holder of 1947, during the Pharaohs Rally 2007. ■



ZIP ZAP'S AUCTION & COCKTAILS

CONTRIBUTION TO BERNINA GRAND TOURISMO PROGRAMME 2020

The Auction Cocktail Party is Zip Zap’s flagship fundraising event hosted annually. Last year we raised in ZAR1,127,500 in one magnificent afternoon. The occasion is also so much more than fundraising. It’s an intimate experience where loyal Zip Zap activists gather and through their collective philanthropic action, create change and a new world of opportunities for 2000 of Zip Zap’s beneficiaries.

This special afternoon was led by Victoria Engelhorn (Zip Zap Chairperson) as the auctioneer and owner of the Cape Heritage Hotel where it took place. Like-minded supporters and friends gathered to re-connect with the Zip Zap cause and bid on once-in-a-lifetime experiences, artwork, and unique creations. Magnificent items and prizes at last year’s auction were donated generously by people and businesses from afar and locally.

We auctioned a VIP experience at the famous Lido de Paris on the Champs-Élysées, a three night safari in the Okavango Delta, a private dinner at home for six created by world-renowned chef, Liam Tomlin, a Spain Brugarol package for 2 people, a unique hand-crafted Couture garment by Hendrick Vermeulen, amongst other matchless adventures and surprises!

This unique auction was celebrated with live entertainment by award-winning singer / songwriter and humanitarian poet, Zolani Mahola. Two world-renowned mixologists; Tetsuo Hasegawa and Nana Shimosegawa joined us all the way from New York to create their world-famous signature cocktails, paired with delectable snacks.

It’s an experience where guests leave with emptier pockets, and fuller hearts. It’s an occasion that lifts spirits and celebrates the joy of life, the power of community and the rewards of contributing to life-changing human stories.



Our friends leave knowing that they have made the world and our beloved South Africa, a better place.

All proceeds from this much-anticipated gathering are utilised to fund Zip Zap’s youth and outreach programmes inspiring and equipping kids for life.

About Zip Zap

Zip Zap Circus is a social project in Cape Town that uses the medium of circus arts, as a powerful tool for youth development and social transformation. Working with a diverse community of children from all backgrounds, Zip Zap helps kids to ‘dare to dream’ and learn to make those dreams a reality.

Its mission is to provide ordinary children and youth at risk with the resources to develop both performance and life skills that enable them to develop as young leaders, good citizens, ambassadors for South Africa and to become eminently employable.

ZIP ZAP'S AUCTION & COCKTAILS

CONTRIBUTION TO BERNINA GRAND TOURISMO PROGRAMME 2020

Zip Zap is not only about learning circus skills. It is also about learning life-skills such as teamwork, discipline, ethics, trust, passion, and dedication. They leave Zip Zap as independent, economically self-sustainable individuals, who have confidence in themselves and in each other, knowing that their circumstances need not define their bright futures.

Zip Zap's programmes are offered free to participants, with financial support garnered from individuals, foundations, and corporates. Beneficiaries from the Zip Zap programmes regularly perform in world-class shows locally and internationally. The proceeds from these performances in turn fund the professional training and is pivotal to the sustainability of Southern Africa's largest social circus.

The programmes impact an average of 2000 beneficiaries every year yielding the following outcomes:

- Health and fitness benefits
- Improved social skills, behaviour, and confidence
- Improved resilience & discipline
- Increased sense of belonging
- Skills development in full ambit of performance arts
- Social cohesion across diversity
- Professional employment

The Zip Zap Story

Zip Zap was founded 28 years ago by South African born, Brent van Rensburg and his French wife, Laurence Estève.

This dynamic pair met whilst working in the Dominican Republic in 1989. Brent taught Laurence flying trapeze and they soon fell in love. After finishing a contract in Paris, he asked her if she would like to visit his home country for six weeks. She fell in love with Cape Town and they never left. The idea of Zip Zap started immediately after they arrived in South Africa.

The country was at the height of political instability and instead of packing their bags, they decided to start Zip Zap Circus to be part of the solution in South Africa.

Their dream was to use the circus as a tool to bridge gaps and to inspire young people to help build a new culture of peaceful co-existence in South Africa, inspired by the late Nelson Mandela.

Founded in 1992, Zip Zap is now recognized across Governments, Ministries of Education, Tourism, Arts & Culture and private societies, as a major contributor to the development within the iconic 'Mother City' and providing sustainability of the circus arts in South Africa.



OF COURSE, OUR MOST IMPRESSIVE LOT WAS THE ENTRY TICKET INTO THE BERNINA GRAND TOURISMO, ACCESS TO A CLASSIC CAR WITH BREATH-TAKING ACCOMMODATION AT LEJ DA STAZ IN SWITZERLAND, WHICH FETCHED THE HIGHEST BID. AND FOR THIS WE ARE IMMENSELY GRAEFUL.

ZIP ZAP'S AUCTION & COCKTAILS

CONTRIBUTION TO BERNINA GRAND TOURISMO PROGRAMME 2020

Beneficiaries from the Zip Zap programmes regularly perform in world-class shows locally and internationally. The proceeds from these performances in turn fund the professional training and are pivotal to the sustainability of Southern Africa's largest social circus.

One of their greatest challenges was to find a permanent home to accommodate their training programmes and operations. After meeting Victoria Engelhorn, the dream of finding a home they could call their own, became a reality through the tenacity and unconditional support of the Engelhorn family and Kusana. The Zip Zap Academy – an award-winning building, was inaugurated in 2017 and remains a beacon of hope for South African youth.

As the Zip Zap story was founded on an initial love story between the two co-founders, so it continues to unfold as one. The love can be felt in every corner of this extraordinary social circus. It is felt on stage, on the training ground, in all its programmes and between each and every beneficiary, alumni, international intern, board and audience member. Once they join the Zip Zap family, they are embraced by a sense of belonging, that lasts a lifetime. An extraordinary success story that started as a simple dream, a tree, a trapeze bar, and an old truck. Now Zip Zap makes dreams come true for youth in our society that don't have equal socio-economic opportunities or a space in mainstream education. Zip Zap continues to touch the lives of all who pass through its doors.

Zip Zap in Numbers

- 2000 – Beneficiaries / Students each year
- 190'000 – Audience Members last year!
- 107 – Shows last year only
- 30 – International Tours since its inception



BERNINA GRAN TURISMO MERCHANDISE

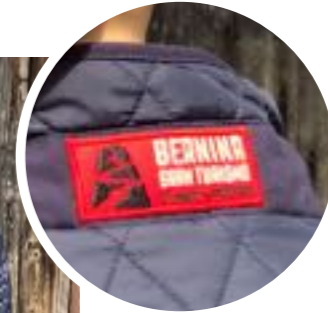
Für die Fans der Bernina Gran Turismo bieten wir hier einige Artikel an, die formlos per Email bei uns bestellt werden können. Manche dieser Artikel sind nur noch verfügbar, solange der Vorrat reicht und werden nicht nachproduziert. Dies gilt auch für manche Größen von T-Shirts und Jacken. Die T-Shirts fallen allgemein eher knapp aus, keinesfalls zu großzügig.

For the fans of Bernina Gran Turismo we offer here some articles, which can be ordered informally by email from us. Some of these articles are only available while stocks last and will not be produced again. This also applies to some sizes of T-shirts and jackets. The T-shirts are generally rather tight, by no means too generous.



BGT Fotomagazin „2014–2019“ mit Fotos von Alberto Novelli, Jean-Jaques Ruchti, Gian Marco Castelberg, Jost Wildbolz, Lukas Gold, Ted Gushue und Amy Shore. Hochwertiger Druck, DIN A4, 112 Seiten
€ 25,00 / CHF 30,00

BGT photo magazine “2014–2019” with photos by Alberto Novelli, Jean-Jaques Ruchti, Gian Marco Castelberg, Jost Wildbolz, Lukas Gold, Ted Gushue and Amy Shore. High quality print, DIN A4, 112 pages
€ 25,00 / CHF 30,00



BGT Teamjackete, blau, 2 aufgenähte BGT Abzeichen, 100% Nylon, bei 30°C waschbar
Für Männer und Frauen erhältlich
€ 160 / CHF 175

BGT team jacket, blue, 2 sewn-on BGT badges, 100% nylon, washable at 30° Celsius
€ 160 / CHF 175
Available for men and women



Abzeichen:
Metall, mit Jahreszahl (unterschiedliche Jahre verfügbar, ggf. anfragen), ca. 33 x 73 mm, € 20 / CHF 25
Stoff, Hochformat, ca. 55 x 85 mm, rot
Stoff, Querformat, ca. 30 x 80 mm, rot
je € 10 / CHF 10

Badges:
Metal, with year (different years available, please inquire if necessary), approx. 33 x 73 mm
€ 20 / CHF 25
Fabric, portrait format, approx. 55 x 85 mm, red
Fabric, landscape format, approx. 30 x 80 mm, red
each € 10 / CHF 10



T-Shirt Bernina Gran Turismo, Plakatmotiv 2019 (Rücken), rotes BGT Logo vorne
€ 35 / CHF 40

T-shirt Bernina Gran Turismo, poster motif 2019 (back), red BGT logo on front
€ 35 / CHF 40



BGT Rucksack
€ 100 / CHF 120



Military Cap, rot, Größe verstellbar, mit BGT Badge vorne
€ 25 / CHF 30

Military Cap, red, size adjustable (one size fits all), with BGT badge in front
€ 25 / CHF 30

BGT Decke, ca. 140 x 190 cm, Microfaser (86% Polyacryl, 7% Polyester, 7% Baumwolle, bei 40°C waschbar
€ 150 / CHF 170

BGT blanket, approx. 140 x 190 cm, microfibre (86% polyacrylic, 7% polyester, 7% cotton, washable at 40° Celsius
€ 150 / CHF 170



T-Shirt, weiß
Schriftzug (schwarz) „only @ berninagranTurismo“ oder „we can be heroes“ (vorne) und Diagramm (schwarz) der Rennstrecke (Rücken), rotes BGT Logo am linken Ärmel
€ 35 / CHF 40

T-shirt, white
writing “only @ berninagranTurismo” or “we can be heroes” (front) and diagram of the race track (back), red BGT logo on the left sleeve
€ 35 / CHF 40

BERNINA GRAN TURISMO MERCHANDISE



Plakat 2019
DIN A1 (594 x 841 mm)
€10 / CHF 10



Plakat 2020
DIN A1 (594 x 841 mm)
€10 / CHF 10

Poster 2020
DIN A1 (594 x 841 mm)
€10 / CHF 10



Kunstdruck
Plakatmotiv 2019
DIN A3 (297 x 420 mm)
Limitiert auf 99 Stück
handsigniert und nummeriert
€99 / CHF 99

Art Print
Poster motif 2019
DIN A3 (297 x 420 mm)
Limited to 99 pieces
signed and numbered by hand
€99 / CHF 99

coming soon:

Bespoke Motorcycle Tours and Travel Consulting

in collaboration with



info@classicmobil.de

in collaboration with



MILLE METRI

DAS NEUE KILOMETERRENNEN

Große Ereignisse werfen Ihre Schatten voraus: Das berühmte KILOMETER RENNEN, das auf der sogenannten Shellstrasse während den Internationalen St. Moritzer Automobilwochen 1929 und 1930 stattfand, soll 2021 wiederbelebt werden.

Allerdings nicht auf der Shellstrasse, wo es heute nicht nur wegen der Strommasten der parallel verlaufenden Bahnstrecke tatsächlich zu gefährlich wäre, sondern auf der gleich nebenan liegenden Landebahn des Engadin Airports (SMV). Ein weiterer Unterschied wird sein, dass wir den „Kilometer Lancé“ nicht, wie 1929/30 mit fliegendem Start ausführen werden, sondern vielmehr mit einem stehenden Start. Außerdem durchfahren wir die Strecke nicht mehr in beide Richtungen, sondern nur in einer, dafür wird es aber mehrere Läufe geben, so dass jeder Teilnehmer die Gelegenheit hat, mehrmals zu fahren.

Einen kleinen Vorgeschmack auf ein potentielles Starterfeld bietet das spektakuläre Foto unten, aufgenommen von Leica Fotograf Jean-Jaques Ruchti im September vergangenen Jahres. Es zeigt,

von links nach rechts, beispielhaft die gesamte Bandbreite der Fahrzeuge, für die das neue KILOMETER RENNEN gedacht ist: Lamborghini Diablo (1991), Ford GT 40 MkIII (1967), Jaguar XK120 (1952, Jabbeke Rekordwagen), Bugatti Chiron (2019), Jaguar D-Type (1956), Ford A Speedster (1929), AC Cobra MkII 289 (1965), McLaren Formula 5000 (1972) und Audi Sport Quattro kurz (1984). Der Helikopter hat sich übrigens tatsächlich ebenso ungeplant wie von den Fahrern unbemerkt ins Bild geschlichen.

Daneben wird es voraussichtlich auch eine oder sogar mehrere Motorrad-Klassen geben, was bedeutet, dass sowohl ältere als auch moderne Zweiräder mit von der Partie sein können. Das genaue Reglement ist, ebenso wie die Teilnahmebedingungen, noch in Arbeit. Auch der genaue Termin steht noch nicht fest, aber aller Voraussicht nach wird es in der Woche vor der Bernina Gran Turismo 2021 stattfinden. Trotzdem können sich Interessenten bereits jetzt vormerken lassen, denn das Starterfeld wird – wie bei der Bernina Gran Turismo – auch beim KILOMETER RENNEN begrenzt sein. ■

MILLE METRI

THE NEW KILOMETER RACE

Great events cast their shadows ahead: the famous KILOMETER RACE race, which took place on the so-called Shellstrasse during the International St. Moritz Automobile Weeks in 1929 and 1930, is to be revived in 2021.

However, not on the Shellstrasse, where it would actually be way too dangerous today not only because of the power poles of the parallel running railway line, but on the runway of the Engadin Airport (SMV), which is right next door. Another difference will be that we will not do the „Kilometer Lancé“ with a flying start as in 1929/30, but rather with a standing start. Furthermore, we will no longer run the course in both directions, but only in one, but there will be several runs, so that every participant will have the opportunity to run several times.

The spectacular photo below, taken by Leica photographer Jean-Jaques Ruchti in September last year, offers a small foretaste of a potential starting field. It shows, from left to right, the entire range of vehicles for which the new KILOMETER RACE is

intended: Lamborghini Diablo, Ford GT 40 MkIII, Jaguar XK120 (1952, Jabbeke record car), Bugatti Chiron (2019), Jaguar D-Type, Ford A Speedster (1929), AC Cobra 289, McLaren Formula 5000 (1972) and Audi Sport Quattro. By the way, the helicopter did indeed sneak into the picture just as unplanned as it did unnoticed by the drivers.

In addition, there will probably also be one or even more motorcycle classes, which means that both older and modern two-wheelers will be in the game.

The exact regulations, as well as the conditions of participation, are still in progress. Also the exact date is not yet fixed, but most probably it will take place in the week before Bernina Gran Turismo 2021.

Nevertheless, interested parties can already make pre-reservations now, as the starting field will be limited – as in the Bernina Gran Turismo – also for the KILOMETER RACE. ■



Mountain Club

EL PARADISO CLOSE TO HEAVEN

WHERE DEVILS MEET ANGELS

St. Moritz · 2181 MASL



ALLEGRA UND WILLKOMMEN AUF EL PARADISO

Ein Naturjuwel - close to heaven - auf 2'181 Meter über dem Alltag, wo die hoch-alpine Bergkulisse dem wohl schönsten Sonnenplateau der Schweiz zu Füßen liegt. el paradiso wurde 1998 gegründet und hat sich über die Jahre zum exklusiven Mountain Club entwickelt. Einer limitierten Anzahl von Mitgliedern bieten wir gastronomisches Handwerk gepaart mit einem hochwertigen Setup und besonderen Annehmlichkeiten. Nach Verfügbarkeit und gegen eine Clubfee ist es auch Nichtmitgliedern möglich, diese Art von „Alpiner Quality Time“ im el paradiso Mountain Club zu geniessen. Im Sommer begrüßen wir unsere Gäste im „piccolo el paradiso“ am wunderschönen Bergsee in Lej da Staz. Wir freuen uns auf Sie!



el Paradiso
ST. MORITZ MOUNTAIN CLUB

WINTER SEASON
5.12.2020 - 04.04.2021
7 TAGE OFFEN

Piccolo
el Paradiso
ST. MORITZ MOUNTAIN CLUB

SUMMER SEASON
IN LEJ DA STAZ
03.07. - 17.10.2021

CLOSE TO
HEAVEN
el Paradiso

EL PARADISO MOUNTAIN CLUB
VIA ENGIADINA
CH-7500 ST. MORITZ
+41 81 833 40 02
EL-PARADISO.CH

MOTORSPORT IN DER ITALIENISCHEN SCHWEIZ

In rund einem Jahr, zum Bernina Gran Turismo 2021, erscheint ein neues und umfangreiches Buch unter dem Titel „Motor-sport-Klassiker der italienischen Schweiz“. Auf 400 Seiten werden alle Auto- und Motor-rad-Rennen in Text und Fotos aufgezählt, die ab 1913 (Bergrennen Lugano-Monte Brè) im Tessin, Puschlav und Bergell ausgetragen wurden, darunter internationale Klassiker wie die Bergrennen des Monte Generoso und Luzzone (TI), Maloja (1938–1952) oder eben des Grossen Preises des Bernina von 1929 und 1930. Übrigens sucht Buchautor Giorgio Keller (2019: „Tessiner Grand-Prix-Rennfahrer“ im Buchverlag fontana.ch, Lugano) noch Dokumentationen über die zwei Bündner Rennen, die man gerne zusammen mit allfälligen Fragen per Mail an piloti.ticinesi@bluewin.ch einschicken kann.



Libro sulle gare motoristiche nella Svizzera Italiana

Tra circa un anno, per Bernina Gran Turismo 2021, uscirà un nuovo libro dal titolo „Classiche motoristiche della Svizzera Italiana“. Su 400 pagine verranno presentate con testi e fotografie tutte le gare di auto e di moto che si sono disputate a partire dal 1913 (cronoscalata Lugano-Monte Brè) in Ticino, in Val Poschiavo e in Bregaglia, tra cui le gare in salita del Monte Generoso e del Luzzone (TI), del Maloja (1938–1952) e ovviamente il Gran Premio del Bernina del 1929 e '30. A questo proposito l'autore Giorgio Keller (2019: „Piloti ticinesi da Grand Prix“, editore fontana.ch, Lugano) cerca ancora della documentazione su queste due gare grigionesi che gli possono venir trasmesse all'indirizzo piloti.ticinesi@bluewin.ch.

Anzeige



Welcome to Cape Heritage Hotel

Come and experience the beautiful Mountains of South Africa where some of the greatest adds for cars are filmed and stay with us at home away from home.

Contemporary chic meets gracious history at the Cape Heritage Hotel. Situated in Cape Town's fashionable Heritage Square, this intimate boutique hotel offers access to the city's vibrant street life, business precinct, shopping and restaurants.

www.capeheritage.co.za
info@capeheritage.co.za

90 Bree Street,
Cape Town 8000,
South Africa

VON CLAUS MÜLLER

Die Ästhetik von historischen „Reisepostern“ ist ja ein Thema, das den Geschmack von sehr vielen Oldtimerfreunden genau trifft. Wie das auch bei mechanischen Uhren zu beobachten ist, kann man sich der Wirkung solcher Plakate kaum entziehen. Besonders die plakative Werbung für touristische Destinationen bietet hier ein geradezu alleinstehendes Sammelthema. Unter den zahllosen Destinationen auf der Welt interessiert uns natürlich besonders St. Moritz, wo auf die Wirkung solcher Plakate schon vor weit über 100 Jahren vertraut wurde.

Verworfenne Entwürfe

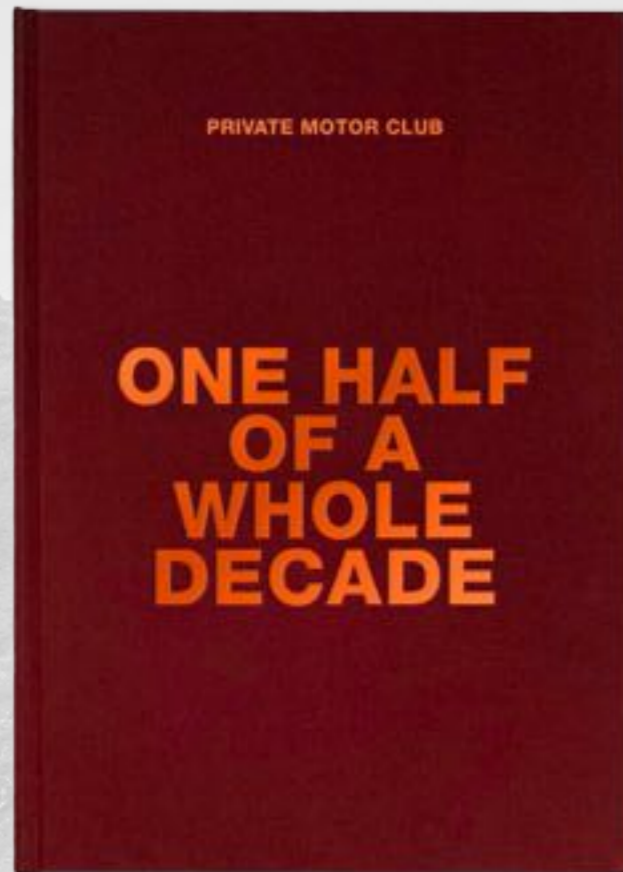
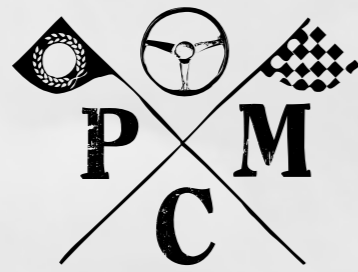
Neben zahlreichen Entwürfen, die zum Einsatz kamen, gab es auch immer schon eine ganze Reihe von verworfenen Motiven. Diese stehen aus heutiger Sicht den veröffentlichten bzw. verwendeten Motiven in nichts nach.

Besonders fiel uns das Motiv für die 2. Internationale St. Moritzer Automobilwoche 1930 auf, das sich heute in der Sammlung der Dokumentationsbibliothek St. Moritz befindet. Vom Kurverein St. Moritz in Auftrag gegeben, wurde dieser Vorschlag für ein Werbeplakat jedoch nie genutzt und landete schließlich – zusammen mit zahlreichen anderen – in den Archivbeständen.

Die St. Moritz Design Gallery widmete diesem Thema im Winter 2013/14 sogar eine eigene Ausstellung mit Namen „Versteckte Schätze“. Dabei wurden diese Entwürfe, die bisher nur einem kleinen Publikum bekannt waren, erstmalig einer größeren Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Wer die St. Moritz Design Gallery nicht kennt – sie befindet sich in der Fußgängerpassage des Parkhauses Serletta, zwischen dem Badrutt's Palace Hotel oben und dem See unten. In 31 beleuchteten Vitrinen bietet sich hier an 365 Tagen im Jahr rund um die Uhr die Gelegenheit, kostenlose Ausstellungen zu verschiedenen Themen zu besuchen. Pro Jahr verzeichnet diese ungewöhnliche Galerie eine Million Besucher.

Für den Fremdenverkehr ist das Plakat eines der ältesten Werbemittel überhaupt, mit vielfältiger Funktion und Wirkung: Es geht auf Kundenfang in der Öffentlichkeit, es hat den Ehrgeiz zu verführen, dazu spricht es unsere Gefühlsebene an. Es verspricht uns Erholung, Ruhe, Abwechslung, Ausgleich, Vergnügen und Prestige. Es soll aber auch aufklären, interessieren, überzeugen und packen. Es will eine Botschaft vermitteln über die geografische Lage, das Landschaftsbild, die Natur, das Klima, die Folklore, die Mentalität, die Gastfreundschaft und die Bevölkerung. Es hebt bestimmte Veranstaltungen oder spezielle Angebote wie Auto-



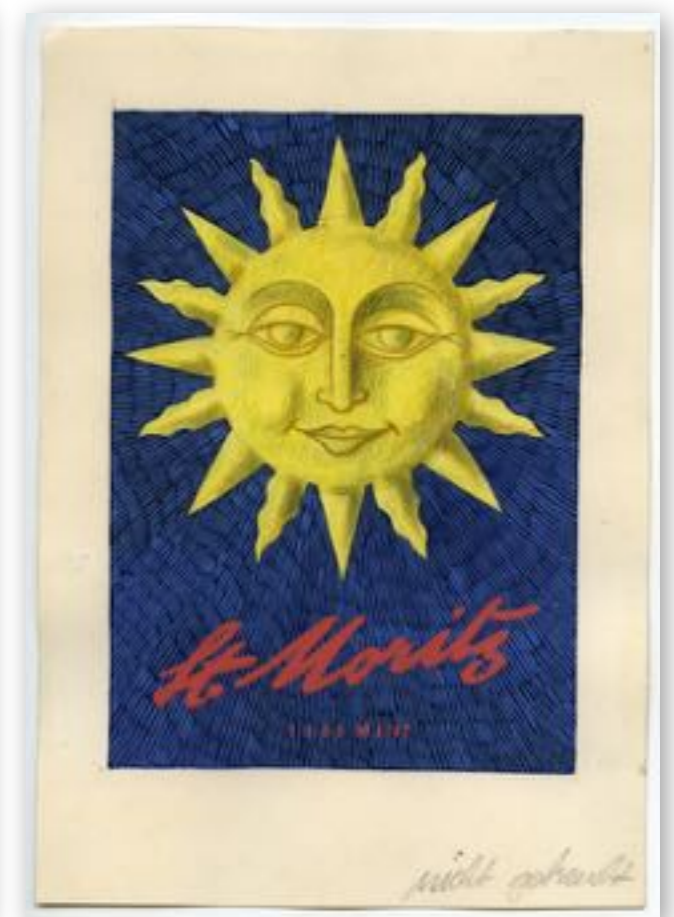
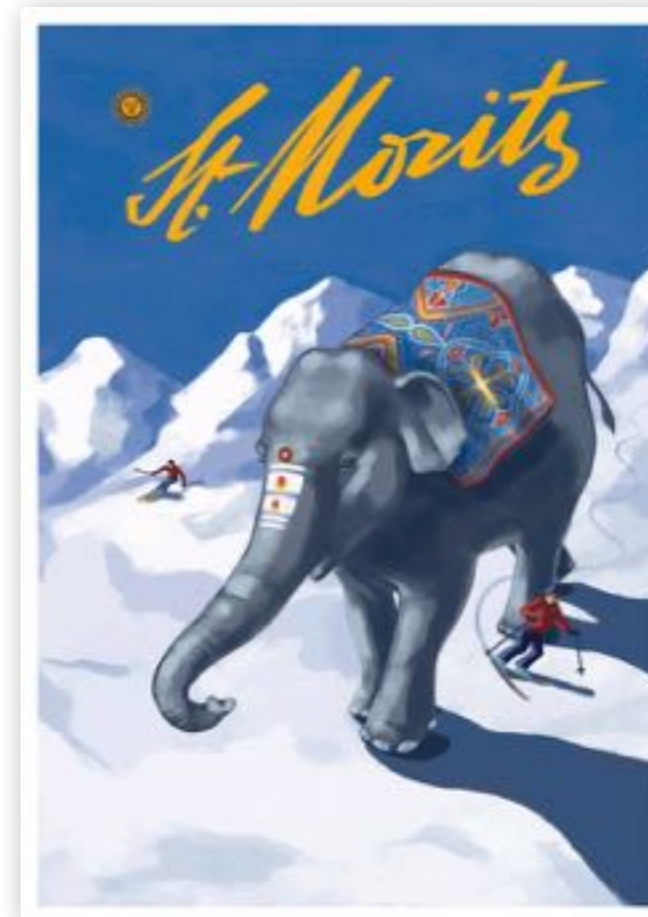


Private Motor Club celebrate five years with a special limited edition book of just 250 copies. Covering the very best features from five years with new unseen imagery as well as some events from 2020 including the *Bernina Gran Turismo*.

ORDER ONLINE: WWW.PRIVATEMOTOR.CLUB

PLAKATKULTUR IN ST. MORITZ

VON CLAUS MÜLLER



oder Skirennen, oder z.B. ein Sängerfest hervor. Dazu bedient es sich Bildern, die Symbolcharakter haben, z.B. den Skistock, das warme Licht in einer kalten Winterlandschaft, oder es setzt die Dynamik eines Autos oder Rennschlittens in starke Bilder um.

Die Kunst bei einem Plakat ist es, in den kurzen Augenblicken unserer Aufmerksamkeit, Details zu vermitteln, die in unser Unterbewusstsein aufgenommen werden und trotz der flüchtigen Begegnung tiefe Eindrücke hinterlassen können.

Der Kurverein St. Moritz hat dies schon sehr früh erkannt und bereits 1895 Frédéric-Hugo d'Alési den Auftrag für ein Plakat erteilt. Heute gibt es kaum einen Ort in der Schweiz, der wie St. Moritz eine solche Fülle an Postern gedruckt hat. Sie sind ein Kulturdokument und ein Zeitspiegel. Namhafte Plakatkünstler, wie Wilhelm Friedrich Burger, Alex Walter Diggelmann, Otto Baumberger, Franco Barberis und Alois Carigiet mit ihren wunderbaren grafischen Entwürfen haben seit jeher geholfen, den Namen St. Moritz in die Welt hinaus zu tragen.

Offizielle Plakate

Viele der schon damals veröffentlichten Plakate sind mittlerweile weltberühmt, sogar bei Leuten, die noch nie in St. Moritz waren. Die alten St. Moritz-Poster sind heute nämlich international ge-

fragt. Restaurants, Büros oder Boutiquen in Paris, Neuseeland, Dubai, Tokyo oder den USA schmücken ihre Wände mit St. Moritz-Plakaten aus dem frühen 20. Jahrhundert, weshalb einige sowohl als Poster, sowie auch als Kunstdrucke angeboten werden. Die „Bestseller“ stammen dabei alle aus der Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg. Damals wie heute erfüllt das Plakat sein Werbeziel: Es soll die Reiselust wecken und dem Betrachter St. Moritz schmackhaft machen.

Sogar moderne Poster der Gegenwart greifen historische Stilmittel wieder auf. Unter dem Eindruck der großen Indischen Hochzeit der Ambani Familie, die im vergangenen Jahr in St. Moritz feierte, verirrte sich sogar ein indischer Elefant auf eine St. Moritzer Skipiste.

Ein Plakat, das uns natürlich besonders auffällt, ist das offizielle Plakat der 2. Internationalen St. Moritzer Automobilwoche, das als Steilvorlage für das aktuelle Logo der Bernina Gran Turismo diene, was seine zeitlose Wirkung besonders unterstreicht. Es ist zudem erst vor Kurzem auch als Poster wieder aufgelegt wurde.

Zu beziehen sind die St. Moritz Poster online unter <https://shop.stmoritz.ch/de/> für nur CHF 9.00 pro Stück bzw. als Kunstdrucke ab CHF 150.00.

POSTER CULTURE IN ST. MORITZ

BY CLAUD MÜLLER



The aesthetics of historical „travel posters“ is a topic that exactly meets the taste of many classic car enthusiasts. As it can also be observed with mechanical watches, one can hardly escape the effect of such posters. Especially the bold advertising for tourist destinations offers a virtually unique collection theme. Among the countless destinations in the world, we are of course particularly interested in St. Moritz, where the effect of such posters was already trusted well over 100 years ago.

Discarded designs

In addition to numerous designs that were used, there were always a number of discarded motifs. From today's point of view, these are in no way inferior to the published or used motifs.

We were particularly struck by the motif for the 2nd International St. Moritz Automobile Week 1930, which is now in the collection of the St. Moritz Documentation Library. Commissioned by the Kurverein St. Moritz, this suggestion for an advertising poster was never used, however, and eventually ended up – along with numerous others – in the archives.

The St. Moritz Design Gallery even dedicated a special exhibition to this theme in winter 2013/14 called „Hidden Treasures“. This was the first time that these designs, previously known only

to a small audience, were made accessible to a larger public. For those not familiar with the St. Moritz Design Gallery – it is located in the pedestrian passageway of the Serletta car park, between Badrutt's Palace Hotel above and the lake below. In 31 illuminated showcases, it offers the opportunity to visit free exhibitions on various themes around the clock, 365 days a year. Each year this unusual gallery attracts one million visitors.

For the tourist industry, the poster is one of the oldest advertising media at all, with a wide range of functions and effects: it is used to attract customers in public, it has the ambition to seduce, and in addition it appeals to our emotional level. It promises us relaxation, peace, variety, balance, pleasure and prestige. But it should also enlighten, interest, convince and grab. It wants to convey a message about the geographical location, the landscape, nature, climate, folklore, mentality, hospitality and the people. It highlights certain events or special offers such as car or ski races, or a singing festival, for example. For this purpose it uses images that have a symbolic character, e.g. the ski pole, the warm light in a cold winter landscape, or it transforms the dynamics of a car or racing sledge into strong images.

The art of a poster is to convey, in the brief moments of our attention, details that are absorbed into our subconscious and can leave deep impressions despite the fleeting encounter.

POSTER CULTURE IN ST. MORITZ

BY CLAUD MÜLLER



Das offizielle Plakat der Int. St. Moritzer Automobilwoche 1930 von Karl Bickel wurde vor kurzem als Poster im Format 50 x 70 cm wieder aufgelegt. Es kann unter shop.stmoritz.ch/de/poster/zweite-automobilwoche.html bestellt werden

The official poster of the Int. St. Moritz Automobile Week 1930 by Karl Bickel was recently reprinted as a poster in the format 50 x 70 cm. It can be ordered at shop.stmoritz.ch/de/poster/zweite-automobilwoche.html



The Kurverein St. Moritz recognised this very early on and commissioned Frédéric-Hugo d'Alési to create a poster as early as 1895. Today there is hardly any other place in Switzerland that has printed such an abundance of posters as St. Moritz. They are a cultural document and a mirror of the times. Renowned poster artists such as Wilhelm Friedrich Burger, Alex Walter Diggelmann, Otto Baumberger, Franco Barberis and Alois Carigiet with their wonderful graphic designs have always helped to carry the name of St. Moritz out into the world.

Official posters

Many of the posters published back then are now world-famous, even among people who have never been to St. Moritz. After all, the old St. Moritz posters are in demand internationally today. Restaurants, offices or boutiques in Paris, New Zealand, Dubai, Tokyo or the USA decorate their walls with St. Moritz posters from the early 20th century, which is why some are offered both as posters and as art prints. The „bestsellers“ are all from the time before the Second World War. Then, as now, the poster fulfils its advertising objective: it should arouse the desire to travel and make St. Moritz palatable to the viewer.

Even modern posters of the present day take up historical stylistic devices again. Under the impression of the great Indian wed-

ding of the Ambani family, who celebrated in St. Moritz last year, even an Indian elephant got lost on a St. Moritz ski slope.

One poster that naturally catches our eye is the official poster of the 2nd International St. Moritz Motor Show, which served as a steep template for the current Bernina Gran Turismo logo, underscoring its timeless appeal. It has also recently been reissued as a poster.

The St. Moritz posters can be ordered online at <https://shop.stmoritz.ch/de/> for only CHF 9.00 each or as art prints from CHF 150.00. ■



Enjoy the spirit of Brugarol,
where the most essential
becomes the real luxury

Discover Brugarol Experience
on the heart of the Costa Brava
a combination between hospitality
charm, vineyards, gastronomy
and the most beautiful landscapes.



www.brugarol.com

NEW BOOK: CAR GUYS

THE CULTURE OF OWNING A CLASSIC CAR

What is life like with your vintage car? How do other people react to it? And what led you to buy it? These are the seemingly banal questions that intrigue classic car lovers of all stripes. The book "CAR GUYS" by Fabrizio D'Aloisio offers answers with 30 black-and-white photo stories and accompanying interviews with classic car owners from St. Moritz via Monte Carlo to Capri. This book is an aesthetic look at people who love cars, an inspiration for anyone who already owns a classic or who wants to fulfill this dream.

6 Questions with Fabrizio D'Aloisio

There are countless car books out there. What makes Car Guys special?

Car Guys is a very simple book. Its purpose is not to shine a light on an especially fascinating automotive topic. Rather, it's an honest depiction of how different people live with their classic cars – that's it. At first, I was looking for such a book to read, but I didn't find one. That's how I came up with the idea to publish it myself.

The book is also a photographic statement.

It's a mix between a richly visual coffee table book and a non-fiction book. At the center is the reportage photography. The interviews with classic car owners and the essays by well-known automotive writers offer valuable insights.

How did you choose which people to feature in the book?

I didn't choose them at all. Whenever the opportunity arose, I did a story about somebody. Many of the people portrayed already belonged to my circle of friends and acquaintances, and others I met by chance. Simone Ventrella for example, who makes the Amalfi Coast unsafe with his Mini, I met via Instagram.

So you also didn't plan which cars were featured in Car Guys?

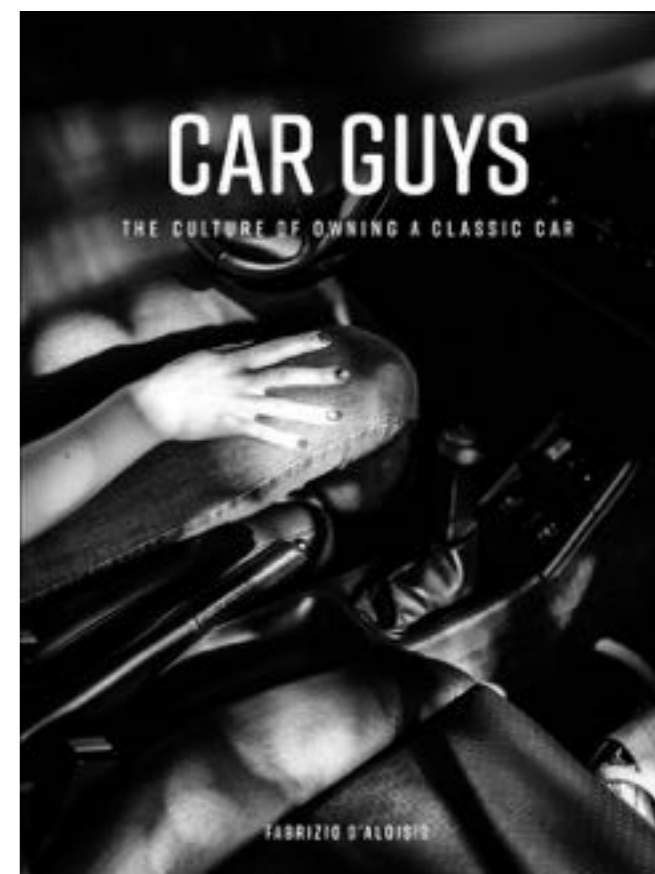
No, and that's why there are so many different cars – from a Fiat Panda to an Aston Martin DB4 to a Lamborghini Countach. Readers will have to forgive me that some brands are not represented at all, and yet there are six Porsches in it. But the book is not so much about the cars themselves – it is really about life with a classic.

What will readers learn from these stories?

For example, what good design means and what do we mean when we speak of classics, what it's like to live on a small island like Capri with a sports car, which car you should buy now, why a car is a piece of art or how someone came to own their classic car. Every story is different and interesting in its own way. They are an homage to life and the good old days, but at the same time, they look at the present and to the future.

Whom is this book for?

It's for everyone who enjoys photography, people and old cars. Especially people who do not own a classic yet, but want to buy one at some point, receive a lot of valuable information. I tried to include some attractive locales like Monte Carlo and Lake Como, with a focus on my hometown of St. Moritz. I hope the readers enjoy it.



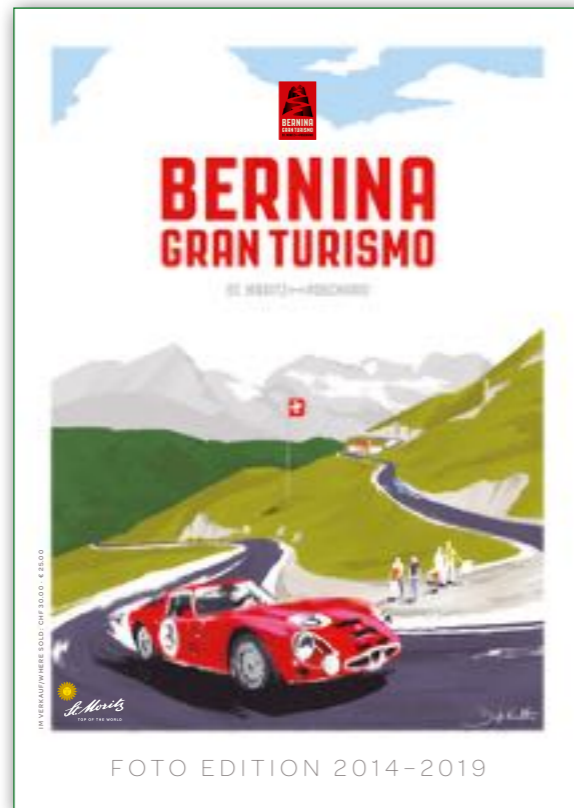
The book

Language: English
Format: 23 x 30 cm, Hardcover,
3 kilograms of true craftsmanship
30 photo reports and 30 short interviews
432 Pages, 330 black and white photos

Foreword by Monty Shadow
Text contributions from Jan Baedeker, Stefan Bogner,
Shayan Bokaie, Federico Fabbri, Ted Gushue and Alberto
Vassallo

ISBN: 978-3-033-07430-9
More information: www.carguys-book.com

HIGHLIGHTS BGT FOTOMAGAZIN



Das Bernina Gran Turismo Fotomagazin 2014–2019, ist ein hochwertiger Bildband mit Softcover, zeigt die Highlights der offiziellen BGT-Fotografen der letzten Jahre.

In den Jahren 2014 bis 2018 war das Alberto Novelli, der seit den 1980er Jahren Reportagen aus der ganzen Welt fotografierte, bevor er auch seine Leidenschaft für klassische Fahrzeuge zum Thema machte.

Im Jahr 2019 kamen mit dem neuen BGT-Partner Leica auch einige Leica-Fotografen zu Einsatz: Jean-Jaques Ruchti, der vor seiner Karriere als Fotograf Automechaniker gelernt hat. Gian Marco Castelberg, der seine Laufbahn 1997 begann. Jost Wildbolz, studierter Fotograf und Grafiker, hauptsächlich im Werbebereich tätig. Lukas Gold, Teammitglied der BGT und ambitionierter Hobbyfotograf mit einer Vorliebe zur Leica M6. Ted Gushue, Influencer aus USA, ehemals Geschäftsführer von Petrolicious und Global Ambassador von St. Moritz.

Und schließlich Amy Shore, Automobil- und Lifestyle-Fotografin aus England und die einzige, die die BGT 2019 mit Nikon fotografierte.

Hier sind nur einige ausgewählte Seiten aus dem Fotoband wiedergegeben. ■

Der Fotoband jederzeit bei der Bernina Gran Turismo AG formlos per Email an claus.mueller@bernina-granturismo.com bestellt werden kann (€ 25/CHF30 zzgl. Versand)

HIGHLIGHTS BGT FOTOMAGAZIN



The Bernina Gran Turismo photo magazine 2014–2019, is a high-quality illustrated book with softcover, shows the highlights of the official BGT photographers of recent years.

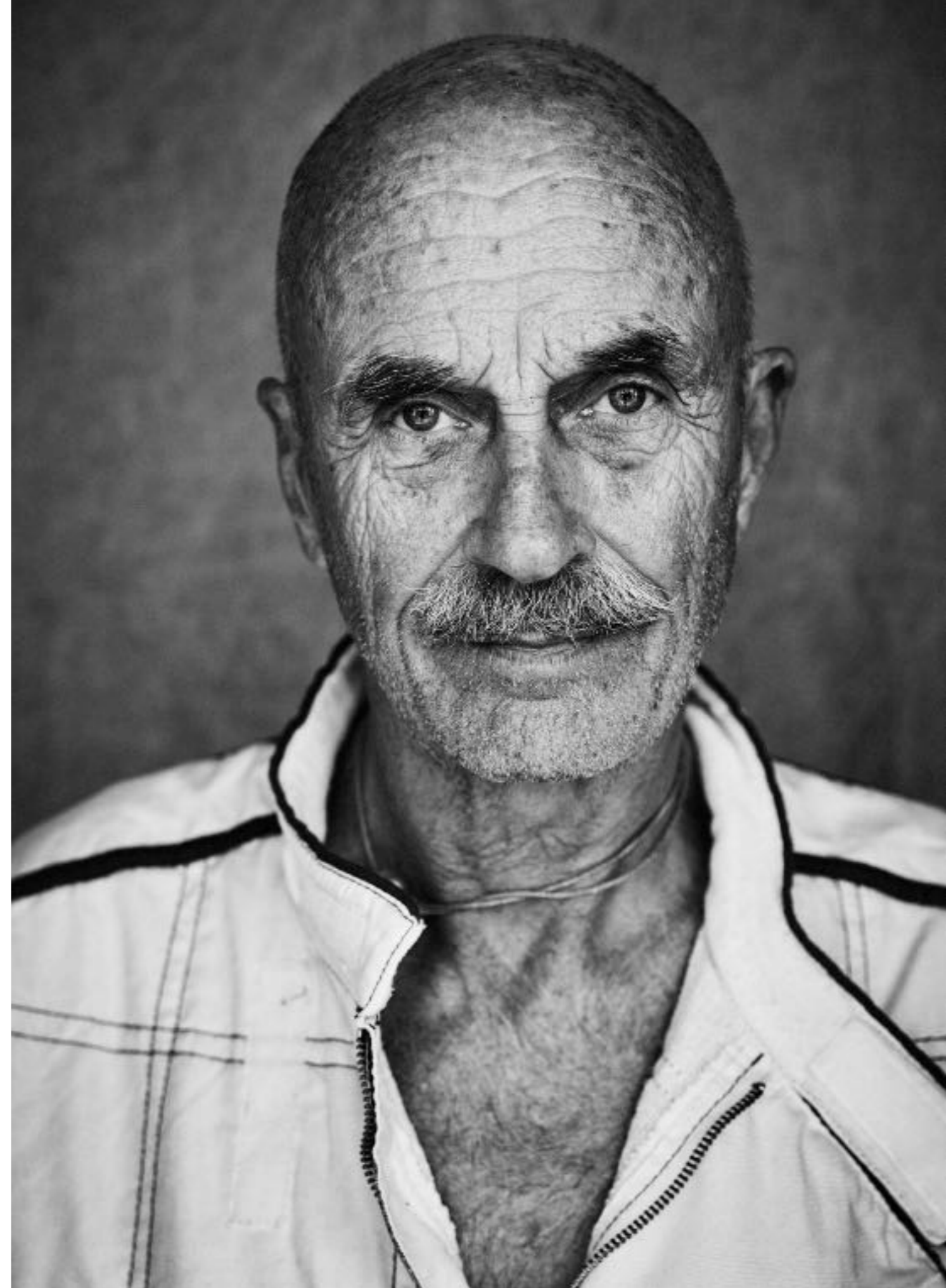
From 2014 to 2018, this was Alberto Novelli, who had been photographing reportages from all over the world since the 1980s, before he also turned his passion for classic cars into a subject.

In 2019, with the new BGT partner Leica, a number of Leica photographers were also employed: Jean-Jaques Ruchti, who trained as a car mechanic before becoming a photographer. Gian Marco Castelberg, who began his career in 1997. Jost Wildbolz, who studied photography and graphic design, working mainly in the advertising sector. Lukas Gold, BGT team member and ambitious hobby photographer with a preference for the Leica M6. Ted Gushue, Influencer from USA, former Managing Director of Petrolicious and Global Ambassador of St. Moritz.

Finally Amy Shore, automotive and lifestyle photographer from England and the only one who photographed the BGT 2019 with Nikon.

Here we show only a few selected pages from the photo book. ■

The photo book can be ordered (€ 25/CHF30 plus shipping) informally at any time from Bernina Gran Turismo AG by email to claus.mueller@bernina-granturismo.com







EIN HERRLICHER BLICK AUF DIE 5,7 KM LANGE RENNSTRECKE DER BERNINA GRAN TURISMO. DAS FOTOBUCH KOSTET €25/CHF 30 ZUZU. VERSAND UND KANN BEI DER INT. ST. MORITZER AUTOMOBILWOCHEN AG (CLAUS.MUELLER@BERNINA-GRANTURISMO.COM) BESTELT WERDEN.

A MAGNIFICENT VIEW OF THE 5.7 KM LONG RACE TRACK OF THE BERNINA GRAN TURISMO. THE PHOTO BOOK COSTS €25/CHF 30 PLUS SHIPPING AND CAN BE ORDERED FROM INT. ST. MORITZER AUTOMOBILWOCHEN AG (CLAUS.MUELLER@BERNINA-GRANTURISMO.COM).

BERNINA GRAN TURISMO AMBASSADORS



Mahmoud Ezzeldin (Turbo)

Born and raised in car packed Cairo, Egypt. The love for cars goes back to toddler years when my father instantly identified any oldtimer on the streets of Cairo with exact model details and year. I am originally an Architect, a Sailor, Windsurfer, Water-Skier & Scub-Diver. I was a Co-Pilot/Navigator in the 2007 Pharaons Rally and we finished 4th overall. Welcome to Adrenaline Addiction.

I did my best to always own Pre-77' cars. Late high-school and early college years saw me in a 75' CJ-6 Jeep, 77' Honda Civic 1st Gen, 77' Alfa Romeo GTV, 58' Vauxhall Cresta which is still have, a 76' Vespa 200 Rally and my desert machine, 75' Toyota Landcruiser FJ43. Deep desert expeditions began as a passion and turned to profession on the hands of good friends who happen to be Swiss/Egyptian. Nothing compares to being in tune with your machine, sensing every wheel-spin or soft sand patch under your feet as you feather the throttle in a vintage car. The deserts are mostly enjoyed in a slow but capable car, twisty tarmac within rules and regulations needs a 4 cyl. light-weight Abarth like rabbit.

With Hatem Elkady we founded Vintage Wheels Egypt in 2009 / Gnr. Sectr. & co-Founder of the Egyptian Classic Car Association / Past member and co-founder of the Classic Automobile Committee within the Autoclub 04-09. The 2009 Nile Trial, the London to Cape Town 2012 World Cup Rally and a few world record drives were supported or partly organized by us.

When I was 5 years old, I found a dozen matchbox cars while digging in the sand at a beach resort on the north coast of Egypt. Did this spark it all...? I hope to see you at Bernina GT this year and tell you more about it. If cars could speak...

Carl Gustav Magnusson

Press on...the gas; as life has no reverse gear. New York is used to the worst and best of times and despite its independent spirit it behaves with unity in a crisis. 9/11 proved we can suffer and rebuild and so it will be with CV-19 where we had the worst data and now the best in USA. As the photo shows, in May-June it was a ghost town in which you could walk down the middle of the street during rush hour. Even the taxis stopped leaning on the horn. In the quietness, doves began to nest and sing in our roof garden, a first in memory.

My daily dream is to return to the Bernina GT in September, preparing the car remotely in Europe to be quickly ready if the clouds lift. Oliver, my co-pilot & son, shares the hope even though he is working in Hong Kong, safe because of travel restrictions.

I'm further hoping that our North American entrants can make it and reach out to me for encouragement; and that my fellow Ambassadors too will make it as well.

So press on as the Bernina GT beckons us and we will soon meet again in reality or at least in spirit!



BERNINA GRAN TURISMO AMBASSADORS



James Nicholls

Anglo-Italian James Nicholls is a broadcaster, writer and photographer living in Sydney, Australia. His stories appear in many magazines around the world including Motorsport, Octane, Auto Addict, Robb Report, The Spectator, and Magneto for which he is the Australian Editor. He was the writer, presenter, and executive producer of the successful TV show Car Chronicles on Discovery Turbo, and is currently working on another programme coming to our screens in the near future.

He is the founder of the Sydney Harbour Concours d'Elegance, and has been a member of the Jury at Chantilly Arts & Elegance, the Zoute GP, the 21 Gun Salute in Delhi, as well as the official Ferrari 70th Anniversary Concorso d'Eleganza at Maranello. He has also, amongst other engagements, been a guest speaker at the Dubai International Motor Show.

As well as being an International Ambassador for the Bernina-Gran Turismo, he is a Delegate for the Riva Historical Society, classic boats being another of his passions. Not the fastest of drivers himself, his favourite car is his beloved Citroën DS currently receiving some much-needed restoration work.

Diego Rodriguez, Costa Rica (Latin and South America)

Born and raised in San Jose, Costa Rica, I have been surrounded by cars since. My grandfather was one of the founders of the Automovil Club de Costa Rica. My father, a great classic car enthusiast, was founder of the Club de Autos Antiguos de Costa Rica. It was from him who I inherited most of the passion.

My first car was a 1927 Ford Model T, I was able to source one at the age of 14. It took me over 4 years to restore it. Since then I knew I had to make a living out of restorations and just after I graduated from Industrial Engineering I was able to start my own shop, Restauraciones Clasicas ten years ago, with over 200 cars restored since. Currently I'm into European sports cars, my favorite car to use in events is my 63 E-Type, which is a blast to drive.

I am in the Board of the Club de Autos Antiguos de Costa Rica, Porsche Club de Costa Rica, Asociacion Centroamericana de Autos Historicos, Automovil Club de Costa Rica and a member of CHI, the International Historical Commission of the FIA. Through this organizations I've been able to meet great people and make new friends, such as Claus Muller who I met in a road trip in Europe. We meet every year at the Monterey Car Week and last August, during the 2018 Monterey Car Week, Claus introduced me to Carlos Rubia Simon and we spent several hours talking about cars, rallies and specially about this great event, Bernina Gran Turismo.

As an Ambassador of the Bernina Gran Turismo, I feel very proud of being part of this event, and looking forward to meet many enthusiasts which will make this event better every year!



BERNINA GRAN TURISMO AMBASSADORS



BGT 2019 was the most outstanding event of my motoring life to date. The landscape and exotic vehicles paired with individuals and drivers created such a spectacle it will be forever etched in my memory. Kurt, Carlos, Claus, Florian and the inimitable Hans "Strietzel" Stuck are all characters from a movie that loops in my mind when COVID 19 and the World gets to be too much for me.

Covid 19 and Lockdown created 3 distinct new patterns of behavior amongst Petrol Heads and motoring enthusiasts in Cape Town South Africa. After the hard Lockdown was relaxed to allowing non essential driving the following occurred:

1. The Crankhandle Club organized vintage "Drive By"s " and at various checkpoints along the route, members would park and "social distance" wave to support those participating. You were encouraged to pack a picnic and a flask of coffee and to remain in your vehicle. Fortunately we have the most scenic routes and passes – a bit like St Moritz and the Graubünden region.

2. Simulator Racing. Old and young men and even those non – techies amongst us were captivated by the ability to race any track in the world. Or tackle the Hillclimb like BGT? And the Pikes Peak. Simulators starting with X Boxes and going all the way to expensive Fanatec Formula One Race setups with Ricaro Racing seats, 5 point harness and motion control and pedals became the sought after toys. The racing calendar commenced – on Screen as we are not allowed on the track so Sports and GT and Clubmans and some Pre-80 pre 90 Enthusiastic drives started a series. Addiction of another sort.

3. Liberty Media and the start of the F1 season definitely heralded a silver lining and a saving grace for me and my Petrol head friends. Zoom meetings were set up to watch, discuss, analyze and pretend we are all watching together became the standard on a Sunday.

I passed the time washing, detailing, polishing and doing minor repairs to my Porsche. I could start and drive them in the car park behind my Loft in Woodstock and that made it bearable. Sadly my Dear Father was diagnosed with carcinoma and he will have a limited time left before he heads for the Race Track in the sky so travel will be off the agenda for the foreseeable future.

My hope is that BGT 2020 will commence as it did last year and that Switzerland will not experience another wave of COVID 19. As an Ambassador I would sincerely encourage those who are able to travel to compete in the most coveted historical racing event in the world.

My best wishes accompany all the incredible people around the globe who love automobiles and the passion it ignites – we will drive again and soon! ■

CAMERON

ENGINEERING & MOTORSPORT LTD

HISTORIC VEHICLE RESTORATION & SERVICING

CNC PRECISION ENGINEERING

PANEL BEATING

FABRICATION

SERVICE BAY

TRIMMING

ENGINE BUILDING / MANUFACTURING

ALL IN-HOUSE BY OUR HIGHLY SKILLED TEAM

01684 899084 | EWAN@CAMERONRACINGENGINES.COM | WWW.CAMERONRACINGENGINES.COM

Cameron Engineering & Motorsport Ltd, Unit 9, Spring Lane North, Malvern, Worcestershire WR14 1BU

92

our eyes look from different points of view



PROTECTION SECURITY
GUARDIA CIVILA GMBH
BONADUZ **SAMEDAN**

Dienstleistungen

- Revierdienst
- Detektiv
- Bewachungsdienst
- Sicherheitsdienst
- Facility Management
- Betreuung
- Ausbildung

Kompetenzen

- Baubewachungen
- Eventsecurity
- Gemeindepolizei
- Protection Security
- Türsteher
- Verkehrsdienste

Telefon +41 (0) 81 630 10 10
info@protection-security.ch
www.protection-security.ch

ENGADINER POST VON ANNO DAZUMAL

Die 2. Internationale St. Moritzer Automobilwoche fand vor gut 60 Jahren vom 18. bis zum 24. August 1930 statt. Neben der Schönheitskonkurrenz und der Geschicklichkeitsfahrt, waren das Kilometerrennen und das Berninarennen die Highlights. Da das Automobil im Engadin erst ca. 5 oder 6 Jahre zuvor erlaubt wurde, waren die Veranstaltungen natürlich eine Sensation und zogen Tausende von Besuchern an.

Dr. Heinz Risse war damals einer der Teilnehmer. In der Engadiner Post vom 26. März 1983 erzählt er von damals – aus heutiger Sicht ein wertvolles Stück regionaler Zeitungsgeschichte. Viel zu oft wird es nämlich versäumt, Zeitzeugen rechtzeitig zu Wort kommen zu lassen und so deren Erinnerungen, Geschichten und Anekdoten für die Nachwelt festzuhalten.

Die Erzählungen der damaligen Aktiven hören sich heute oft an wie Heldengeschichten, waren für die Fahrer jedoch meist relativ normaler Alltag. Man stelle sich nur vor, dass das Berninarennen damals auf einer komplett unbefestigten Strasse ausgetragen wurde, fast 4 x so lang war und ein rund 4 x größerer Höhen-

unterschied bewältigt werden musste. Von Streckensicherung, Helmen, Schutzzonen usw war noch längst nicht die Rede.

Aber auch heute noch, trotz hervorragendem Strassenbelag, stellt es eine große Herausforderung dar, die überwiegend 40 bis 70 Jahre alten Fahrzeuge sportlich zu bewegen. Dank Veranstaltungen wie der Bernina Gran Turismo und der wertvollen Unterstützung von Behörden, Anwohnern und zahlreichen Helfern, ist es glücklicherweise immer noch möglich, solche Fahrzeuge in ihrem natürlichen Lebensraum live beobachten zu können, was natürlich deutlich beeindruckender ist, wie nur eine statische Ausstellung in einem Museum.

Großzügigerweise dürfen wir also der originalen Artikel mit den Erinnerungen von Dr. Heinz Risse hier nachfolgend abdrucken und Ihnen auf diese Weise zugänglich machen und so einen kleinen Einblick in die Welt der Rennfahrer in der Vorkriegszeit ermöglichen. Sie werden sicher unschwer erkennen, dass unsere heutige Veranstaltung der damaligen Szenerie recht nahe kommt.

TEAM

FLORIAN SEIDL

Der Münchner ist mit seiner Firma „Carficionado“ international im Sammlungs-Management klassischer Fahrzeuge tätig und seit 2013 die maßgebliche, treibende Kraft im Team. Sein strategisches Denken und Handeln sorgt dafür, dass die Bernina Gran Turismo nicht nur spannend, sondern auch in der Top-Liga ist und bleibt.

With his company "Carficionado", Munich-based Florian is internationally active in the collection management of classic vehicles and has been the key driving force in the team since 2013. His strategic thinking and actions ensure that Bernina Gran Turismo is and remains not only exciting, but also in the top league.

LUCA MOISO

Der ehemalige Mille Miglia Project Manager lebt in Turin und ist leidenschaftlich darum bemüht, dass sich die Bernina Gran Turismo jedes Jahr auf's Neue nicht nur als sicheres Rennen mit ebenso zuverlässigen Partnern präsentieren kann. Auch die sportliche Seite der Veranstaltung liegt überwiegend in Luca's Händen.

The former Mille Miglia Project Manager lives in Turin and is passionate about ensuring that the Bernina Gran Turismo can present itself every year anew not only as a safe race with equally reliable partners. The sporting side of the event is also mainly in Luca's hands.

CLAUS MÜLLER

Ebenfalls in München zuhause, ist Claus seit 1986 ununterbrochen mit klassischen Fahrzeugen beschäftigt, kümmert er sich bei der Bernina Gran Turismo um zahlreiche organisatorische und logistische Abläufe, Event-Partnerschaften, Pressekontakte, sowie internationale Kontakte.

Also at home in Munich, Claus has been working continuously with classic cars since 1986. At Bernina Gran Turismo, he takes care of numerous organisational and logistical processes, event partnerships, press contacts and international contacts.

LUKAS GOLD

Der Wahl-Schweizer und Generalist verfügt neben seiner Leidenschaft für Fotografie auch über ein ausgeprägtes Interesse für klassische Autos. Als unser Mann vor Ort kümmert sich Lukas nicht nur um manche wichtige Kleinig-

keiten, sondern auch um strategische Partnerschaften und Sponsoring.

In addition to his passion for photography, the Swiss by choice and generalist also has a keen interest in classic cars. As our man on the spot, Lukas not only takes care of some small but important things, but also strategic partnerships and sponsoring.

CARLOS RUBIA SIMON

Kommunikation ist sein Metier und so kümmert sich Carlos nicht nur um die Social Media Auftritte der Bernina Gran Turismo bei Facebook und Instagram, sondern auch um unsere Facebook-Seite. Aber auch zahlreiche andere Marketing-Aufgaben fallen in seinen Zuständigkeitsbereich.

Communication is his profession and so Carlos not only takes care of Bernina Gran Turismo's social media appearances on Facebook and Instagram, but also of our Facebook page. But also numerous other marketing tasks fall within his area of responsibility.

MARCIA OBERMAYER

Als unser „Grafik-Büro“ kümmert sich Marcia nicht nur um unsere Druckvorlagen, sondern auch um die technische Umsetzung der Homepage der Bernina Gran Turismo, sowie die Funktion unserer Email Accounts. Darüber hinaus ist sie ist auch die Künstlerin hinter unserem großartigen diesjährigen Plakat.

As our "graphic office", Marcia not only takes care of our artwork, but also of the technical implementation of the Bernina Gran Turismo homepage and the function of our email accounts. Furthermore she is also the artist behind our great poster for this year.

DAS WELCOME-TEAM:

SABINE MÜLLER UND ANDREA PAPROTTA

Unter unseren Teilnehmern seit einigen Jahren bekannt, verbreiten Sabine und Andrea stets gute Laune und sorgen dafür, dass sich alle wohl fühlen. Im Umgang mit wichtigen Kunden geübt, braucht sich nicht einmal derjenige Sorgen machen, der bei der Bernina Gran Turismo Kopfweh bekommt und gerade keine Tablette parat hat.

Known among our participants for several years now, Sabine and Andrea always spread a good mood and make sure that everyone feels comfortable and welcome. Practiced in dealing with important clients, even those who get headaches when Bernina Gran Turismo is on the road and don't have a pill at hand need not worry.

DAS LOGISTIK-TEAM: REINER FLEISCHER, JÜRGEN SCHINNER UND DOMINIK BOCK

Irgendjemand muss sich auch um die zahlreichen Kleinigkeiten kümmern, die bei einer internationalen Großveranstaltung ständig anfallen. So sorgen Reiner, Jürgen und Dominik dafür, dass alles und jeder zur rechten Zeit am rechten Ort ist und auch kurzfristige Sonderlösungen umgesetzt werden können.

Someone also has to take care of the many small things that are always involved in a major international event. Reiner, Jürgen and Dominik make sure that everything and everyone is in the right place at the right time and that special solutions can be implemented even at short notice.

PARTNER DER BERNINA GRAN TURISMO

Hinter diesem abstrakten Begriff versammeln sich hier alle anderen, aus Platzgründen nicht persönlich genannten Helfer und Partner der Bernina Gran Turismo: Behörden, Polizei, Security, Feuerwehr, Sanitäter, Streckenposten und sonstige Helfer, ohne deren wertvolle Mitarbeit, großartige Unterstützung und die Bernina Gran Turismo gar nicht möglich wäre.

Behind this abstract term, all the other Bernina Gran Turismo helpers and partners who are not personally named for reasons of space are gathered here: authorities, police, security, fire brigade, paramedics, track marshals and other helpers, without whose valuable cooperation, great support and which Bernina Gran Turismo would not be possible at all.



Proud Sponsor of Bernina Gran Turismo



With 40 years of experience in the business we are your reliable source when it comes to buying, selling or trading great classic automobiles. We presently have an impressive collection of classic, race and sports cars eligible for the world's greatest events available of which some can not be found on our NEW website. Please contact us if you are looking for a specific model.

FERRARI CURRENTLY AVAILABLE:

340MM Vignale Spyder
342 PF Speciale Coupé
400 Superamerica
275 GTB • 275GTB/4
365 GTC
365 GTS/4 Daytona Spider

WE ARE ALWAYS SEEKING
EXCEPTIONAL CLASSIC
SPORTS & RACE CARS
FOR PURCHASE
OR CONSIGNMENTS

OTHERS CURRENTLY AVAILABLE:

Lamborghini Miura SV
Lancia B24S Cabriolet
Lotus XI Le Mans
Maserati 3500GT Vignale Spyder
Pegaso Z-1028 Saatchik Coupe
Porsche 356 Carrera GS/GT Coupé



We put you in the Driver's Seat...

Tel: +1-203-813-8300 • Mobile: +1-203-918-8300 • European contact: +49-151-1918-8300

www.HamannClassicCars.com

Next race: 16.-19.09.2021

Imagine

To experience the most iconic cars of the 50s, 60s and 70s
on a private leisure trip or to race them on the most famous
race tracks of the world.

Having fun just for yourself or with friends in a gentlemen's race.
Or feeling the heat in a serious championship!
Where ever, when ever.

Soon you can

TCCT makes classic cars go eSports:
Launching eClassic racing.
With state-of-the-art technology
simulators tailord by the most famous designers.
The "e" stands for emotional, exciting,
environmental and electronic.

 [tcct.com](https://www.tcct.com)  [classiccartrust](https://www.facebook.com/classiccartrust)  [classiccartrust](https://www.instagram.com/classiccartrust)

TCCT
THE CLASSIC CAR TRUST