



INTERNATIONALE ST. MORITZER AUTOMOBILWOCHE

02.-11. September 2022



B.I. COLLECTION



DOUGLAS · MACHAT & CIE.
PRIVATE BROKERS



Sotheby's



ONLY FOR PIONEERS

Elegant. Reliable. Sporty & Electric



www.hispanosuizacars.com

INHALT - CONTENT

Impressum / Imprint	3	Super Stick Shift	98
Vorwort / Preface Florian Seidl	5	Zeitplan / Schedule SSS	100
Grußwort / Welcome letter Dr. Martin Schmid, Ständerat des Kantons Graubünden / Council of States of the Canton of Graubünden	11	“When Supercars were Superstars”	102
Grußwort / Welcome letter Kurt A. Engelhorn, Gründer und Spiritus Rector ISAW / Founder and Spiritus Rector of ISAW	15	Teilnahmeberechtigte Fahrzeuge / Eligible vehicles	104
Grußwort / Welcome letter Christian Jott Jenny, Gemeindepräsident St. Moritz und Adrian Ehrbar, Direktor St. Moritz Tourismus / Mayor of St. Moritz and Adrian Ehrbar, Director St. Moritz Tourism	17	Interview: Uwe Wiessmath, External Operations Partner	108
Grußwort / Welcome letter Giovanni Jochum, Gemeindepräsident Poschiavo / Mayor of Poschiavo	19	Targa Poschiavo Engiadina	112
Internationale St. Moritzer Automobilwoche	22	Zeitplan / Time Table Targa Poschiavo Engiadina	116
Zeitplan (gesamt) Intl. St. Moritzer Automobilwoche Time Table (total) Intl. St. Moritz Automobile Week	24	Valposchiavo – Italianità im Hochgebirge / Italianità in the high mountains	118
Intl. St. Moritzer Automobilwoche in der Presse, Artikel aus / Article OCTANE #230 “A Car Week For Europe”	29	Die / The Targa Poschiavo Engiadina.....	122
Ein Gespräch mit Fabrizio d’Aloisio A conversation with Fabrizio d’Aloisio	42	Technik Museen / Technical Museums Sinsheim – Speyer.....	126
Intl. St. Moritzer Automobilwoche auf Tour: Saudi Arabien ISAW On Tour: Saudi Arabia	46	Mobility Forum St. Moritz	130
Merchandise	54	Zeitplan / Time Table Mobility Forum.....	133
ZIP ZAP Zirkus – ein Brief von Victoria Engelhorn ZIP ZAP Circus – a letter from Victoria Engelhorn.....	58	Historische Fahrzeuge und die Mobilität der Zukunft / Historic vehicles and the mobility of the future, Carsten Müller, MdB.....	134
Bernina Gran Turismo	62	Expert Talk: Die Cartier „Cheich“ Uhr / The Cartier “Cheich” watch	138
Zeitplan / Time Table Bernina Gran Turismo	64	RM Sotheby’s Panels	140
Motorräder bei der / Motorcycles at the Bernina Gran Turismo.....	68	Kilomètre Lancé – Alpine 1000	142
Gespräch mit / Conversation with Hans-Joachim „Strietzel“ Stück.....	70	Zeitplan / Time Table Kilomètre Lancé.....	144
Gespräch mit / Conversation with Alex Kaiser, TCCT/eClassic	74	Grußwort / Welcome letter Gian Peter Niggli, Gemeindepräsident / Mayor of Samedan.....	147
Motorsport Rendezvous	78	Neuer Design Preis beim / New Design Award at the Kilomètre Lancé	149
Zeitplan / Schedule Motorsport Rendezvous.....	80	Fly-In zum / to the Kilomètre Lancé 2022	152
Gastportrait / Guest portrait: Kingston Custom	88	Gespräch mit / Conversation with Christian Gorfer, Engadin Airport	154
Interview mit / with Dirk De Jager.....	93	Interview mit / with Tobias Aichele, External Operations Partner	158
		Der Blitzen Benz beim Kilomètre Lancé / The Blitzen Benz at the Kilomètre Lancé.....	162
		Teamvorstellung / Team presentation	166

Impressum

Herausgeber: Internationale St. Moritzer Automobilwochen AG, Via Maistra 7, CH-7500 St. Moritz, info@i-s-a-w.com

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

Redaktion: Claus Müller (ISAW AG/Classic Media)

Mitwirkende dieser Ausgabe: Florian Seidl (ISAW AG), Luca Moiso (ISAW AG), Tobias Aichele (Solitude GmbH), OCTANE (UK, Artikel S. 35–42).

Bildnachweise/Copyrights

S. 5, 7, 46/47, 48/49, 50/51, 52/53, 73, 79, 82/83, 88/89, 90, 91 oben), 131: Claus Müller; S. 15, 70, 72: Jean-Jaques Ruchti; S. 17: Gemeinde St. Moritz; S. 18, 20, 118/119, 120/121: Gemeinde Poschiavo; S. 42: Fabrizio d’Aloisio; S. 58/59, 61: Zip Zap Circus/Victoria Engelhorn; S. 63: Luis Rubia; S. 67: Vladimir Kadera; S. 68/69: Otto Ziegler; S. 74/75, 76: TCCT/eClassic; S. 84/55, 87: Virgiliu Andone (IG: quicklizzard); S. 91 unten: Kingston Custom; S. 93, 95, 97: Dirk de Jager; S. 108: Uwe Wiessmath; S. 113, 125: Patrick Lardi; S. 115, 126/127, 128/129, 162/163, 164/165: Herman Layher & Technik Museum Sinsheim/Speyer; S. 134, 137: Carsten Müller; S. 138/139: Sotheby’s; S. 143, 145, 152/153, 154, 160/161, 162/163, 164/165: Solitude GmbH; S. 147: Gemeinde Samedan; S. 155: Engadin Airport

Imprint

Publisher: Internationale St. Moritzer Automobilwochen AG, Via Maistra 7, CH-7500 St. Moritz, info@i-s-a-w.com

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

Editor: Claus Müller (ISAW AG/Classic Media)

Contributors to this issue: Florian Seidl (ISAW AG), Luca Moiso (ISAW AG), OCTANE (UK, article page 35–42).



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

THE BOSS SAYS: „WHAT IS IT GOOD FOR...?“



Liebe Freunde der St. Moritzer Automobilwoche!

Seit unserer ersten neuen Automobilwoche im Herbst 2021 ist viel passiert. Einen Teil hätte sich die Geschichte ruhig sparen können, aber die fragt uns ja bekanntlich selten.

Wir legten ein erstes Kilomètre Lancé mit insgesamt 6 Weltrekordfahrzeugen hin, auf dem aktiven Flugplatz in Samedan. In dieser Form einzigartig in Europa: Historische und moderne Automobile und Motorräder aus verschiedensten Nationen zusammen. Siehe da: Miteinander geht es problemlos, die beiden auch so unterschiedlichen Gruppen zusammenzubringen. Spätestens wer bei der Siegerehrung alle zusammen das Tanzbein schwingen sah, versteht: Historische Mobilität ist sinnstiftend, gesellig und kooperativ.

Das Wetter beim Motorsport Rendezvous, der Automobil Gartenparty in St. Moritz Bad brachte uns zwar zum Stirnrunzeln, aber hat dann doch mit schönen und besonderen Fahrzeugen gegläntzt. Ganz weit oben am Paradiso – kurz waren die Wolken weg und der Ausblick hinunter auf St. Moritz mit nichts zu vergleichen. Over the Top of the World.

Dear friends of the St. Moritz Automobile Week!

A lot has happened since our first new Automobile Week in the fall of 2021. We could have spared ourselves one part of the story, but as you know, they rarely ask us.

We put down a first Kilomètre Lancé with a total of 6 world record vehicles, on the active airfield in Samedan. In this form unique in Europe: Historical and modern automobiles and motorcycles from different nations together. Lo and behold: with each other it is no problem to bring the two oh so different groups together. At the latest, anyone who saw everyone shaking a leg together at the award ceremony will understand: Historic mobility is meaningful, sociable and cooperative.

The weather at the Motorsport Rendezvous, the automobile garden party in St. Moritz Bad made us frown, but then shone with beautiful and special vehicles. Way up at the Paradiso – briefly the clouds were gone and the view down on St. Moritz with nothing to compare. Over the Top of the World.

In the fall, the question went around in our heads: do we already fill all the days of the Automobile Week according to the historical

ALPINE GLAMOUR IN ST. MORITZ

Ein Wintertraum in den Schweizer Alpen - das fünf Sterne Superior Hotel im historischen Gebäude mit einer traumhaften Spa-Oase sowie prämierten Restaurants, darunter das mit zwei Michelin-Sternen ausgezeichnete Cà d'Oro und unsere Neueröffnung Da Adriano mit italienischem Live Entertainment, heisst Sie herzlich willkommen.

Auf einer Seehöhe von 1.800 m schlagen Winterherzen höher. Denn die Gondel Signalbahn, welche direkt vor den Türen des Grand Hotels liegt, bringt Sie zum traumhaften Skigebiet Corviglia.

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

Kempinski
HOTELIERS SINCE 1897

VORWORT - PREFACE FLORIAN SEIDL

THE BOSS SAYS: „WHAT IS IT GOOD FOR...?“

Im Herbst ging uns die Frage im Kopf herum: Machen wir alle Tage der Automobilwoche nach dem historischen Vorbild schon voll? Die Antwort ist fast vorprogrammiert gewesen: Ja, natürlich, versuchen wir es mit einer Kraft(stoff)anstrengung!

Ein Festival der historischen Mobilität in der D-A-CH Region entwickelt sich ja nicht von alleine, sondern nur mit dem unternehmerischen Mut und dem Willen aller Beteiligten, allen voran Kurt Engelhorn und seiner KUSANA Familien Holding, die niemals eine Chance auslässt, den Willen zur Exzellenz aufzuzeigen.

Dazu braucht es Freiheit der Entscheidung und eine stabile politische Basis, die den kulturellen und touristischen Wert dieser Mobilitätsplattform erkennt und fördert. Wir sind dankbar für diese Unterstützung, besonders da wir jetzt gewissermaßen der Höhepunkt der verlängerten Sommersaison sind: One more Week of Summer!

Wir sind also voller Tatendrang gestartet, wieschon fast traditionell nahmen wir uns auch diese Saison einen großen Rockstar zur Motivation: Der Boss – Bruce Springsteen war eingelegt für unsere Frühjahrstour, die wir einfach mit Wind im Haar und um die Nase genießen wollten: „Glory Days, Dancing in the Dark, Human Touch“ – und dann lief das im Radio:

*„War – What is it good for? Absolutely nothing
Say it again, War What is it good for? Absolutely nothing, come on
War is something that I despise
For it means destruction of innocent lives“*

Auch wenn wir in den kommenden Septembertagen die Weltpolitik gegen Freude am Fahren tauschen, Herbst und Winter werden uns danach sicher genug damit beschäftigen: Das Automobil, heute historisch, damals brandaktuell, hat ja einiges mitgemacht in den letzten 120 Jahren. Steht es nun vor dem Aus als Verbrenner? Retten uns die synthetischen Kraftstoffe? Oder sind wir im Metaverse zukünftig besser aufgehoben? Wir versuchen neben diesen Fragen im Mobility Forum auch eine ganz handfeste Herangehensweise:

Unsere neue Veranstaltung Targa Poschiavo Engiadina bringt uns nicht nur ins wunderschöne Puschlav, sondern ist speziell für Fahrzeuge der Jahre 1907 bis 1927 gedacht, die ja keine internationale Veranstaltung haben. Dabei sei nicht vergessen, dass mitten in dieser Pionierzeit der erste globale Krieg tobte, ein Gräf & Stift spielte eine Rolle, die Marke ist vergessen, wie so viele. Nie wieder hat es eine solche Bandbreite an Herstellern und Modellen, Konzepten und auch Motorsport gegeben, wie just in dieser Epoche. Sie gehört gepflegt und mit einem Spielfeld ausgerüstet, welches diesem Kulturgut einen Platz einräumt. Enthusiasten wie wir wollen nicht nur museale Fahrzeuge. Die Besucher, Fans, Journalisten und alle Begeisterten wollen sie erleben! Im Frühjahr



model? The answer was almost inevitable: Yes, of course, let's try a strength (substance) effort!

A festival of historical mobility in the D-A-CH region does not develop by itself, but only with the entrepreneurial courage and the will of all involved, first of all Kurt Engelhorn and his KUSANA family holding, which never misses a chance to show the will for excellence.

This requires freedom of decision and a stable political basis that recognizes and promotes the cultural and touristic value of this mobility platform. We are grateful for this support, especially as we are now, in a sense, the culmination of the extended summer season: One more Week of Summer!

So we started out full of beans, as is almost traditional, we took a big rock star to motivate us this season: The Boss – Bruce Springsteen was inlaid for our spring tour, which we just wanted to enjoy with wind in our hair and around our noses: “Glory Days, Dancing in the Dark, Human Touch” – and then it was on the radio:

*“War – What is it good for? Absolutely nothing
Say it again, War What is it good for? Absolutely nothing, come on
War is something that I despise
For it means destruction of innocent lives“*

Even if we exchange world politics for the joy of driving in the coming days of September, autumn and winter will certainly keep us busy enough: The automobile, now historic, then red-hot, has been through a lot in the last 120 years. Is it now on the brink of extinction as a combustion engine? Will synthetic fuels save the day? Or will we be better off in the metaverse in the future? In addition to these questions, we are also trying a very tangible approach in the Mobility Forum:

Our new Targa Poschiavo Engiadina event not only brings us to beautiful Puschlav, but is specifically for vehicles from 1907 to 1927, which, after all, don't have an international event. It should not be forgotten that in the middle of this pioneering period the first global war was raging, a Gräf & Stift played a role, the brand is forgotten, like so many. Never again has there been such a blaze of

LACERTA

WINERY



www.lacertawinery.ro

VORWORT - PREFACE FLORIAN SEIDL

THE BOSS SAYS: „WHAT IS IT GOOD FOR...?“

waren wir dazu auf dem „Brazzeltag“ im Technikmuseum Speyer eingeladen, auf dem unser Freund Hermann Layher zeigt, wie das geht. Sehenswert! Und für uns Verpflichtung, dies die nächsten Jahre auszubauen.

Trotz Öl-Schock und kaltem Krieg kamen in den späten 1970er und danach ein paar der wildesten Exemplare der automobiler Sportwagenkreation heraus. Alle Hersteller waren dabei, teils über die Gruppe B inspiriert, teils dem Geschwindigkeitsrausch erlegen, teils jaulte auch der Wulf of Wallstreet mit. Völlig egal: Wir lieben diese analogen Supersportler, handgeschaltet, atemberaubend und vor Allem muss man sie fahren können. Da taucht unsere Vision wieder auf: Auch Super Stick Shift braucht einen Spielplatz, der über Jahre das Erleben dieser Pretiosen im schönen Graubünden möglich macht. Danke wie stets an alle Behörden und deren Menschen, mit denen wir über die Jahre eine vertrauensvolle Basis geschaffen haben.

Lassen Sie sich entführen in eine Woche angefüllt mit viel mehr, als hier kurz auszuführen wäre: das Programmheft gibt Ihnen aber den richtigen Einblick. Unser Dank geht natürlich auch an all die Partner, stellvertretend sei RM Sotheby's und Fritz Kaisers TCCT genannt: Menschen und Firmen, die unseren Weg begleiten, diese Plattform in und um St. Moritz noch etwas größer, pointierter, schärfer, vielleicht auch anspruchsvoller und wichtiger zu machen.

Genießen wir die Freiheit, lassen wir uns nicht deprimieren und bevormunden, die Zukunft der Mobilität ist eine Aufgabe für uns alle, gelebte Historie ist ein Fundament, das in die Zukunft führt! Wir hoffen für alle Interessensbereiche in der vor uns liegenden Woche ein Angebot zu haben, seien Sie wie stets nachsichtig für kleine Fehler: Wer nicht wagt, der nicht gewinnt.

Genießen Sie die Internationale St. Moritzer Automobilwoche 2022,

Ihr Florian Seidl

manufacturers and models, concepts and also motor sports, as just in this epoch. It belongs cultivated and equipped with a playing field that gives a place to this cultural asset. Enthusiasts like us do not only want museum vehicles, the visitors, fans, journalists and all enthusiasts want to experience them! In spring, we were invited to the „Brazzeltag“ at the Technikmuseum Speyer, where our friend Hermann Layher showed how it's done. Worth seeing! And for us this is an obligation to expand the next years.

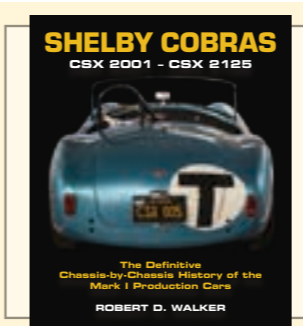
Despite the oil shock and the cold war, some of the wildest examples of automotive sports car creation came out in the late 1970s and beyond. All manufacturers were involved, some inspired via Group B, some succumbing to the speed rush, and some howling along with the Wulf of Wallstreet. It doesn't matter: we love these analog supercars, hangshifted, breathtaking and above all you have to be able to drive them. That's where our vision resurfaces: Super Stick Shift also needs a playground that makes it possible to experience these valuables in beautiful Graubünden for years to come. Thanks as always to all the authorities and their people, with whom we have created a basis of trust over the years.

Let yourself be whisked away into a week filled with much more than can be briefly described here: but the program booklet will give you the right insight. Of course, we would also like to thank all our partners, including RM Sotheby's and Fritz Kaiser's TCCT: People and companies who accompany our way to make this platform in and around St. Moritz a bit bigger, more pointed, sharper, maybe also more demanding and important.

Let's enjoy the freedom, let's not be depressed and patronized, the future of mobility is a task for all of us, Lived history is a foundation that leads to the future! We hope to have something to offer for all areas of interest in the week ahead, as always, be forgiving for small mistakes: nothing ventured, nothing gained.

Enjoy the International St. Moritz Automotive Week 2022,

Your Florian Seidl



SHELBY COBRAS: CSX 2001 - CSX 2125

The Definitive Chassis-by-Chassis History of the Mark I Production Cars Robert D. Walker

2 volumes
1,060 pages
1,561 photographs
\$250

Carroll Shelby's creation of the Cobra automobile during 1961-1962 transformed an aging British sports car into a 1965 World Manufacturers GT Championship winner for Shelby American. This book narrates the work required to develop the first production Ford-powered AC Ace 3.6 roadsters that today are referred to as Mark I Leaf Spring Cobras. The author has researched each of the 125 production Mark I Cobras built and conducted several hundred interviews with the people connected with each car. This uncovered unknown histories and facts, as well as hundreds of previously unpublished photographs and documents. Seasoned Cobraphiles, novice enthusiasts and especially those who had the foresight to buy the cars, will enjoy the hundreds of fascinating snippets and backstories about the people and the cars.



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.

INFO@ANAENGELHORN.COM · ANAENGELHORN.COM · INSTAGRAM @ANAENGELHORN

GRUSSWORT VON DR. MARTIN SCHMID

STÄNDERAT DES KANTONS GRAUBÜNDEN



Im kommenden September findet wiederum die „Internationale St. Moritzer Automobilwoche“ statt. Nach dem grossen Erfolg im letzten Jahr entwickelt sich die Veranstaltung rasant weiter. 2021 fand erstmals wieder seit Jahrzehnten das legendäre „Kilomètre Lancé“ am Engadin Airport Samedan (also in unmittelbarer Nachbarschaft des historischen Austragungsortes, der Shellstrasse) statt. Gleichzeitig trug die Veranstaltung des „Motorsport Rendezvous“ in St. Moritz zusätzlich zur Attraktivität der neuen Internationalen St. Moritzer Automobilwoche bei. Dieses Jahr wird das Motorsport Rendezvous durch einen „Fahrtag“ auf 2 Tage erweitert und beim Kilomètre Lancé wird das Thema „Design in Motion“ neu eine Rolle spielen. Mit der letztjährigen Weiterentwicklung war die Neuauflage der Internationalen St. Moritzer Automobilwoche eingeläutet. Zusätzlich kommen dieses Jahr drei neue Veranstaltungen dazu. Sie machen die Internationale St. Moritzer Automobilwoche komplett.

Mit der Targa Poschiavo-Engiadina findet erstmals eine Rally für Vorkriegsautos mit dem Fokus auf die Baujahre 1905 bis 1926 statt. Teilnehmern wird mit Startort Poschiavo eine einmalige Startgelegenheit geboten, da diese Fahrzeuge zu jung sind für den London to Brighton Run und zu alt für die Mille Miglia. Als weiteres Highlight findet erstmals die Super Stick Shift-Rally statt. „Analoge“ Supersportwagen der Baujahre 1974 bis 1995 erhalten eine einmalige Startgelegenheit. Es handelt sich um Fahrzeuge, die noch manuell selbst gefahren werden müssen und nicht von „elektronischen Helferlein“ gelenkt werden. Abgerundet wird der Reigen von der neuen parallel zu den Fahrveranstaltungen durch-

Next September, the “International St. Moritz Automobile Week” will take place once again. After last year’s great success, the event is developing rapidly. In 2021, for the first time in decades, the legendary “Kilomètre Lancé” took place at Engadin Airport Samedan (i.e. in the immediate vicinity of the historic venue, Shellstrasse). At the same time, the St. Moritz event of the “Motorsport Rendezvous” additionally contributed to the attractiveness of the new International St. Moritz Automobile Week. This year the Motorsport Rendezvous will be extended to 2 days by a “Driving Day” and at the Kilomètre Lancé the theme “Design in Motion” will play a new role. Last year’s further development heralded the new edition of the International St. Moritz Automobile Week. In addition, three new events will be added this year. They make the International St. Moritz Automobile Week complete.

With the Targa Poschiavo-Engiadina, a rally for pre-war cars will be held for the first time, focusing on the 1905 to 1926 model years. Participants are offered a unique starting opportunity with Poschiavo as the starting point, as these vehicles are too young for the London to Brighton Run and too old for the Mille Miglia. As another highlight, the Super Stick Shift Rally will take place for the first time. “Analog” super sports cars built between 1974 and 1995 will be given a unique starting opportunity. These are vehicles that still have to be driven manually by the drivers themselves and are not steered by “electronic helpers”. The series will be rounded off by the new discussion and lecture platform called “Mobility Forum St. Moritz” in the Forum Paracelsus, which will be held par-



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

GRUSSWORT VON DR. MARTIN SCHMID

STÄNDERAT DES KANTONS GRAUBÜNDEN

geführten Diskussions- und Vortragsplattform mit dem Namen „Mobility Forum St. Moritz“ im Forum Paracelsus, wo die Mobilität (historisch, gegenwärtig, zukünftig) im weitesten Sinn Gegenstand von vielen spannenden Veranstaltungen findet. Es sind nicht mehr nur Visionen, welche maximal viel Potential für die Zukunft versprechen.

Weiterhin das absolute Highlight ist das traditionelle Bergrennen am Berninapass. Am Wochenende vom 8. bis 11. September 2022 findet wiederum die Bernina Gran Turismo statt. Seit der Wiederaufnahme im Jahre 2015 ist es die achte Durchführung. Die Bernina Gran Turismo Veranstaltung knüpft an diese legendäre Renntradition an und bringt auch dieses Jahr Dutzende historische Fahrzeuge in die wunderschöne Engadiner Herbstlandschaft und ins Puschlav. Die Veranstaltung hat sich fest im Veranstaltungskalender des Kantons Graubünden etabliert und gehört heute schon zu den Top-Veranstaltungen in unserem Kanton. Der Anlass ist ein Spektakel für die Zuschauer. Am besten überblickt man die Rennstrecke vom Berninapass. Auf der Passhöhe kann man auch nach den Rennläufen den eindrucksvollen Fahrzeugpark bestaunen.

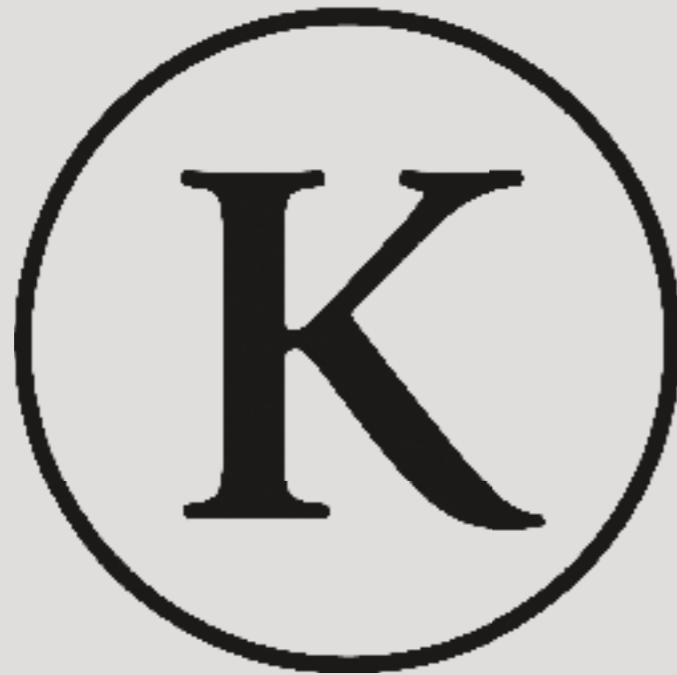
Ich danke den Organisatoren für ihren professionellen, innovativen und engagierten Einsatz. Die Bedeutung solch innovativer Eventkonzepte für den Kanton Graubünden kann nicht genügend herausgestrichen werden. Damit einher geht eine hohe Wertschöpfung für den Tourismus und damit die lokale Bevölkerung. Ein spezieller Dank geht auch an die Behörden des Kantons Graubünden, die Kantonspolizei und das Tiefbauamt, aber auch an die Gemeinden des Engadins und des Puschlavs, die den Anlass seit Jahren tatkräftig unterstützen und mithelfen, die Internationale St. Moritzer Automobilwoche weiterzuentwickeln. Herzlichen Dank!

allel to the driving events and where mobility (historical, present, future) in the broadest sense will be the subject of many exciting events. These are no longer just visions, which promise maximum potential for the future.

Still the absolute highlight is the traditional mountain race on the Bernina Pass. On the weekend of September 8 to 11, 2022, the Bernina Gran Turismo will again take place. Since the resumption in 2015 it is the eighth edition. The Bernina Gran Turismo event continues this legendary racing tradition and will once again bring dozens of historic vehicles to the beautiful Engadine autumn landscape and the Puschlav. The event has firmly established itself in the calendar of events in the canton of Graubünden and is already one of the top events in our canton. The event is a spectacle for the spectators. The best view of the race course is from the Bernina Pass. At the top of the pass, you can marvel at the impressive fleet of vehicles even after the races.

I would like to thank the organizers for their professional, innovative and committed efforts. The importance of such innovative event concepts for the canton of Graubünden cannot be emphasized enough. This goes hand in hand with a high added value for tourism and thus for the local population. Special thanks also go to the authorities of the Canton of Graubünden, the Cantonal Police and the Civil Engineering Office, but also to the communities of the Engadine and the Puschlav, who have actively supported the event for years and helped to further develop the International St. Moritz Motor Show. Many thanks!





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



Liebe Freunde,

Wieder einmal willkommen in der Welt des historischen Motors, der Welt des AUTO-MOBILS. Immer dasselbe, aber anders – eben das Gleiche.

Im Leben gibt es nur Eines das man ändern kann, das ist die Vergangenheit, habe ich mir sagen lassen, ... wir verändern durch Deutung.

Wenn wir uns das anschauen, was können wir sehen? Eine ganze Menge von 4-, 3-, 2-rädrigen Mobilien. Alle sind auto-mobil, mit etwas Hilfe von einem Wesen mit etwas Hirn, vorerst noch.

Zunächst wollen wir kompetent sein, sogar kompetitiv, manche wollen sogar gewinnen, und einer/eine muss ja wohl, offensichtlich. Das ist die Kunst des Könnens: Was du machst, mache es gut, dann kannst du etwas. Das ist die ART OF PERFORMANCE.

Der Mensch ist aussergewöhnlich mobil, er bewegt sich schnell von einem Fehler zum nächsten. Das ist unsere Natur. Wir produzieren faszinierende Lösungen um weiterzukommen.

Heute glauben wir, von der ISAW, an das synthetische Benzin, zu verwenden in unseren alten Motoren und auch in den vielen neuen. Eine Möglichkeit, die neben die Elektrische gestellt werden soll.

Ich denke, wir sind uns einig, dass die Tatsache, dass wir mobil sind, physisch, nicht nur mental, also möglichst schnell von A nach A kommen können, sehr hilfreich für das Wohl der Menschheit ist: Rauf den Berg, runter, umdrehen, wieder rauf... Das ist ein Akt gelebter Kunst, darstellender Kunst. PERFORMANCE ART.

Wenn dann dieses Ding auf Rädern einfach so dasteht, auf dem Platz, dann sehen wir ein Kunstwerk. Ein Wunder menschlichen Gestaltungswillens. Vielleicht ein Fehler, aber ein sehr schöner.

Lasst uns an all dem viel Freude haben, zusammen mit meiner zahlreich anwesenden Familie (die mein altes Ego erfreulicherweise mitschleppen), dem opferfreudigen ISAW Team, willig alle Klagen aufzunehmen, mit begeisterten Sponsoren die uns unter die Haut gehen, mit unseren KUSANA Profis, die immer mehr verstehen wie wichtig diese non-core Aktivität, die hier gelebt wird, für uns alle ist. Mit den Politikern, den Behörden und dem Publikum, die in ihrer Weisheit all das geschehen lassen. ■

Dear friends,

Welcome to the world of the historic motor, the AUTO-MOBILE week, once again. Always the same, but different.

There is only one thing in life that we can change, that is the past, I have been told ... by interpretation.

So, as we are looking, what can we see? Plenty of 4, 3, 2 wheeled vehicles, all of them auto-mobile, with a little help – still – from a being with some brain.

We want to be competent, even competitive, some want to win, and one must, obviously. That is the ART OF PERFORMANCE. To do well what you do.

The human is extraordinary mobile, able to move fast from one mistake to the next. That is our nature. And we do produce exciting and promising solutions for going ahead.

We – the ISAW team – are now very keen on synthetic fuel, to be used in our old engines and in the many new ones – a solution to be placed alongside the electric option.

I think we agree on the fact that to move fast physically, not only mentally, from A to A must be very supportive for humanity: Up the hill, down, turn around, up the hill again and again. What we are celebrating here is PERFORMANCE ART, a cult act.

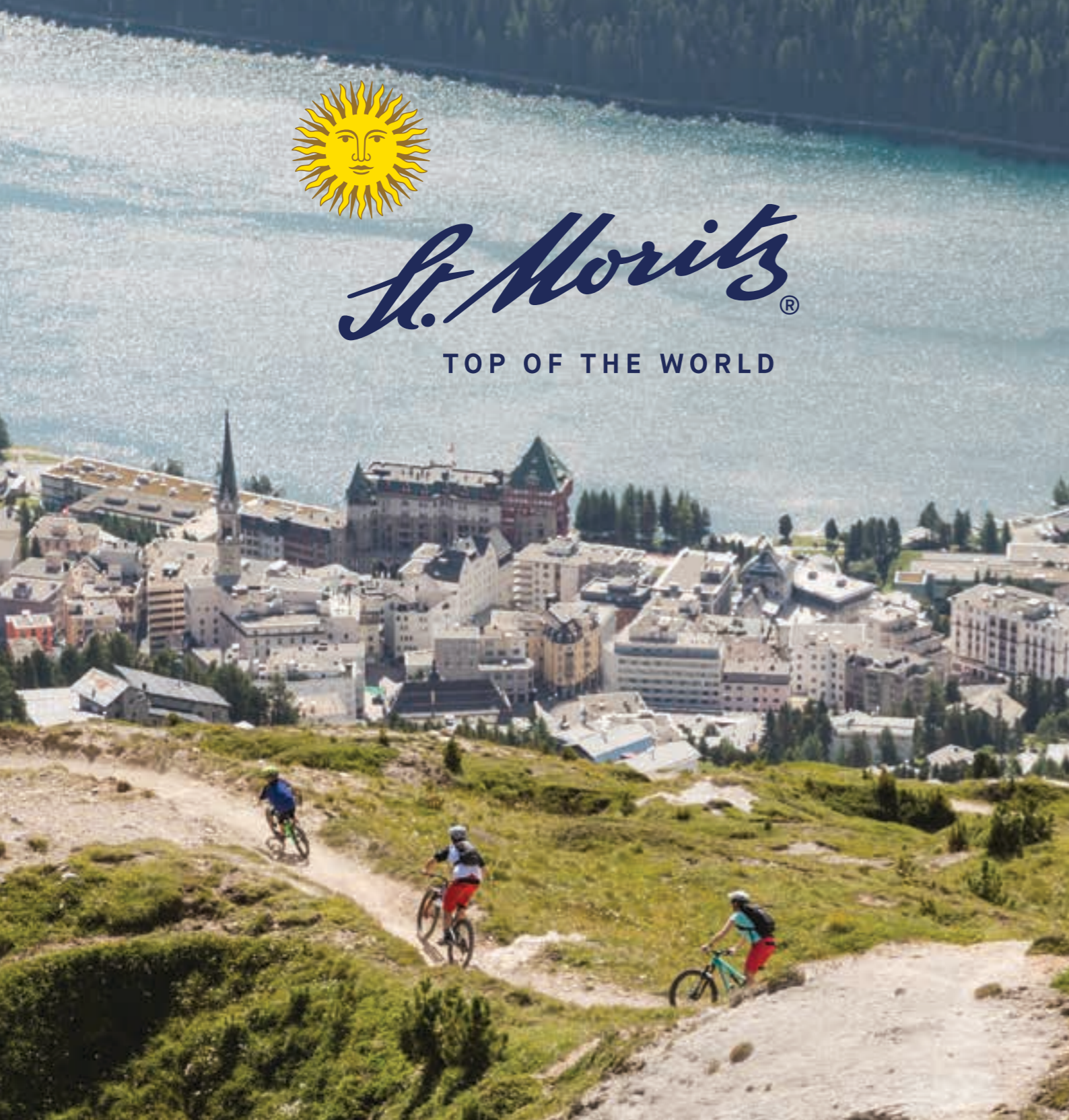
And once everything has cooled down, and the THING is just standing there on a place, it is a piece of art, a marvel of human creativeness. Possibly another mistake but a beautiful one.

Let us have some fun. Together with my numerous family (they appear willing to drag my old Self with them). The ISAW team, ready to take the blame for everything that goes wrong, the excited sponsors who are creeping under our skin, some of our KUSANA professionals who are starting to understand how important this non-core activity is for us all. With the politicians, the authorities, and the public which in their wisdom let all that happen. ■



St. Moritz®

TOP OF THE WORLD



SUNRISE E-BIKE RIDE WITH BRUNCH

Start your day with an early morning bike ride and as soon as the first rays of sun hit the mountains, enjoy a fantastic brunch in an authentic alpine hut.

booking.stmoritz.com

HERZLICH WILLKOMMEN IN ST. MORITZ!



Herzlich willkommen in St. Moritz!

Liebe Freunde der internationalen St. Moritzer Automobilwochen
Liebe Automobil-Enthusiasten,

St. Moritz freut sich, Sie anlässlich der Internationalen St. Moritzer Automobilwochen bei uns zu begrüßen. Wir sind begeistert, dass die ISAW in diesem Jahr noch grösser und vielfältiger wird: Fünf sehr unterschiedliche Veranstaltungskonzepte beleuchten die Mobilität der Vergangenheit und Zukunft. Neu in diesem Jahr finden das „Mobility Forum“ sowie zwei zusätzliche Rallyes statt. So wird erstmalig die „Targa Poschiavo Engiadina“ mit Automobilen von 1905 bis 1926 und „Super Stick Shift“ mit Fahrzeugen von 1974 bis 1995 stattfinden.

Trotz allen Neuigkeiten: Das Highlight und der Ursprung der ISAW bleibt das Bergrennen am Berninapass, das in der Szene Kultstatus genießt. Der Anlass zelebriert das Automobil als Kulturgut auf ursprüngliche Weise.

Ebenso spektakulär, wenn auch in anderem Rahmen, wird RM Sotheby's erneut in St. Moritz eine Auktion veranstalten. Die Partnerschaft zwischen einem der weltweit führenden Auktionshäuser für Sammlerwagen und der ISAW ist ein Glücksfall für ganz St. Moritz. Das alles macht uns zuversichtlich, dass die Internationalen St. Moritzer Automobilwochen nicht ausschliesslich Menschen mit „Benzin im Blut“ ansprechen, sondern langfristig einen Mehrwert für die Region, für Einheimische und Feriengäste schaffen.

Im Namen von St. Moritz wünschen wir Ihnen einen wundervollen Aufenthalt im Engadin und danken herzlich den Organisatoren der Internationalen St. Moritzer Automobilwochen für den grossen Einsatz, das Herzblut und die Passion. ■

Christian Jott Jenny
Gemeindepräsident
Mayor of St. Moritz



Welcome to St. Moritz!

Dear friends of the international St. Moritz Automobile Weeks,
Dear automobile enthusiasts,

St. Moritz is delighted to welcome you to the International St. Moritz Automobile Weeks. We are excited that the ISAW will be even bigger and more diverse this year: five very different event concepts illuminate the mobility of the past and future. New this year is the „Mobility Forum“ and two additional rallies. For the first time, the „Targa Poschiavo Engiadina“ with automobiles from 1905 to 1926 and „Super Stick Shift“ with vehicles from 1974 – 1995 are taking place.

Despite all the innovations: highlight of the weekend remains the mountain race on the Bernina Pass, which already enjoys cult status. This event celebrates the automobile as a cultural asset in a wonderfully original way.

Equally spectacular, albeit in a different setting, is that RM Sotheby's will once again hold an auction in St. Moritz. This partnership between one of the world's leading auction houses for collectors' cars and the ISAW is a stroke of luck for the whole of St. Moritz. All the above makes us confident that the International St. Moritz Automobile Weeks do not only appeal to people with „fuel in their blood“, but also provide long-term added value for the region, for locals and holidaymakers.

On behalf of St. Moritz, we wish you a wonderful stay in the Engadin, and would like to thank the organisers of the International St. Moritz Automobile Week very much for their passion and great commitment. ■

Adrian Ehrbar
Direktor St. Moritz Tourismus
Director of Tourism

GRUSSWORT VON GIOVANNI JOCHUM

MAYOR OF POSCHIAVO PODESTÀ DI POSCHIAVO



Man könnte sich fragen, ob angesichts des Aufkommens von Elektroautos und der wachsenden Sensibilität der Bevölkerung gegenüber Natur und Umwelt Autorennen mit Oldtimern noch Sinn machen. Ich bin überzeugt, dass sie es tun. Ob wir es wollen oder nicht, das Auto mit Benzinmotor ist seit mehr als hundert Jahren Teil unserer Kultur. In den Berggebieten, wo der öffentliche Verkehr nicht so präsent ist wie in den Großstädten, ist der Privat- und Individualverkehr nach wie vor von großer Bedeutung für das Funktionieren von Unternehmen, Handwerk und Privatleben. Gerade in diesem Zusammenhang ist es wichtig, sich der eigenen Verkehrskultur bewusst zu sein. Die Gemeinde Poschiavo ist stolz darauf, die Zusammenarbeit mit der Bernina Gran Turismo auch im Jahr 2022 fortsetzen zu können. Die große Beteiligung der Bevölkerung aus dem benachbarten Veltlin und dem Engadin an den Rennen zeigt, wie wichtig es ist, die historischen Fahrzeuge aus nächster Nähe zu beobachten und mitzufiebern zu können. Ein besonderes Ereignis in einem Gebiet, dem der Gemeinde Poschiavo, das spektakulär ist. Der Blick auf die umliegenden schneebedeckten Berge, den noch grünen Talboden und die einsetzende Herbstfärbung entlang der Berninapassstraße ist sicher etwas ganz Besonderes. Wenn wir das dann noch mit den Oldtimern kombinieren, schließt sich der Kreis und es wird fast perfekt.

In Zusammenarbeit mit dem Organisationskomitee der Bernina Gran Turismo sucht die Gemeinde auch nach anderen Möglichkeiten, während der Internationalen St. Moritzer Automobilwoche Rennen zu fahren. Konkret wird an einem Gleichmäßigkeitsrennen im Talboden des Valposchiavo für Fahrzeuge der Baujahre 1906 bis 1926 gearbeitet. Es wäre eine eher einmalige als seltene Gelegenheit, Autos, die mehr als hundert Jahre auf dem Buckel haben, auf unseren Straßen fahren zu sehen. Je nach gewählter Strecke haben die Fans dieser Autos die Möglichkeit, sie auf dem Platz in Poschiavo und später entlang der Strecke zu bewundern. Dank der Leidenschaft vieler Menschen, die seit Jahrzehnten, seit Generationen, viel Freizeit und Geld in den Unterhalt dieser

Fahrzeuge investieren, werden sie voraussichtlich während der ersten Tage der Automobilwoche vom 3. bis 11. September 2022 auf unseren Straßen verkehren können. Eine Veranstaltung von internationalem Ausmaß, mit einem nicht unerheblichen historischen Charakter, die auf dem Gebiet unserer Gemeinde stattfinden wird, das freut uns wirklich sehr. Für die Fahrer und ihr Gefolge bietet sich damit auch die Gelegenheit, unsere Gemeinde, unsere Dörfer und das touristische und gastronomische Angebot unserer Region kennen zu lernen.

So können wir Parallelen zu den Eisenbahnfreunden und zur Berninabahn ziehen. Auch für die Restaurierung der alten Lokomotiven und Waggons der Berninabahn brauchte es viele leidenschaftliche Menschen, die ihre Freizeit, ihre Arbeit und ihr Geld für ein gemeinsames Ziel einsetzten. Heute besteht zu besonderen Anlässen die Möglichkeit, auf der Berninastrecke – einem UNESCO-Weltkulturerbe – mit perfekt restaurierten Zuggarnituren zu fahren und diese beim Halt in den Bahnhöfen zu bewundern. Ein wahrer Genuss!

Denken Sie daran, dass die Zuschauer freien Zugang haben. Am 10. und 11. September besteht die Möglichkeit eines umweltfreundlichen Transports mit der Rhätischen Bahn oder dem lokalen Postautodienst, der die Zuschauer bequem nach La Rösa, dem Start des Wettkampfs, oder nach Ospizio Bernina, dem Ziel des Rennens, bringt; dieser Dienst wird nach dem offiziellen Fahrplan organisiert.

Die Gemeindeverwaltung lädt alle herzlich ein, ein spannendes und einzigartiges Motorsportwochenende zu erleben. ■

One might ask oneself whether, with the advent of electric cars and the growing sensitivity of the population towards nature and the environment, motor racing with vintage cars still makes sense. I am convinced that they do. Whether we want it or not, the fuel-engine car has been part of our culture for more than a hundred years. In mountainous areas, where public transport is not as present as in large cities, private and individual traffic is still of great importance for the running of businesses, crafts and private life. It is precisely in this context that it is important to be aware of one's own transport culture. The municipality of Poschiavo is proud to be able to continue its cooperation with Bernina Gran Turismo in 2022. The large participation of the local public, from the neighbouring Valtellina and the Engadin during the races is a clear sign of the value placed on being able to observe the historic cars up close and relive the excitement of watching them race. A special event in an area, that of the municipality of Poschiavo, that is spectacular. The view of the surrounding snow-covered mountains, the still green valley floor and the onset of autumn colours along the Bernina Pass route is certainly something very special. If we then combine it with the vintage cars, the circle closes and it becomes almost perfect.

The municipal authorities are also working together with the Bernina Gran Turismo organising committee to find other ways of



GRUSSWORT VON GIOVANNI JOCHUM

MAYOR OF POSCHIAVO PODESTÀ DI POSCHIAVO

racing during the St. Moritz car week. Specifically, they are working on a regularity race in the valley floor of the Valposchiavo for cars built between 1906 and 1926. It would be a more unique than rare occasion to see cars with more than a hundred years of life behind them driving along our roads. Depending on the route chosen, there will be the possibility for fans of these cars, but not only, to admire them on the square in Poschiavo and later along the route. Thanks to the passion of many people who have been maintaining these cars by investing a lot of free time and money for decades, for generations now, they will presumably be able to circulate on our roads during the first days of the car week from 3 to 11 September 2022. An event of international scope, with a not inconsiderable historical character, which will be held on the territory of our municipality, we are truly delighted. There will therefore also be an opportunity for the drivers and their entourage to get to know our municipality, our villages and the tourist and gastronomic offers that our area has to offer.

This allows us to draw parallels with train enthusiasts, as well as the Bernina railway. Even for the restoration of old locomotives and carriages of the Bernina railway, it took many passionate people who put their free time, work and money towards a common goal. Today, on special occasions, there is the possibility of travelling on the Bernina route – a UNESCO World Heritage Site – with perfectly restored trainsets and admiring them as they stop at stations. A real treat.

Remember that spectators have free access. On 10 and 11 September, there will be the possibility of environmentally friendly transport thanks to the Rhaetian Railway or the local postal car service, which will conveniently take spectators to La Rösa, the start of the competition, or to Ospizio Bernina, the finish of the time trial, this service will be organised according to the official timetable

The municipal authorities extend a warm invitation to everyone to enjoy an exciting and unique motorsport weekend. ■

Ci si potrebbe chiedere se con l'avvento delle macchine elettriche e la crescente sensibilità della popolazione nei confronti della natura e dell'ambiente le gare automobilistiche con macchine d'epoca siano ancora sensate. Io sono convinto di sì. Che lo vogliamo o meno, la macchina con motore a combustibile fa parte della nostra cultura da più di cento anni. Nelle zone di montagna, dove i mezzi di trasporto pubblici non sono presenti come nelle grandi città, il traffico privato e individuale ha sempre ancora una grande importanza per la gestione delle attività commerciali, artigianali e la vita privata. Proprio in questo contesto è importante essere coscienti della propria cultura del trasporto. Il Comune di Poschiavo è orgoglioso di poter continuare la collaborazione con

Bernina Gran Turismo anche nel 2022. La grande partecipazione di pubblico indigeno, della vicina Valtellina e dell'Engadina durante le gare è un chiaro segnale del valore attribuito al fatto di poter osservare da vicino le macchine storiche e rivivere l'emozione di vederle in gara. Un evento particolare in un territorio, quello del Comune di Poschiavo, spettacolare. La vista delle montagne circostanti innevate, il fondo valle ancora verde e l'inizio dei colori autunnali lungo il percorso del passo del Bernina è sicuramente qualcosa di molto particolare. Se poi lo abbiniamo alle macchine d'epoca il cerchio si chiude e diventa quasi perfetto.

Le autorità comunali sono pure impegnate, assieme al comitato organizzativo di Bernina Gran Turismo, per trovare anche altre modalità di gara in occasione della settimana automobilistica di St. Moritz. Nel concreto si sta lavorando a una gara di regolarità nel fondovalle valposchiavino per automobili costruite nel ventennio 1906 – 1926. Sarebbe un'occasione più unica che rara vedere le vetture con più di cento anni di vita alle spalle percorrere le nostre strade. A dipendenza del tracciato scelto, ci sarà la possibilità per gli amanti di queste vetture, ma non solo, di poterle ammirare sulla piazza di Poschiavo e in seguito lungo il percorso. Grazie alla passione di molte persone che si occupano della manutenzione di queste vetture investendo tanto tempo libero e denaro ormai da decenni, da generazioni, esse potranno circolare presumibilmente nei primi giorni della settimana automobilistica dal 3 all'11 settembre 2022 sulle nostre strade. Un evento di portata internazionale, con un carattere storico non indifferente che si terrà sul territorio del nostro comune, ne siamo veramente contenti. Ci sarà dunque l'occasione anche per i piloti e il loro seguito di poter conoscere meglio il nostro comune, i nostri villaggi e le offerte turistico-gastronomiche che propongono il nostro territorio.

Questo ci permette di fare un parallelo con gli appassionati di treni, nonché della ferrovia del Bernina. Pure per il restauro di locomotive e carrozze vecchie della ferrovia del Bernina ci sono volute tante persone appassionate che hanno messo a disposizione tempo libero, lavoro e denaro a favore di un obiettivo comune. Oggi, in occasioni speciali, c'è la possibilità di transitare sulla tratta del Bernina – patrimonio mondiale dell'UNESCO – con convogli perfettamente ristrutturati e di ammirarli durante le loro fermate nelle stazioni. Una vera chicca.

Ricordiamo che gli spettatori hanno accesso libero. Il 10 e 11 di settembre ci sarà la possibilità di trasporto ecologico grazie alla Ferrovia retica o al servizio locale dell'auto postale che, comodamente, porta gli spettatori a La Rösa, partenza della competizione, o all'Ospizio Bernina, arrivo della crono salita, questo servizio sarà organizzato rispettando gli orari ufficiali

Le Autorità comunali rivolgono un caloroso invito a tutti a voler trascorrere in prima persona un weekend emozionante e motoristico unico al mondo. ■



INTERNATIONALE ST. MORITZER AUTOMOBILWOCHE

02.-11. September 2022



Schon seit wir 2016 die Bernina Gran Turismo wiederholt erfolgreich über die Bühne gebracht haben, denken wir über die Wiederbelebung der Internationalen St. Moritzer Automobilwoche nach. Was läge schließlich näher? Im ersten Corona-Jahr, 2020, konnten wir dank eines glücklichen Termins und eines guten Schutzkonzeptes die Bernina Gran Turismo fast ungestört durchführen, was uns dazu verleitete, im Folgejahr mit dem Motorsport Rendezvous und dem Kilomètre Lancé den ersten Schritt in Richtung Automobilwoche zu unternehmen.

Die beiden neuen Events kamen gut an und so war die Überlegung, 2022 endgültig die neue Internationale St. Moritzer Automobilwoche komplett zu machen, für uns eigentlich alternativlos.

Die neuen Veranstaltungen waren schnell gefunden: Aus einem Versuchsballon, nämlich dem Expert Talk zum Thema eFuels, wurde ein neues Konzept, das Mobility Forum St. Moritz. Und schließlich wollten wir noch zwei Rallies mit besonderen Schwerpunkten anbieten – Vorkriegsfahrzeuge und analoge Supersportwagen. Somit war einerseits die Targa Poschiavo Engiadina geboren, mit Fokus auf die Baujahre 1905 bis 1926 (zu jung für den London to Brighton Run und zu alt für die Mille Miglia). Und andererseits kamen mit der Super Stick Shift die Supersportwagen der Zeit von 1974 bis 1995 zu Ehren, als es noch keine elektronischen Helferlein gab, als man noch selbst fahren musste und nicht vom Auto gefahren wurde.

Die Auktion von RM Sotheby's verlief 2021 ebenfalls sehr erfolgreich und so wurde diese Zusammenarbeit von beiden Seiten gerne verlängert. Beste Voraussetzungen also für eine „Europäische Car Week“, bei der man einfach ins eigene Fahrzeug steigen und auf Achse über eine der wunderschönen Strecken anreisen kann, die ins Oberengadin führen. Und schon ist man ein aktiver Teil der Veranstaltung und nicht nur Tourist, wie das in Monterey der Fall wäre.

Wir laden Sie also ein, mit Ihrem Oldtimer oder Sportwagen anzureisen und heißen Sie ganz herzlich willkommen zur neuen Europäischen Car Week, der Internationalen St. Moritzer Automobilwoche!

Ever since we successfully staged the Bernina Gran Turismo again in 2016, we have been thinking about reviving the International St. Moritz Automobile Week. After all, what thought could be closer? In the first Corona year, 2020, we were able to hold the Bernina Gran Turismo almost undisturbed thanks to a lucky date and a good protection concept, which led us to take the first step towards the Automobile Week in the following year, 2021, with the Motorsport Rendezvous and the Kilomètre Lancé.

Both new events were well received and so the consideration to finally complete the new International St. Moritz Automobile Week in 2022 was actually without alternative for us.

The new events were quickly found: A trial balloon, namely the Expert Talk on the topic of eFuels, became a new concept, which is the Mobility Forum St. Moritz. And finally, we wanted to offer two rallies with a special focus – pre-war vehicles and analog supercars. Thus, on the one hand, the Targa Poschiavo Engiadina was born, focusing on the 1905 to 1926 model years (too young for the London to Brighton Run and too old for the Mille Miglia). And on the other hand, with the Super Stick Shift, the super sports cars of the period from 1974 to 1995 came to honor, when there were no electronic helpers, when one still had to drive oneself and was not driven by the car.

The 2021 RM Sotheby's auction was also very successful, and so both sides were happy to extend this cooperation. The best conditions, therefore, for a "European Car Week", where you can simply get into your own vehicle and travel on the road along one of the beautiful routes that lead to the Upper Engadine. And already you are an active part of the event and not just a tourist, as would be the case in Monterey.

So, we invite you to come with your classic or sports car and welcome you to the new European Car Week, the International St. Moritz Automobile Week!



B.I. COLLECTION



Sotheby's



DOUGLAS · MACHAT & CIE.
PRIVATE BROKERS



Sotheby's

LACERTA



INTERNATIONALE
ST. MORITZER
AUTOMOBILWOCHE

I.S.A.W. ZEITPLAN · TIMETABLE

This Color Code... ...refers to this event:

	Int. St. Moritzer Automobilwoche
	Kilomètre Lancé
	Targa Poschiavo Engiadina
	Super Stick Shift
	Mobility Forum St. Moritz (Forum Paracelsus)
	Motorsport Rendezvous
	Bernina Gran Turismo
	TCCT eClassic

Freitag, 02.09.22 · Friday, 02.09.22

ab/from 14:00	Anreise, Anmeldung, Fahrerlager geöffnet Arrival, registration, paddock open
---------------	---------------------------------------------------------------------------------

Samstag, 03.09.22 · Saturday, 03.09.22

08:00	Einlass für Besucher Kilomètre Lancé, Engadin Airport Admission for visitors Kilomètre Lancé, Engadin Airport
08:30	Kilomètre Lancé (Motorräder) Kilomètre Lancé (motorcycles)
09:45	Kilomètre Lancé (Automobile) Kilomètre Lancé (automobiles)
10:00 – 18:00	eClassic Lounge Kempinski für ISAW Teilnehmer und Zuschauer geöffnet / open for ISAW participants and spectators
11:30 – 13:30	Mittagspause – Start historischer Flugzeuge Lunch break – launch of historic aircraft
13:45	Show Runs
14:15	Kilomètre Lancé (Motorräder) Kilomètre Lancé (motorcycles)
15:30	Kilomètre Lancé (Automobile) Kilomètre Lancé (Automobiles)
17:15 – 17:30	Parade aller Teilnehmer, angeführt vom Gewinner des „Kilomètre Lancé Design Awards 2022“ Parade of all participants, led by the winner of the “Kilomètre Lancé Design Award 2022”.

Sonntag, 04.09.22 · Sunday, 04.09.22

09:00	Start Targa Poschiavo Engiadina, Fußgängerzone Start Targa Poschiavo Engiadina, pedestrian zone
10:00 – 13:00	„Design Summit“ by Kilomètre Lancé, Mobility Forum St. Moritz “Design Summit“ by Kilomètre Lancé, Mobility Forum St. Moritz
10:00 – 18:00	eClassic Lounge Kempinski für ISAW Teilnehmer und Zuschauer geöffnet / open for ISAW participants and spectators
10:30	Durchfahrt / Passage Targa Poschiavo Engiadina, La Rösa
11:00 – 13:15	Mittagspause Targa Poschiavo Engiadina, Poschiavo, Piazza Comunale Lunch break Targa Poschiavo Engiadina, Poschiavo, Piazza Comunale
13:00 – 14:00	Vortrag (deutsch) Carsten Müller, MdB: „Historische Fahrzeuge und die Mobilität der Zukunft“, Mobility Forum St. Moritz Lecture (german) by Carsten Müller, MoP: “Historic vehicles and the mobility of the future”, Mobility Forum St. Moritz
13:30	Re-Start Targa Poschiavo Engiadina, Poschiavo
14:15 – 15:15	Kaffeepause und Ausstellung der Fahrzeuge Targa Poschiavo Engiadina, La Rösa Coffee break and exhibition of the vehicles Targa Poschiavo Engiadina, La Rösa
15:30	Durchfahrt Ospizio Bernina, Targa Poschiavo Engiadina Passage Ospizio Bernina, Targa Poschiavo Engiadina
16:00	Ziel Targa Poschiavo Engiadina, Kempinski Grand Hotel des Bains Finish Targa Poschiavo Engiadina, Kempinski Grand Hotel des Bains

Montag, 05.09.22 · Monday, 05.09.22

09:30	Start Targa Poschiavo Engiadina, Fußgängerzone Start Targa Poschiavo Engiadina, pedestrian zone
09:45	Zeitprüfung 1 Targa Poschiavo Engiadina, Kempinski Grand Hotel des Bains Time trial 1 Targa Poschiavo Engiadina, Kempinski Grand Hotel des Bains

I.S.A.W. ZEITPLAN · TIMETABLE

10:00 – 18:00	Verpflichtendes freies Training für alle BGT-Fahrer / Mandatory free practice sessions for all BGT drivers
11:45 – 13:20	Mittagspause Targa Poschiavo Engiadina, Albula Hospiz Lunch break Targa Poschiavo Engiadina, Albula Hospiz
14:00	Zeitprüfung Targa Poschiavo Engiadina, Armeelogistikcenter, S-chanf Time trial Targa Poschiavo Engiadina, Armeelogistikcenter, S-chanf
15:30	Ziel Targa Poschiavo Engiadina, Kempinski Grand Hotel des Bains Finish Targa Poschiavo Engiadina, Kempinski Grand Hotel des Bains

Dienstag, 06.09.22 · Tuesday, 06.09.22

09:00	Start Super Stick Shift, Fußgängerzone Start Super Stick Shift, pedestrian zone
09:30	Zeitprüfung Super Stick Shift, Armeelogistikcenter, S-chanf Time trial Super Stick Shift, Armeelogistikcenter, S-chanf
10:00 – 18:00	Verpflichtendes freies Training für alle BGT-Fahrer / Mandatory free practice sessions for all BGT drivers
10:30	Super Stick Shift am Umbrail Pass Super Stick Shift at Umbrail Pass
13:15 – 14:30	Mittagspause Super Stick Shift, Poschiavo, Croce Bianca Lunch break Super Stick Shift, Poschiavo, Croce Bianca
14:00 – 19:00	Ankunft, Check-In Motorsport Rendezvous Arrival, Check-In Motorsport Rendezvous
ab/from 15:30	Ziel Super Stick Shift, Kempinski Grand Hotel des Bains Finish Super Stick Shift, Kempinski Grand Hotel des Bains

Mittwoch 07.09.22 · Wednesday 07.09.22

10:00	Start Super Stick Shift, Fußgängerzone Start Super Stick Shift, pedestrian zone
10:00 – 18:00	Verpflichtendes freies Training für alle BGT-Fahrer / Mandatory free practice sessions for all BGT drivers
ab/from 10:00	Einlass Motorsport Rendezvous, Kempinski Grand Hotel des Bains Admission open Motorsport Rendezvous, Kempinski Grand Hotel des Bains

10:00 – 16:00	Fragebogen Klassensieger Motorsport Rendezvous (Teilnehmerbewertung) abgeben Ballot class winners Motorsport Rendezvous (participant evaluation)
10:00	Vortrag (deutsch) „Das Auto als Speicher – Bidirektionales Laden in der Praxis“, Dr. Uwe Koenzen, Mobility Forum St. Moritz Lecture (German) “The car as storage – bidirectional charging in practice”, Dr. Uwe Koenzen, Mobility Forum St. Moritz
11:00	Vortrag (deutsch) „Elektrische Ikonen – klassische Fahrzeuge und eMobilität“, Dr. Uwe Koenzen, Mobility Forum St. Moritz Lecture (German) “Electric icons – classic vehicles and eMobility”, Dr. Uwe Koenzen, Mobility Forum St. Moritz
11:30 – 13:30	Light Lunch, Motorsport Rendezvous (nur Teilnehmer) Light Lunch, Motorsport Rendezvous (participants only)
12:00 – 13:30	Mittagspause Super Stick Shift, Davos, Hotel Alpen Gold Lunch Break Super Stick Shift, Davos, Hotel Alpen Gold
14:00	Super Stick Shift, Durchfahrt Flüela Pass Super Stick Shift, passage Flüela Pass
14:15 – 14:30	Zeitprüfung Super Stick Shift, Armeelogistikcenter, S-chanf Time trial Super Stick Shift, Armeelogistikcenter, S-chanf
14:00 – 15:30	Vortrag „Innovation and disruption in the world of auction houses and collecting“, by RM Sotheby’s, Mobility Forum, Forum Paracelsus Lecture “Innovation and disruption in the world of auction houses and collecting”, by RM Sotheby’s, Mobility Forum, Forum Paracelsus
ab/from ca. 15:30	Ziel Super Stick Shift, Kempinski Grand Hotel des Bains Target Super Stick Shift, Kempinski Grand Hotel des Bains
16:00 – 17:30	Diskussionsrunde (englisch) „Die Zukunft des Automobildesigns – Das Interieur wird neu zum Herzstück für die junge Generation“, B.I. Collection, Mobility Forum St. Moritz Round table discussion (English) “The future of automotive design – the interior is becoming a new centerpiece for the young generation”, B.I. Collection, Mobility Forum St. Moritz

I.S.A.W. ZEITPLAN · TIMETABLE

Donnerstag, 08.09.22 · Thursday, 08.09.22

09:00	Fahrerbesprechung, Motorsport Rendezvous Tour, Kempinski Grand Hotel des Bains, Lobby Bar Drivers' Briefing, Motorsport Rendezvous Tour, Kempinski Grand Hotel des Bains, Lobby Bar
09:30	Start zum Driving Day MR vor dem Kempinski Grand Hotel des Bains Start of Driving Day MR in front of the Kempinski Grand Hotel des Bains
ab/from 10:00	Viewing RM Sotheby's, Tennis Center, Kempinski Grand Hotel des Bains Viewing RM Sotheby's, Tennis Center, Kempinski Grand Hotel des Bains
10:00 – 18:00	Verpflichtendes freies Training für alle BGT-Fahrer / Mandatory free practice sessions for all BGT drivers
10:00 – 11:00	Vortrag (deutsch) „Umweltsensitives Verkehrsmanagement: Optimierung des Verkehrsflusses“, Eric Lindzus (Bosch), Mobility Forum St. Moritz Lecture (german) "Environmental Sensitive Traffic Management: Traffic flow optimization", Eric Lindzus (Bosch), Mobility Forum St. Moritz
11:00	Durchfahrt Zernez, Motorsport Rendezvous Passage Zernez, Motorsport Rendezvous
11:00 – 12:00	Vortrag (deutsch) „Luftqualität 4.0: 100%ige Transparenz und neue Dienstleistungen für den Tourismus“, Eric Lindzus (Bosch), Mobility Forum St. Moritz Lecture (german) "Air Quality 4.0: 100% transparency and new services for tourism", Eric Lindzus (Bosch), Mobility Forum St. Moritz
13:40	Durchfahrt Graun im Vinschgau (Reschensee), Motorsport Rendezvous Passage Graun in Vinschgau (Reschensee), Motorsport Rendezvous
15:00 – 18:00	Technische Abnahme Bernina Gran Turismo, Park Kempinski Grand Hotel des Bains Technical inspection Bernina Gran Turismo, Park Kempinski Grand Hotel des Bains
15:30	Ziel Motorsport Rendezvous Tour, Kempinski Grand Hotel des Bains Finish Motorsport Rendezvous Tour, Kempinski Grand Hotel des Bains
ab/from 16:00	Ausgewählte Fahrzeuge Motorsport Rendezvous ausgestellt am Helipad Paradiso Selected vehicles Motorsport Rendezvous exhibited at Helipad Paradiso

16:00 – 17:15	Lecture (english) „A record breaking 2022 for the collectors market and the future ahead“, by RM Sotheby's, Mobility Forum, ATTENTION: takes places in the Tennis Center, Kempinski Grand Hotel des Bains
Abends Evening	Teilnehmer-Dinner, Paradiso PRÄSENTIERT VON MERCEDES BENZ Participants Dinner, Paradiso PRESENTED BY MERCEDES BENZ

Freitag, 09.09.22 · Friday, 09.09.22

09:00 – 13:00	Technische Abnahme Bernina Gran Turismo, Park Kempinski Grand Hotel des Bains Technical inspection Bernina Gran Turismo, Park Kempinski Grand Hotel des Bains
10:00 – 18:00	Verpflichtendes freies Training für alle BGT-Fahrer / Mandatory free practice sessions for all BGT drivers
10:00	Viewing RM Auktion, Tennis Center, Kempinski Grand Hotel des Bains Viewing RM Auction, Tennis Center, Kempinski Grand Hotel des Bains
10:00	Fachvortrag (deutsch) „Spezialversicherung für Sammlungen und Sammlungsmanagement“, Douglas Machat & Cie und Carficionado, Mobility Forum St. Moritz Lecture (german) "Special Insurance for collections and Collection Management", Douglas Machat & Cie and Carficionado, Mobility Forum St. Moritz
11:00	Sotheby's Expert Talk (english): The Mythical Cartier Cheich Watch Mobility Forum St. Moritz
13:00	Fachvortrag (deutsch) „eFuels – ist das die Zukunft?“, Matthias Braun, Saudi Aramco Research, Mobility Forum St. Moritz Lecture (german) "eFuels", Matthias Braun, Saudi Aramco Research, Mobility Forum St. Moritz
13:45	Fachvortrag (deutsch) „Fortschrittliche Biokraftstoffe“, Matthias Braun, Mobility Forum St. Moritz Lecture (german) "Advanced Biofuels", Matthias Braun, Mobility Forum St. Moritz
14:30	Fachvortrag (deutsch) „Wasserstoff Potenzial Europa“, Matthias Braun, Mobility Forum St. Moritz Lecture (german) "Hydrogen Potential Europe", Matthias Braun, Mobility Forum St. Moritz

I.S.A.W. ZEITPLAN · TIMETABLE

Sonntag, 11.09. · Sunday, 11.09.22

07:40	Bernina Gran Turismo, Rennen #3 und #4 (Bernina Strasse bis 11:20 gesperrt) Bernina Gran Turismo, Race #3 and #4 (Bernina road closed until 11:20 am)
10:00 – 18:00	eClassic Lounge Kempinski für BGT-Zuschauer und Besucher geöffnet / open for BGT spectators and visitors
Ca. 12:30	Siegerehrung Bernina Gran Turismo am Ospizio Bernina Award ceremony Bernina Gran Turismo at Ospizio Bernina

Wichtige Anmerkung: Dieses Programm gibt nur einen Überblick zum Zeitpunkt der Drucklegung. Kurzfristige Programmänderungen können jederzeit vorkommen. Bitte beachten Sie ggf. Durchsagen und aktuelle Meldungen vor Ort.

Important note: This program only gives an overview at the time of printing. Short-term program changes may occur at any time. Please pay attention to announcements and current messages on site, if necessary.

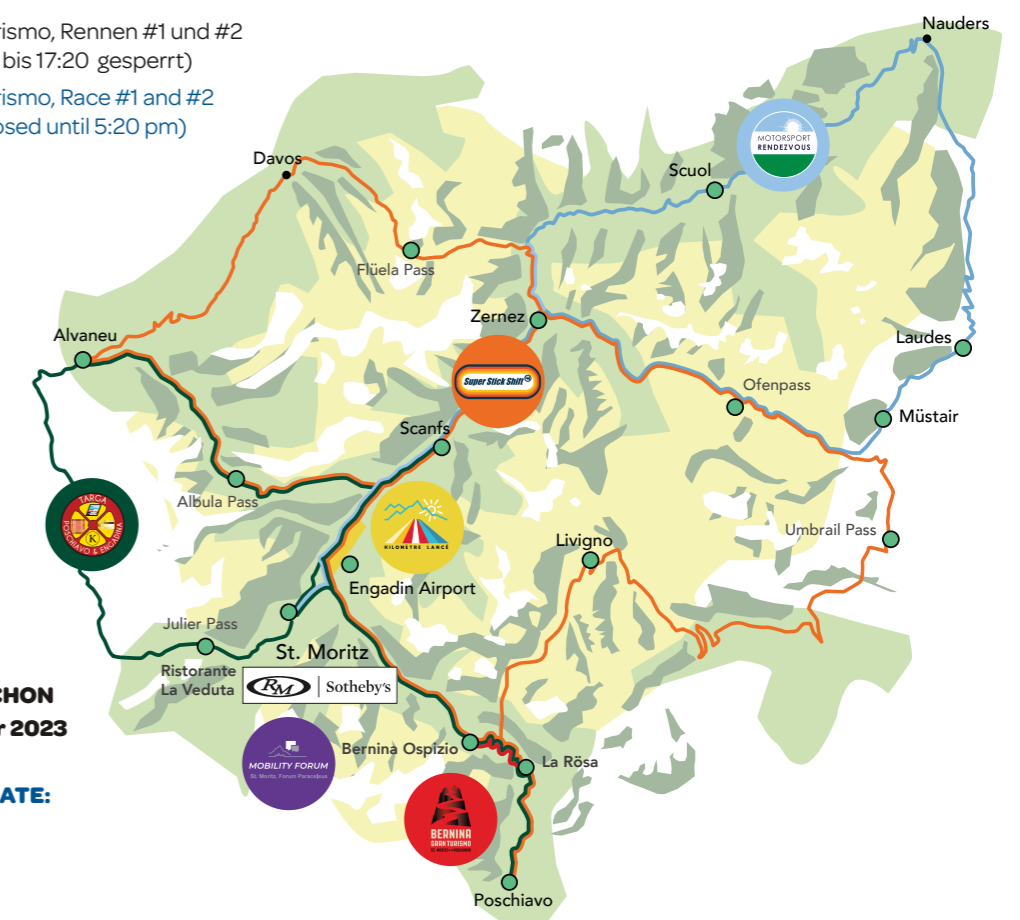
17:30	Aperitiv/Dinner für Teilnehmer & Gäste PRÄSENTIERT VON RM SOTHEBY'S Aperitiv/Dinner for participants & guests PRESENTED BY RM SOTHEBY'S
19:00	Auktion RM Sotheby's (Tennis Center, Kempinski Grand Hotel des Bains) Auction RM Sotheby's (Tennis Center, Kempinski Grand Hotel des Bains)

Samstag, 10.09.22 · Saturday, 10.09.22

06:30	Fahrerlager geöffnet Paddock open
07:40	Bernina Gran Turismo, Freies Training #1 und #2 (Bernina Strasse bis 11:20 gesperrt) Bernina Gran Turismo, Free Practice #1 and #2 (Bernina road closed until 11:20 am)
10:00 – 18:00	eClassic Lounge Kempinski für BGT-Zuschauer und Besucher geöffnet / open for BGT spectators and visitors
11:20 – 13:40	Mittagspause, Bernina Pass für allgemeinen Verkehr geöffnet Lunch break, Bernina Pass open for general traffic
13:40	Bernina Gran Turismo, Rennen #1 und #2 (Bernina Strasse bis 17:20 gesperrt) Bernina Gran Turismo, Race #1 and #2 (Bernina road closed until 5:20 pm)

BIS NÄCHSTES JAHR – JETZT SCHON
VORMERKEN: 1. – 10. September 2023

UNTIL NEXT YEAR – SAVE THE DATE:
September 1 – 10, 2023.



INTERNATIONAL ST. MORITZ AUTOMOBILE WEEK

ARTIKEL AUS OCTANE #230 AUGUST 2022

9 SEPTEMBER 2022

ST. MORITZ

IN ASSOCIATION WITH INTERNATIONALE ST. MORITZER AUTOMOBILWOCHEN



1936 Bugatti Type 57S Atalante
Estimate: CHF10,000,000 - CHF12,000,000

REGISTER TO BID

UK +44 (0) 20 7851 7070
ITALY +39 02 9475 3812
FRANCE +33 (0) 1 76 75 32 93
SWITZERLAND +41 (0) 79 801 80 23
GERMANY +49 (0) 800 000 7203
NETHERLANDS +31 653 84 19 60



rmsothebys.com



Die OCTANE (UK) ist nach wie vor das weltweit führende Klassiker-Magazin. Seit 2003 sind mittlerweile 231 Ausgaben erschienen, die so manchen Regalmeter in den „Männerhöhlen“ der Welt füllen.

In Ausgabe #230 ist ein 8seitiges Advertorial der Internationalen St. Moritzer Automobilwoche abgedruckt. Man kann somit mit Fug und Recht behaupten, dass nun jeder ernst zu nehmende Oldtimer-Sammler weltweit schon einmal von der „Europäischen Automobilwoche“ gehört hat und weiß, dass es nicht nur um Automobile, sondern um viel mehr geht: Motorräder, Diskussionen, alternative Kraftstoffe, Auktionen, Sammlerfahrzeuge – kurz: um Mobilität. ■

OCTANE (UK) is still the world's leading classic magazine. Since 2003, in total 231 issues have now been published, filling many meters of bookshelves in the “man caves” of the world.

In issue #230, an 8-page advertorial of the International St. Moritz Automobile Week is printed. It is therefore fair to say that now every serious classic car collector in the world has heard of the “European Automobile Week” and knows that it is not just about automobiles, but much more: motorcycles, discussions, alternative fuels, auctions, collector vehicles – in short: mobility. ■

ADVERTISING FEATURE – INTERNATIONAL ST. MORITZ AUTOMOBILE WEEK



A CAR WEEK FOR EUROPE

*Something for everyone – that's the motto of the
International St. Moritz Automobile Week*

UP UNTIL 1925 cars were not permitted on the Upper Engadin's dusty roads, the boss of oil company Shell at that time being unimpressed with the dust raised by passing drivers while he was playing golf in St. Moritz. To combat the problem he had the road paved between Samedan and Pontresina and gave it the nickname Shellstraße (Shell Road). Soon after that, in 1929, the International St. Moritz Automobile Week was born, not only to celebrate the excitement of motoring and the mobility it offered, but also as a means of attracting tourists. The nascent St. Moritz Automobile Week consisted of a number of events such as the Kilomètre Lancé (a 1km sprint), a Concours d'Elegance in front of the Kurhaus (now the Kempinski Grand Hotel des Bains), a number of driving tests and a rally. The crowning glory, though, was the Bernina race. The first, in 1929, was won by racing great Hans Stuck in an Austro-Daimler, followed in 1930 by another A-lister, Louis Chiron in a Bugatti.

The plan was a success with more and more tourists seeking recreation in St. Moritz and the rest, as they say, is history. The town also managed to benefit from the 1928 Winter Olympics, but it wasn't until 2015, when a small group of passionate enthusiasts led by collector, patron and motorsport enthusiast Kurt Alexander Engelhorn went about reviving the Bernina race, that St. Moritz became a classic motoring shrine.

**'Imagine if the Mille Miglia and
the Goodwood Festival of Speed
had a baby – in the Swiss Alps'**

The new event, limited to 80 vehicles and called Bernina Gran Turismo, soon acquired cult status with devotees around the world. A wide variety of media such as Petrolicious praised the event: 'The Bernina Gran Turismo is the best event I've been to all year' and 'Imagine if the Mille Miglia and Goodwood's Festival of Speed had a baby in the Swiss Alps.' Forbes magazine called it the 'World's Most Beautiful Vintage Racing Competition', only adding to the event's formidable reputation.

After that it was the close co-operation with the town of St. Moritz that allowed the event to grow and evolve. And it was such a success that the organisers' thoughts soon moved to reviving not just the Bernina, but the entire Automobile Week. During the pandemic year 2020, when most events were cancelled or moved to a different date, the BGT continued unflustered. In the second corona year, two more events were added: Kilomètre Lancé - Alpine 1000, and Motorsport Rendezvous.

The new International St. Moritz Automobile Week was born!

ADVERTISING FEATURE – INTERNATIONAL ST. MORITZ AUTOMOBILE WEEK

The reborn International St. Moritz Automobile Week

AS IN THE EARLY YEARS, the kilometre sprint opens the series of events, while the Motorsport Rendezvous is held outside the former Kurhaus and the Bernina Gran Turismo remains the crowning glory.

Today the Kilometre Lancé – Alpine 1000 sprint race is no longer run on the historic Shell Road but on the runway at the nearby Engadin Airport. Incredibly, all international flights are suspended for a few hours as planes make way for the wonderful sight and sound of classic cars and motorcycles. Instead of private jets, spectators can see a 1919 Blitzen Benz thunder down the runway followed by the fabulous Wisconsin Special, another prehistoric behemoth. An old Benelli motorcycle dices with a Maserati 250F while an Abarth record car tries to keep up with legendary Norman Dewis's world record 'Jabbeke' Jaguar XK120. This new kilometre race is a wild and spectacular thing.

Rather less wild is 'The Motorsport Rendezvous, which takes its cars from a luxurious garden party. Held in front of the Kempinski Grand Hotel des Bains just as it was almost a century ago, it exudes a relaxed yet dignified atmosphere and is, in essence, a sublime Concours d'Elegance... but without actually being one. In the afternoon, the cars go on display at the Paradiso Mountain Club, surrounded by magnificent Alpine scenery and creating a timeless vista that could only exist in St. Moritz.

For many, however, the highlight of 2021 was Switzerland's first RM Sotheby's auction, in which 18 of 24 cars were sold, amassing 18 million Swiss Francs. Naturally, the revived International St. Moritz Automobile Week was topped off by the wonderful Bernina Gran Turismo.

Such was the success of 2021 that it was decided to add a further three events to the burgeoning festival for 2022. The Targa Poschiavo Engadina is a two-day rally for pre-war cars from 1905 to 1926 – those too young for the London to Brighton Veteran Car Run yet too old for the Mille Miglia – but is open to all pre-war cars. The challenges of crossing Alpine passes were rather more daunting when these cars were new, but this wonderful event has been meticulously tailored to acknowledge the age

of these cars, while still being demanding on them and their crews. Just as a hundred years ago, many old cars could tackle the steep uphill sections with relative ease as a lack of outright performance is more than made up for with puddles of torque and enthusiasm.

Also new for 2022 is Super Stick Shift, a rally for 'analogue' high-performance cars dating from 1974 to 1995. Anything from a Porsche 2.7 RS to Ferrari F40 is welcome, as long as it has two doors, a manual transmission and no electronic assistance. Two days criss-crossing the Alpine passes include the Stelvio and will leave a lasting impression on participants. Plus, of course, there will be evening events St. Moritz-style!

In addition, the innovative Mobility Forum St. Moritz will focus on topics of historic and current mobility, while there will again be a showstopping RM Sotheby's auction.

'Despite a limited amount of participant spaces, it's not too late to register!'

In the tradition of the Bernina Gran Turismo, all drive events are limited to 80 participants, guaranteeing an informal atmosphere along with exclusivity and a safe environment. It is testament to these events that so many participants keep coming back, including big names in the classic car scene, plus racers such as Strietzel Stück, Arturo Merzario, Stefan Johansson or Andy Wallace. Yet it's the hardcore enthusiasts from all corners of the globe that make this experiential event so unique, so why not become a part of it while entries for 2022 are still open!



Clockwise
Bernina Gran Turismo attracts the world's best cars, such as the iconic 'Breaker' Ferrari; the former Kurhaus hosts Motorsport Rendezvous; the hospitality is legendary providing new friends for life; while rallies offer a lifetime of memories.



ADVERTISING FEATURE – INTERNATIONAL ST. MORITZ AUTOMOBILE WEEK

You can all join in...

THE INTERNATIONAL St. Moritz Automobile Week has all the ingredients to help it become the European Monterey Car Week. All you really have to do to be part of it is to jump in your classic car, motorcycle or sports car and drive over one of the wonderful roads crossing the Alps to St. Moritz. Spectators, after all, also make up a key element of this multi-faceted hobby, and all visitors, whether they are racing or not, will enjoy the many amenities of this world-renowned resort during the highlight of its summer season.

St. Moritz welcomes you: you will be a guest among friends, and you can enjoy your historic motoring with like-minded souls, celebrating this vital cultural asset. Some may participate in the events, others may only look on, but everyone is a part of the whole.



Seven unique events, one common goal

KILOMETRE LANCE – ALPINE 1000

The kilometre race at Engadin Airport is the only 1000m sprint of its kind for classic cars in Europe. It is open to both motorcycles and cars, with 2022's focus being on 'Design in Motion and Record Cars'. There is very limited parking close to the event, so it is essential to follow the signage.

TARGA POSCHIAVO ENGIADINA

The Targa is a rally for pre-war classic cars, ostensibly for vehicles from between 1905 and 1926 – those too young for London to Brighton, yet too old for the Mille Miglia – though other pre-war years are eligible, too. The route, while strenuous, is tailored to the age and capability of these cars and the accompanying evening events promise to provide a lifetime of memories. Route details will be available online, allowing spectators to position themselves for some wonderful car-spotting opportunities.

SUPER STICK SHIFT

'When supercars were superstars' is the motto for this rally for 'analogue' two-door cars built between 1974 and 1995. There will be challenging roads and driving fun aplenty because these cars were created to be driven, and driven hard! No matter if it's a Lamborghini Diablo or a Monteverdi Hai, a Bugatti EB110 or a De Tomaso Pantera, a Ferrari F40 or an Alfa Romeo SZ, this tour with like-minded petrolheads over the Alpine passes near St. Moritz will make every enthusiast's heart beat a little faster! This route will also be available online, allowing spectators plentiful opportunities to tick off their Top Trumps favourites.

MOBILITY FORUM

A new forum for lectures and discussions about transport and mobility yesterday, today and tomorrow. One of the most important topics on the agenda will be eFuels, because it looks likely that, without them, the 1.3 billion internal combustion engine cars might struggle to survive. Further topics will be the future for large vehicle collections; risk assessment and collection management. A detailed agenda will be published closer to the event and participation is limited but free.

MOTOSPORT RENDEZVOUS

What is Motorsport Rendezvous? It is a luxurious yet relaxed garden party featuring race and sports cars as well as vehicles from many other different areas, such as movie cars, or collection highlights. There will be two days of car talk, one of them including a tour that is also open to participants' modern cars, if the car they brought to display is not road-registered. Although it is not a conventional Concours d'Elegance, there will still be a jury judging the entrants and, thanks to the generous support of the municipality of St. Moritz, admission for spectators is free.

RM SOTHEBY'S AUCTION

Following the success of last year's sale, where 18 out of 24 cars were sold, raising SF18m, RM Sotheby's will again hold an auction for classic and modern collector cars.

BERNINA GRAN TURISMO

The world-famous hillclimb over the Bernina Pass: this 3.5-mile, closed-road track with over 50 corners has FIA approval and meets the highest safety standards. Board the Rhaetian Railway in St. Moritz, Pontresina or Diavolezza and you can find yourself right by the finish line. From there, just a short walk offers wonderful spectating opportunities along the course and, remarkably, watching even this blue ribbon event is free.



This picture and above
Targa Poschiavo
Engadina aims to
challenge pre-war cars,
a sport which is the
wildest part of the week.

ADVERTISING FEATURE – INTERNATIONAL ST. MORITZ AUTOMOBILE WEEK



This picture shows all around the 1937 Alfa Romeo road racing Gran Turismo coming with its 50 challenging corners.



More than just a patron: a visionary and an inspiration

KURT A ENGELHORN wears many hats: patron, investor, collector. He's especially interested in classic cars and art, so it doesn't come as any surprise that his collection comprises many cars that combine the two. The Jabbeke World Land Speed Record Jaguar XK120, for example, with its unique, streamlined body is just one of them. But Engelhorn and his private equity firm KUSANA don't do 'static' – excellence and the desire to keep moving are more his thing – and at last year's Kilomètre Lancé the Jaguar was allowed to prove its mettle. Because his four daughters share his passion, the future of automotive enthusiasm is in safe hands.

When Engelhorn asked his collection manager Florian Seidl if he could help him revive the Bernina race, Seidl didn't think twice. The activities are supported by the KUSANA family holding as part of their striving for excellence. Together with a small team of international professionals (you can imagine you need real pros to get approval in Switzerland for a timed race event on a public road!) in just a few years the group managed to put the Bernina Gran Turismo back on the map, and then breathe new life into the St. Moritz Automobile Week with a number of additional events.



eClassic racing at its best, plus a round table discussion

IMAGINE A VIRTUAL SPACE populated by a dynamic and international community of enthusiasts who are passionate about classic cars. Imagine a whole new dimension of classic car experience.

There are just a few hillclimbs giving drivers an excellent view, and in this regard the Bernina Gran Turismo is one of the best: a striking experience that has now been scanned and recreated with modern technology for use in eClassic simulators. The quality and breathtaking realism of this new innovation were on show during last year's event.

eClassic allows participants to familiarise themselves with the track from behind the wheel of a simulator in 100% accurate detail without taking any unnecessary risks for themselves, their cars, the track or nature – a world first, of which we will hear a lot more.

The groundbreaking TCCT needs no introduction. The publication *The Key* has become industry standard with regards to collections. As last year, TCCT mastermind Fritz Kaiser will hold his round table during Automobile Week, with a who's who of the classic car scene participating.

It's not just an event, it's a mobility platform

WHEN YOU TALK to Florian Seidl, it soon becomes clear what he and Kurt Engelhorn's KUSANA are after: 'Together with the municipality of St. Moritz and our partners TCCT and RM Sotheby's we are building a platform to secure ICE (internal combustion engine) mobility for the years ahead during this week as a location for historic mobility and culture. Let's be honest, pressure is growing and the collector car community needs new future-proof venues in order to allow the continued use of their cars and to solidify their investment into collector cars. Maybe there will be just a handful of venues in the annual circus where the action and the art form automobile will manifest themselves. That's what drives my work and that of KUSANA. We are thinking ten years ahead. Every participant and every spectator supports this hobby loved by millions. Welcome to the St. Moritz Automobile Week!'



INTERNATIONALE ST. MORITZER AUTOMOBILWOCHE

EINE „CAR WEEK“ FÜR EUROPA
TEXT AUS OCTANE #230 · AUGUST 2022

St. Moritz. Bis 1925 waren Automobile noch verboten auf den staubigen Straßen des Oberengadins. Der damalige Chef von Shell fühlte sich durch den aufgewirbelten Staub der frühen Automobilisten beim Golfspiel in St. Moritz gestört und ließ kurzerhand die erste Straße zwischen Samedan und Pontresina teeren, weshalb die Straße fortan Shellstraße hieß. Schon wenige Jahre später, 1929, wurde die Internationale St. Moritzer Automobilwoche ins Leben gerufen, der Begeisterung für die Mobilität folgend und um damit Touristen anzulocken. Die Veranstaltungsreihe bestand aus dem Kilometerrennen auf besagter Shellstraße, einer Schönheitskonkurrenz vor dem Kurhaus (heute Kempinski Grand Hotel des Bains), Geschicklichkeitsfahrten, sowie einer Sternfahrt. Den krönenden Abschluss der St. Moritzer Automobilwoche bildete schließlich das Berninarennen. 1929 von Hans Stuck auf Austro Daimler und 1930 von Chiron auf Bugatti gewonnen. Hochkaräter waren am Start!

Die Rechnung ging auf, die Erholungssuchenden kamen in immer größerer Zahl, der Rest ist High-Society Geschichte. Man konnte auch noch vom Ruhm der Winterolympiade 1928 zehren. Und so dauerte es bis 2015, bis eine kleine Gruppe rund um den Sammler, Mäzen und Motorsport-Enthusiasten Kurt Alexander Engelhorn das Berninarennen wieder richtig aufleben ließ.

„Stell Dir vor, die Mille Miglia und das Goodwood Festival of Speed bekämen ein Kind in den Schweizer Alpen“

Die Bernina Gran Turismo, so der neue Name der Traditionsveranstaltung, erlangte schon bald internationalen Kultstatus. Auf zahlreichen Plattformen, wie z.B. Petrolicious, lobte man „The Bernina Gran Turismo is the best event I've been to all year“ oder „Imagine if the Mille Miglia and Goodwood's Festival of Speed had a Baby in the Swiss Alps“. Auch das Forbes Magazin sprach von der „World's Most Beautiful Vintage Racing Competition“ und trug so zum guten Ruf des Rennens bei.

Nicht zuletzt war es aber auch die großartige Kooperation mit St. Moritz, die es der Veranstaltung erlaubte, sich stetig zu entwickeln. Das Teilnehmerfeld war von Anfang an auf 80 Fahrzeuge limitiert. Die Veranstalter hatten natürlich schon früh die Idee, nicht nur das Berninarennen, sondern vielmehr die ganze Automobilwoche wieder aufleben zu lassen. Im Pandemiejahr 2020 wurden die meisten Veranstaltungen verschoben oder ganz abgesagt, die „BGT“ fand ungestört statt. Und im zweiten Corona-Jahr wurden ihr sogar zwei weitere Veranstaltungen zur Seite gestellt: Kilomètre Lancé – Alpine 1000 und Motorsport Rendezvous.

Die neue Internationale St. Moritzer Automobilwoche war geboren

Wie historisch vorgegeben, eröffnete das Kilometerrennen den Veranstaltungsreigen, das Motorsport Rendezvous fand beim

ehemaligen Kurhaus statt und die Woche wurde von der Bernina Gran Turismo gekrönt.

Das Beschleunigungsrennen Kilomètre Lancé – Alpine 1000 findet heute natürlich nicht mehr auf der historischen Shellstraße statt, aber gleich nebenan in Sichtweite, auf der Start- und Landebahn des Engadin Airport. Dort wird der internationale Flugverkehr für einige Stunden unterbrochen und die Szenerie von klassischen Automobilen und historischen Motorrädern übernommen. Dann donnert statt eines Privat-Jets der legendäre Blitzen Benz von 1919 die Gerade hinunter, gefolgt vom sagenhaften Wisconsin Special, ebenfalls ein prähistorisches Hubraum-Monster. Ein altes Benelli-Rennmotorrad misst sich mit einem Maserati 250F und ein Abarth Rekordwagen versucht mit dem Weltrekord Jabbeke Jaguar XK 120 von Norman Dewis mitzuhalten. Eine wilde Veranstaltung ist das neue Kilometerrennen.

Dagegen orientiert sich das Motorsport Rendezvous eher an einer luxuriösen Gartenparty und gibt den Concours d'Elegance, ohne wirklich einer zu sein. Eine gediegen entspannte Atmosphäre liegt über dem Kurpark vor dem Kempinski Grand Hotel des Bains, das schon 92 Jahre zuvor eine prächtige Kulisse abgab. Die Highlights der Veranstaltung werden am Nachmittag am Paradiso Mountain Club in hochalpiner Kulisse präsentiert. Bilder für die automobile Ewigkeit, die einfach nur in St. Moritz entstehen können – „over the Top of the World“.

Ein besonderes Highlight war schließlich die erste Auktion von RM Sotheby's in der Schweiz, die mit dem Verkauf von 18 der 24 eingelieferten Fahrzeuge und einem Gesamterlös von 18 Mio. Schweizer Franken endete. Und schließlich fand auch die neue Internationale St. Moritzer Automobilwoche mit der Bernina Gran Turismo wieder ihren krönenden Abschluss.

Dieser Erfolg 2021 war Grund genug, für 2022 nochmals drei neue Veranstaltungen in den Kalender aufzunehmen. Die Targa Poschiavo Engiadina, eine zweitägige Rallye für Vorkriegsfahrzeuge von 1905 bis 1962 – zu jung für London-Brighton und zu alt für die Mille Miglia (aber offen für alle Vorkriegsautomobile!). Eine erfrischende Veranstaltung, angepasst an die betagten Fahrzeuge, die gleichwohl gefordert werden wollen. Vor rund 100 Jahren waren die Herausforderungen einer Passüberquerung noch deutlich größer als sie es heute sind. Trotzdem nimmt mancher Veteran die Steigungen überraschend leicht unter die Räder – mangelnde Leistung wird mehr als ausgeglichen durch großes Drehmoment und Enthusiasmus.

Danach dann Super Stick Shift, ebenfalls eine Rallye, diesmal aber für analoge Supersportler der Jahre 1974 bis 1995: Von Porsche 2.7RS über Lamborghini Countach bis zu Ferrari GTO, F40 und F50 ist alles gerne gesehen, was zwei Türen, eine Handschaltung und keine elektronischen Helferlein hat. Zwei Tage über die Pässe der

INTERNATIONALE ST. MORITZER AUTOMOBILWOCHE

EINE „CAR WEEK“ FÜR EUROPA
TEXT AUS OCTANE #230 · AUGUST 2022

Hochalpen, inklusive Stilsfer Joch werden die Teilnehmer sicher nicht unbeeindruckt lassen. Selbstverständlich gibt es die entsprechenden Abendveranstaltungen auf höchstem Schweizer St. Moritz-Niveau.

Außerdem wird das Mobility Forum St. Moritz die Aufmerksamkeit auf klassische und aktuelle Mobilitätsthemen lenken. Und natürlich findet auch wieder eine Auktion von RM Sotheby's statt.

Alle Fahrevents sind übrigens auf ca. 80 Teilnehmer begrenzt, was eine beinahe familiäre Stimmung erlaubt und eine gewisse Exklusivität in einem sicheren Environment garantiert.

„Trotz begrenzten Teilnehmerzahlen ist es noch nicht zu spät, um sich anzumelden!“

Es gibt viele „Wiederholungstäter“ und auch die ganz großen Namen der Szene sind immer mit dabei. Neben Rennfahrern wie Striezel Stuck, Arthurio Merzario, Stefan Johansson oder Andy Wallace sind es aber die Enthusiasten aus allen Teilen der Welt, die diese Veranstaltung liebenswürdig, exklusiv und erlebbar machen. Warum also nicht ein Teil davon werden, wenn die Teilnehmerlisten für 2022 noch offen sind!

Eine Autowoche zum mitmachen

Die Internationale St. Moritzer Automobilwoche hat das Zeug, zu einer kleinen „Monterey Car Week“ im Herzen Europas zu werden. Einer Automobilwoche, die einem die Gelegenheit bietet, ein aktiver Teil davon zu sein. Man kann einfach daheim in den eigenen Oldtimer, auf das Motorrad oder in den Sportwagen steigen, die Anfahrt über eine der wunderbaren Straßen genießen, die nach St. Moritz führen und man ist dabei – als aktives Mitglied der vielschichtigen Gemeinschaft, die dieses Hobby bildet. Der Höhepunkt der St. Moritzer Sommersaison bietet auch Zuschauern die gewünschten Annehmlichkeiten des berühmten Ressorts.

Man wird in St. Moritz willkommen geheißen, ist zu Gast bei Freunden und kann unter Gleichgesinnten die historische Mobilität als erhaltenswertes Kulturgut befinden. Manche werden an einer Veranstaltung teilnehmen, manche „nur“ zuschauen. Aber jeder ist ein aktiver Teil des Ganzen.

Sieben einzigartige Veranstaltungen – ein gemeinsames Interesse

Kilomètre Lancé – Alpine 1000

Das Kilometerrennen auf dem Engadin Airport ist das einzige Beschleunigungsrennen für klassische Fahrzeuge in Europa über die Distanz von 1000 Metern. Es ist offen für Motorräder und Automobile, die Schwerpunkte 2022 sind Design in Motion und Record

Cars. Die Parkplätze in der unmittelbaren Umgebung sind etwas begrenzt, daher bitte auf die aktuelle Beschilderung achten.

Targa Poschiavo Engiadina

Eine fahr-aktive Oldtimer-Rallye für Vorkriegsfahrzeuge. Der Hauptfokus liegt bei Fahrzeugen der Baujahre 1905 bis 1926 – zu jung für London-Brighton und zu alt für Mille Miglia. Aber auch andere Vorkriegs-Baujahre werden angenommen! Ein an die alten Fahrzeuge angepasstes Streckenprofil, kombiniert mit der richtigen Streckenlänge und unvergesslichen Abendveranstaltungen verspricht ein besonderes Erlebnis. Die Strecke wird online veröffentlicht und bietet damit jede Menge Gelegenheit zum car-spotting!

Super Stick Shift

„WHEN SUPERCARS WERE SUPERSTARS“ ist das Motto der Rallye für analoge, zweitürige Supersportwagen von 1974 bis 1995. Herausfordernde Strecken mit Fahrspaß im Überfluss, denn mit diesen Fahrzeugen muss man noch selbst fahren und wird nicht gefahren. Egal ob Lamborghini Diablo oder Monteverdi Hai, ob Bugatti EB110 oder de Tomaso Pantera, ob Ferrari F40 oder Alfa Romeo SZ – eine Ausfahrt mit Gleichgesinnten über die Pässe der Umgebung von St. Moritz lässt jedes Autofahrerherz höher schlagen! Auch diese Fahrstrecke wird auf der Homepage veröffentlicht und so lassen sich zahlreiche gute Punkte ausmachen, um die einstigen Helden eines jeden Autoquartetts live zu erleben.

Mobility Forum

Ein neues Forum für Vorträge und Diskussionen über klassische und aktuelle Themen der Mobilität von gestern, heute und morgen. Eines der wichtigsten aktuellen Themen sind eFuels, denn ohne synthetische Kraftstoffe lassen sich die weltweit über 1,3 Mrd Verbrenner (nur PKW) womöglich bald nicht mehr bewegen. Aber auch die Zukunft der großen Fahrzeugsammlungen (next generation) ist ein Thema, ebenso wie Risikobewertungen oder Sammlungsmanagement. Ein genauer Zeitplan ist wohl erst kurz vor der Veranstaltung auf der Homepage einsehbar. Der Eintritt ist begrenzt, aber kostenlos, solange der Platz reicht.

Motorsport Rendezvous

Eine luxuriöse, entspannte Auto-Gartenparty, zwischen Renn- und Sportwagen, sowie Fahrzeugen aus besonderen Themenbereichen, wie Filmautos oder Sammlungsschwerpunkte. So sieht sich das Motorsport Rendezvous. Obwohl kein steifer Concours d'Elegance im herkömmlichen Sinn, wird es doch eine Jury geben. Zwei Tage voller Benzingespräche, einer davon mit einer Tour, die auch für moderne Fahrzeuge der Teilnehmer offensteht, wenn z.B. der ausgestellte Rennwagen keine Strassenzulassung haben sollte. Der Eintritt für Zuschauer ist dank großzügiger Unterstützung der Gemeinde St. Moritz kostenfrei.

RAUM für klassische MOBILITÄT

Die Motorworld Manufaktur ist Erlebniswelt und zugleich Marktplatz. Sie ist ein unvergleichbarer Treffpunkt für Fahrzeug-Liebhaber und Spezialisten, Technik-begeisterte, Ästheten und Nostalgiker. Bei professionellen Anbietern wie Race and Road Cars, der Krüger-Werft, Goodtimer, MADMotors oder PAL-V werden Oldtimer, Luxusfahrzeuge, Sportwagen und Motorräder, Boote und Fluggeräte gehandelt. Ausserdem sind Veranstaltungen aller Art von 10 bis 10000 Personen möglich.

MOTORWORLD
Manufaktur
REGION ZÜRICH

Motorworld | Kemptpark 3 | 8310 Kemptthal | motorworld.ch

INTERNATIONALE ST. MORITZER AUTOMOBILWOCHE

EINE „CAR WEEK“ FÜR EUROPA
TEXT AUS OCTANE #230 · AUGUST 2022

RM Sotheby's

Nach dem Erfolg der Premiere im vergangenen Jahr, bei der 18 von 24 Fahrzeugen verkauft wurden und insgesamt 18 Mio SFR erlösten, wird RM Sotheby's erneut eine Auktion für klassische und moderne Sammlerfahrzeuge durchführen.

Bernina Gran Turismo

Das bekannte Bergrennen auf dem abgesperrten Bernina Pass. Die 5,7 km lange Rennstrecke mit über 50 Kurven ist von der FIA abgenommen und entspricht höchsten Sicherheitsstandards. Mit der Rhätischen Bahn ab St. Moritz oder Pontresina oder ab Parkplatz Diavolezza, ist der Zielbereich sehr gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar. Mit einem kurzen Spaziergang lassen sich herrliche Aussichtspunkte an der Strecke erreichen. Auch die Bernina Gran Turismo kostet keinen Eintritt.

Ein Mann mit vielen Leidenschaften: Kurt A. Engelhorn

In der Brust des Mäzens, Investors und Sammlers Kurt A. Engelhorn schlagen mehrere Herzen. Besonders laut für klassische Fahrzeuge und Kunst. So ist es nicht besonders verwunderlich, dass in seiner Autosammlung einige Exemplare vorkommen, die auch unter dem Kunst-Aspekt Furore machen. Der Jabbeke Rekord-Jaguar XK120 mit seiner einzigartigen Stromlinie-Karosserie ist nur eines davon, welches erst im letzten Jahr seine volle Leistungsfähigkeit beim Kilomètre Lancé gezeigt hat. Statisch ist nichts für Engelhorn und seine KUSANA Private Equity Firm. Exzellenz und Anspruch Dinge zu bewegen schon sehr viel mehr. Mit seinen vier Töchtern ist die Begeisterung eine Plattform für die nächsten Generationen der Automobilleidenschaft zu schaffen zukunftssicher.

Als Engelhorn seinen Sammlungs-Manager Florian Seidl fragte, ob er nicht helfen könnte, das legendäre Bernina-Rennen wieder aufzulegen, ließ sich dieser nicht zweimal bitten. Die Familienholding KUSANA unterstützt dieses Vorhaben als Zeichen Ihres Exzellenzanspruches. Zusammen mit einem kleinen Team internationaler Profis (man kann sich vorstellen, dass es Profis brauchte, um in der Schweiz eine gezeitete Rennveranstaltung auch noch auf einer Hauptverkehrsstraße durchzuführen), schaffte es die Gruppe binnen weniger Jahre nicht nur die Bernina Gran Turismo zu Weltruhm zu verhelfen, sondern auch durch zusätzliche Veranstaltungen die neue Internationale St. Moritzer Automobilwoche wieder zu beleben.

Nicht einfach eine normale Veranstaltung, sondern ein Forum der Mobilität

Wenn man mit Florian Seidl spricht, erschließt sich schnell, worum es ihm und Engelhorns KUSANA geht: „Wir bilden eine Plattform zusammen mit St. Moritz und unseren Partnern wie TCCT und RM Sotheby's, Verbrennermobilität auf Jahre für eine Woche als Aus-

tragungsort für historische Kultur zu festigen. Seien wir ehrlich: der Druck wächst und die Sammlerszene braucht zukunftsfähige Orte, um die Bewegung der Fahrzeuge zu garantieren und damit auch die Zukunftsfähigkeit des Investments in Sammlerfahrzeuge zu stabilisieren. Weltweit wird es eine, vielleicht zwei, Handvoll Plätze im jährlichen Zirkus dafür geben, dort konzentriert sich das Geschehen – und die Kunstform Automobil wird erhalten bleiben. Dies ist der Antrieb für meine und die Arbeit von KUSANA. Wir denken da zehn Jahre in die Zukunft. Jeder Teilnehmer und Besucher unterstützt dieses von Millionen von Menschen gelebte Hobby. Ich darf Sie einladen zur Internationalen St. Moritzer Automobilwoche!

TCCT – eClassic Racing vom Feinsten und ein Runder Tisch

Stellen Sie sich einen virtuellen Ort vor, der von einer dynamischen, internationalen Gemeinschaft von Enthusiasten bevölkert wird, die sich für klassische Fahrzeuge begeistern. Stellen Sie sich eine völlig neue Dimension des Oldtimer-Erlebnisses vor.

Dabei gibt es nur wenige Bergrennen, die eine gute Sicht für die Fahrerinnen und Fahrer bieten. Die Strecke des Bernina Gran Turismo ist in dieser Hinsicht eine der besten: Ein berauschendes Erlebnis, das jetzt mit den modernsten Techniken für die eClassic-Simulatoren originalgetreu nachgebildet und gescannt wurde. Die Qualität und der Realismus dieser Arbeit wurden bei der Ausgabe 2021 der Bernina Gran Turismo getestet, sie ist atemberaubend.

eClassic ermöglicht den teilnehmenden Fahrern, sich am Steuer der Simulatoren mit der Strecke 100% detailgenau vertraut zu machen, ohne dabei unnötige Risiken für sich selbst, ihre wertvollen Autos, die Strecke oder die umliegende Natur einzugehen. Eine Weltneuheit, von der man noch viel hören wird.

TCCT braucht keine Vorstellung, die Publikation „The Key“ ist schnell zum Branchenmaßstab geworden, was Sammlungsthemen angeht. Wie im letzten Jahr, wird TCCT Mastermind Fritz Kaiser seinen Round Table im Rahmen der Automobilwoche abhalten, das Who is Who der Szene wird sich treffen. ■



INTERNATIONALE
ST. MORITZER
AUTOMOBILWOCHE

EIN GESPRÄCH MIT FABRIZIO D'ALOISIO

Fabrizio D'Aloisio arbeitet als Creative Director für St. Moritz. Er hat sich in den letzten Jahren stark dafür eingesetzt, den Ruf von St. Moritz als Classic-Car-Hochburg zu festigen. Unser Teammitglied Claus Müller hat sich mit ihm unterhalten.

CM: Herr D'Aloisio, wir haben ja nun schon seit einigen Jahren miteinander zu tun. Sie haben die Bernina Gran Turismo und die Internationale St. Moritzer Automobilwoche seit jeher unterstützt und geholfen, wo Sie konnten. Nun wollen wir etwas mehr wissen. Zu allererst: Woher kommt Automobiltradition und die Hinwendung zu Automobilveranstaltungen in St. Moritz?

FD: Wie Sie wissen, waren Autos in Graubünden bis 1925 verboten. Kurz nach Aufhebung des Verbots organisierte St. Moritz bereits 1929 die erste St. Moritzer Automobilwoche, das zeugt vom St. Moritzer Pionier- und Innovationsgeist. Damals handelte es sich um neue Fahrzeuge natürlich, aber man spürte schon, dass das Automobil für den St. Moritzer Tourismus wichtig werden würde. Regelmässig stattfindende Automobilveranstaltungen wurden zwar erst 60 Jahre später organisiert, aber die St. Moritzer Gäste sind seit jeher automobilaffin, begeistern sich für Innovation und Tradition, Design und Kultur. Das passt alles wunderbar zu Classic Cars.

CM: Wie sah die St. Moritzer Automobilwoche damals aus?

FD: Die Woche bestand aus einer Reihe von unterschiedlichen Disziplinen: Das Kilometerrennen, eine Geschicklichkeitsfahrt, eine Schönheitskonkurrenz, eine Sternfahrt und natürlich als krönender Abschluss das Berninarennen. Eröffnet wurde die Woche mit dem Kilometerrennen auf der Shellstrasse.

CM: Die Berninastrasse war damals ja noch nicht geteert, im Gegensatz zur Shellstrasse. Wie kam das?

FD: Der damalige „CEO“ von Shell machte regelmässig in St. Moritz Ferien und pflegte in Samedan Golf zu spielen. Seit Automobile hier oben erlaubt waren, störte ihn jedoch der von diesen aufgewirbelte Staub beim Golfspiel. Kurzerhand liess er den Strassenabschnitt zwischen Samedan und Punt Muragl asphaltieren, weshalb dieser Streckenabschnitt fortan Shellstrasse hiess. Falls die Geschichte nicht wahr ist, ist sie wenigstens gut erfunden. Jedenfalls sponserte Shell die Strasse und machte damit ein unglaublich effektives Product Placement, die Strasse heisst nämlich heute noch so.

CM: Und die Automobilwoche – fand die damals Anklang?

FD: Man hatte in St. Moritz 1928 Olympische Winterspiele organisiert und damit Erfahrung mit Grossveranstaltungen. Auch wusste man, welche positive Auswirkung diese auf die Bekanntheit des Ortes und den Tourismus hatten. Deshalb setzte man durchaus große Erwartungen in die Automobilwoche. Die Finanzierung von solchen Events war aber damals schon nicht einfach und die



damit verbundenen Probleme haben der Automobilwoche vermutlich auch das Ende nach nur zwei Ausgaben beschert.

CM: Und die Leute kamen weiterhin?

FD: Feriengäste reisten immer öfter mit dem Auto an, statt mit der Bahn oder mit der Kutsche. Im Laufe der Zeit wurden die Strassen besser und St. Moritz war dadurch immer leichter erreichbar. Durch die Olympischen Winterspiele 1948 erlangte St. Moritz weitere Bekanntheit, was für die weitere Entwicklung von St. Moritz als Ferienort wichtig war. Dadurch kamen immer mehr internationale Gäste und St. Moritz entwickelte den Spirit für den es heute bekannt ist.

CM: International ist ein gutes Stichwort. Obwohl es jahrelang Automobilanlässe in St. Moritz gab, brachte erst das Bergrennen Bernina Gran Turismo vor sieben Jahren internationale Beachtung in dieser Sparte. Haben Sie auch diesen Eindruck?

FD: Ja, Bernina Gran Turismo war sicher ein Gamechanger in dieser Hinsicht. Es hat neuen Schwung gebracht und auch neue Leute. Davon hat die ganze Automobilbewegung in St. Moritz profitiert, auch die anderen Anlässe. Heute ist St. Moritz in der Classic-Car-Szene weltweit ein Begriff.

CM: Ja, das ist auch unsere Meinung. Die Gemeinde und der Tourismus haben da aber auch mitgeholfen.

EIN GESPRÄCH MIT FABRIZIO D'ALOISIO

FD: Sagen wir mal, wir haben die Zeichen der Zeit erkannt und entsprechend gehandelt.

CM: Wie besetzt man ein solches Thema als Destination denn konkret?

FD: Nicht mit Anzeigenwerbung. In Ferienorten wird die Wirkung von klassischen Marketingmassnahmen aus meiner Sicht total überschätzt. In St. Moritz setzen wir seit Jahren darauf, die richtigen Gäste in den Ort zu holen und ein Netzwerk aufzubauen. Dann kommen neue Gäste von alleine, weil sie von bestehenden beeinflusst werden. Mit Events schaffen wir eine Bühne auf der sich diese Gäste treffen können. Das ist viel effektiver als jede Marketingkampagne, die wir mit unseren kleinen Budgets machen könnten.

CM: Welche Auswirkungen hatte Corona auf St. Moritz?

FD: Viele Gäste haben während der Pandemie die Schweiz allgemein als sicheren Hafen betrachtet. Das hat dazu geführt, dass Gäste länger als sonst und auch zu anderen Saisonzeiten in St. Moritz weilten. Zahlreiche haben ihren Wohnsitz und ihren Lebensmittelpunkt sogar nach St. Moritz verlegt, nachdem sie den Bergsommer für sich entdeckt haben. Die Wohnungen werden häufiger als vorher genutzt, dazu hat auch der Trend zum Home-Office beigetragen. Dadurch sind die Immobilienpreise enorm gestiegen, der Wohnungsmarkt ist praktisch ausgetrocknet.

CM: Schliesslich bietet St. Moritz neben Automobilanlässen auch sonst ziemlich viel.

FD: Ja, St. Moritz bietet während der Hochsaison viele Highlights, die man sonst in dieser Qualität und Dichte nur aus Städten kennt. Aber in kleinerem, intimerem Rahmen, wie die Konzerte des Festival da Jazz zum Beispiel. Wir haben hier die höchste Dichte an Kunstgalerien der Schweiz. Oder ein anderes Beispiel: Im Winter fahren in St. Moritz nur etwa gut 30% der Gäste Ski, in anderen Wintersportorten sind es mehr als 80%. Das zeigt, dass man in St. Moritz noch viel anderes machen kann als Ski zu fahren – und das obwohl wir weltmeisterliche Pisten haben.

CM: Was macht St. Moritz „besser“ als andere Ferienorte?

FD: Es ist keine Frage von besser oder schlechter, aber von anders. St. Moritz war schon immer speziell und extravagant. Man hat hier von Anfang an zugelassen, dass sich Gäste jeglicher Couleur austoben konnten und Inputs von Aussen gebracht haben. Alt-Kurdirektor Hans Peter Danuser pflegte zu sagen, es gibt nichts, was es in St. Moritz nicht gibt. Wichtig dabei ist aber, dass man das nicht von oben herab erzwingt. Der Drive muss immer von unten kommen und sich von selbst entwickeln. Wir versuchen lediglich, die Rahmenbedingungen dafür zu schaffen.

CM: Interessant, dass diese Erkenntnis hier anscheinend Allgemeinwissen ist...

FD: Das wäre wünschenswert, aber in der Tat ist es nicht so. Im Tourismus zu arbeiten ist wie Fussballtrainer zu sein. Jeder Fan

weiss es besser als der Trainer und kann mitreden. Tourismus „kann“ auch irgendwie jeder, deshalb hat auch jeder eine Meinung dazu. Das Problem dabei ist, dass man St. Moritz nicht wie einen Ferienort, sondern wie eine Marke managen sollte. Ein Brand wie St. Moritz funktioniert nach dem gleichen Prinzip wie Porsche, Hermès oder Rolex. Seit wir wieder diesen Weg gehen, erlebt St. Moritz eine grosse Renaissance, vorher hatten wir gut zehn Jahre lang eine Formschwäche.

CM: St. Moritz spielt doch aber seit jeher in der Champions League des Tourismus, um bei der Fussballanalogie zu bleiben.

FD: Ja, aber auch Real Madrid kann nicht jedes Jahr die Champions League gewinnen. Wichtig ist, dass Sie immer mindestens ins Viertelfinale vorstossen und bei den Fans präsent bleiben. Wie alles im Leben besteht auch der Erfolg aus Zyklen. Deshalb muss man sich immer wieder neu erfinden, um vorne zu bleiben. Das hat in St. Moritz eine grosse Tradition, wenn man sich die Liste der hiesigen Errungenschaften anschaut.

CM: Dazu braucht man aber auch Mut.

FD: Man hat keine andere Wahl, wenn man nicht im Mainstream versinken will. Während andere Destinationen damit anfangen, auf TikTok präsent zu sein, überlegen wir uns aus allen Social-Media-Kanälen auszusteigen. Das Mindset, das viele Querdenker (im positiven Sinne) aus aller Welt nach St. Moritz gebracht haben, gilt es zu bewahren. Sonst hätten wir nie Polo auf einem gefrorenen See gespielt, es gäbe keinen Cresta Run oder runde Gebäude wie eine Chesa Futura. Dabei darf man sich nicht zu ernst nehmen, sonst können viele Sachen erst gar nicht entstehen.

CM: St. Moritz ist irgendwie selbst wie ein Oldtimer, wie ein Klassiker. Wie sehen Sie das?

FD: Ja, St. Moritz ist ein Klassiker, wie ein Porsche 911, der über Jahrzehnte immer wieder neu aufgelegt wird aber trotzdem die Identität nie verliert. Man braucht in dieser reizüberfluteten und schnelllebigen Zeit solche Anker an denen man sich orientieren kann.

CM: Ich habe unlängst folgenden Satz gelesen: „Wir leben heute in der Zukunft von gestern“ und habe das gedanklich ergänzt: „...und gleichzeitig in der Vergangenheit von morgen. Dazwischen ist nur ein winziger Moment, das ist die Gegenwart.“

FD: Und ich sage immer: Für St. Moritz ist die Vergangenheit für die Zukunft wichtiger als die Gegenwart. Damit meine ich die grosse Heritage, die der Marke ein Alleinstellungsmerkmal gibt. Wir sind uns jedoch nie ganz bewusst, dass wir gerade das produzieren, was irgendwann als Vergangenheit angesehen wird. So gesehen tun wir gut daran, eine herausragende Automobilwoche zu veranstalten, die unsere Nachkommen in hundert Jahren ungläubig im Internetarchiv finden werden.

A CONVERSATION WITH FABRIZIO D'ALOISIO

Fabrizio D'Aloisio works as creative director for St. Moritz. In recent years, he has worked hard to consolidate St. Moritz's reputation as a classic car stronghold. Our team member Claus Müller had a conversation with him.

CM: Mr. D'Aloisio, we have been dealing with each other for several years now. You have always supported the Bernina Gran Turismo and the International St. Moritz Automobile Week and helped where you could. Now we want to know a little more. First of all, where does automotive tradition and the turn to automotive events in St. Moritz come from?

FD: As you know, cars were banned in Graubünden until 1925. Shortly after the ban was lifted, St. Moritz organized the first St. Moritz Automobile Week as early as 1929, which is testimony to St. Moritz's pioneering and innovative spirit. At that time, it was about new vehicles of course, but it was already felt that the automobile would become important for St. Moritz tourism. Regular automobile events were not organized until 60 years later, but St. Moritz guests have always had an affinity for automobiles, and are enthusiastic about innovation and tradition, design and culture. All of this fit in wonderfully with Classic Cars.

CM: What did the St. Moritz Automobile Week look like back then?

FD: The week consisted of a number of different disciplines: The kilometer race, a skill race, a beauty competition, a rally and, of course, the Bernina race as the crowning finale. The week opened with the kilometer race on Shellstrasse.

CM: At that time, the Bernina road was not yet paved, unlike the Shell road. How did that come about?

FD: The "CEO" of Shell at that time regularly vacationed in St. Moritz and used to play golf in Samedan. Since automobiles were allowed up here, however, the dust raised by them disturbed him while playing golf. Without further ado, he had the section of road between Samedan and Punt Muragl asphalted, which is why this section of road was henceforth called Shellstrasse. If the story is not true, it is at least well invented. In any case, Shell sponsored the road and made an incredibly effective product placement, because the road is still called that today.

CM: And the Automobile Week – was it popular at the time?

FD: The 1928 Winter Olympics had been organized in St. Moritz, which meant that they had experience with major events. They also knew what a positive effect they had on the reputation of the town and on tourism. Therefore, great expectations were placed in the Automobile Week. However, financing such events was not easy at that time, and the problems associated with this probably caused the end of the Automobile Week after only two editions.

CM: And people continued to come?

FD: Vacationers increasingly arrived by car instead of by train or carriage. As time went on, the roads got better and St. Moritz was more and more accessible as a result. Due to the Olympic Winter Games in 1948, St. Moritz gained further fame, which was important for the further development of St. Moritz as a vacation resort. As a result, more and more international guests came and St. Moritz developed the spirit for which it is known today.

CM: International is a good keyword. Although there were automobile events in St. Moritz for many years, it was not until the Bernina Gran Turismo mountain race seven years ago that St. Moritz gained international attention in this field. Do you also have this impression?

FD: Yes, Bernina Gran Turismo was certainly a gamechanger in this respect. It brought new momentum and also new people. The whole automobile movement in St. Moritz has benefited from this, as have the other events. Today, St. Moritz is a household name in the classic car scene worldwide.

CM: Yes, that is also our opinion. But the municipality and tourism have also helped.

FD: Let's say we recognized the signs of the times and acted accordingly.

CM: How do you specifically address such a topic as a destination?

FD: Not with advertising. In resorts, the effect of classic marketing measures is totally overestimated in my view. In St. Moritz, we have been focusing for years on attracting the right guests to the resort and building up a network. Then new guests come by themselves because they are influenced by existing ones. With events, we create a stage on which these guests can meet. That's much more effective than any marketing campaign we could do with our small budgets.

CM: What impact did Corona have on St. Moritz?

FD: Many guests generally regarded Switzerland as a safe haven during the pandemic. This led to guests staying in St. Moritz longer than usual and also at other times of the season. Numerous have even moved their residence and center of life to St. Moritz after discovering the mountain summer for themselves. The apartments are used more frequently than before, and the trend towards home offices has also contributed to this. As a result, real estate prices have risen enormously, and the housing market has practically dried up.

CM: After all, St. Moritz offers quite a lot besides automobile events.

FD: Yes, St. Moritz offers many highlights during the high season that are otherwise only known from cities in this quality and density. But on a smaller, more intimate scale, like the concerts of the

A CONVERSATION WITH FABRIZIO D'ALOISIO

Festival da Jazz, for example. We have the highest density of art galleries in Switzerland here. Or another example: In winter, only about 30% of guests ski in St. Moritz, compared to more than 80% in other winter sports resorts. This shows that there is much more to do in St. Moritz than skiing – even though we have world championship slopes.

CM: What makes St. Moritz "better" than other resorts?

FD: It's not a question of better or worse, but of different. St. Moritz has always been special and extravagant. From the very beginning, guests from all walks of life were allowed to let off steam and bring in input from outside. Former spa director Hans Peter Danuser used to say that there is nothing that does not exist in St. Moritz. But it is important not to force things from above. The drive must always come from below and develop on its own. We merely try to create the framework conditions for it.

CM: It's interesting that this insight seems to be common knowledge here...

FD: That would be desirable, but in fact it is not. Working in tourism is like being a football coach. Every fan knows better than the coach and can have a say. Tourism is also something everyone "knows", so everyone has an opinion about it. The problem is that St. Moritz should not be managed like a resort, but like a brand. A brand like St. Moritz works on the same principle as Porsche, Hermès or Rolex. Since we've been going down this path again, St. Moritz has experienced a great renaissance; before that, we were in a slump of form for a good ten years.

CM: But St. Moritz has always played in the Champions League of tourism, to stay with the football analogy.

FD: Yes, but even Real Madrid can't win the Champions League every year. The important thing is that you always advance to at least the quarterfinals and remain present with the fans. Like everything in life, success also consists of cycles. That's why you always have to reinvent yourself to stay ahead. This has a great tradition in St. Moritz, if you look at the list of achievements here.

CM: But that also takes courage.

FD: You have no choice if you don't want to sink into the mainstream. While other destinations are starting to have a presence on TikTok, we are considering getting out of all social media channels. The mindset that many lateral thinkers from all over the world have brought to St. Moritz must be preserved. Otherwise we would never have played polo on a frozen lake, there would be no Cresta Run or round buildings like a Chesa Futura. At the same time, you can't take yourself too seriously, otherwise many things can't come into being in the first place.

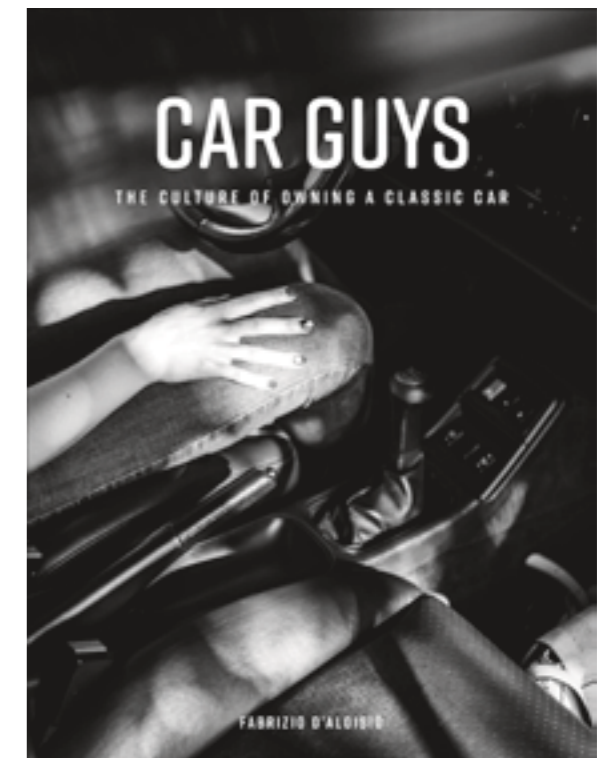
CM: St. Moritz is somehow like an old-timer itself, like a classic. How do you see that?

FD: Yes, St. Moritz is a classic, like a Porsche 911, which has been

reissued again and again over decades but still never loses its identity. In these stimulus-flooded and fast-moving times, one needs such anchors to orient oneself by.

CM: I recently read the following sentence: "Today we are living in the future of yesterday" and thoughtfully added: "...and at the same time in the past of tomorrow. In between is just a tiny moment, which is the present."

FD: And I always say: for St. Moritz, the past is more important for the future than the present. By that I mean the great heritage that gives the brand a unique selling point. However, we are never fully aware that we are producing precisely what will eventually be seen as the past. From this point of view, we do well to produce an outstanding automotive week that our descendants will find in disbelief in the Internet archives a hundred years from now. ■



THE BOOK

www.carguys-book.com

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

I.S.A.W. AUF TOUR: SAUDI ARABIEN

VON CLAUS MÜLLER



Nicht nur der Artikel von Dr. Nasser Almasary im ISAW-Magazin des letzten Jahres hat mich veranlasst, eine bereits „vorpandemisch“ geplante Reise endlich in die Tat umzusetzen. Nach Saudi Arabien ist überhaupt erst seit Ende 2019 eine Einreise aus touristischen Gründen möglich. Eine Erkrankung hat mich Anfang 2020 davor bewahrt, in Saudi Arabien durch den damaligen kompletten Lockdown gestrandet zu sein. Heute weiß ich, dass das sehr wahrscheinlich äußerst angenehme 2 Monate geworden wären. Aber der Reihe nach.

Das Visum für das geheimnisvolle arabische Königreich zu erhalten ist eine Sache von fünf Minuten. Hier kann man lernen, wie man vollmundige Ankündigungen weitreichender Reformen effektiv umsetzen kann. Das erteilte Visum ist ein Jahr gültig und gut für mehrere Einreisen. Der erste Schritt ist getan.

Was liegt näher, als zu einer solchen Reise die mittlerweile volljährige Tochter Loni mitzunehmen? So ziemlich alles vermutlich, aber nachdem sie schon sehr reiseerfahren ist und auch zur Oldtimer-Anlässen in andere, exotische Länder immer gerne mitgekommen ist, war das eigentlich gar keine Frage. Schließlich haben ich Freunde in Dammam, was sollte also schief gehen?

Dort angekommen wurden wir vom Flughafen abgeholt und direkt ins 5-Star-Hotel gebracht, wo wir am nächsten Morgen Khalid trafen. Ich kenne Khalid aus Kuwait, wo ich bei dortigen Concours d'Elegance mit seinem damals vielleicht 11jährigen Sohn über einen 1959er Cadillac ins Gespräch kam. Seitdem hielten wir Kontakt und trafen uns bei diversen Autoveranstaltungen in Dubai und Qatar. Und jetzt eben in Saudi Arabien.

Natürlich war auch diesmal eine Oldtimer-Veranstaltung die „Entschuldigung“ bzw. der Aufhänger für die Reise: Die Addiriyah Classic Car Show in Riyadh, der Hauptstadt des Königreichs, ca. 400 km von Dammam entfernt im Landesinneren. Aber zuerst wurden wir Zeugen der nächtlichen Verladung von ca.



Addiriyah Classic Cars Show, 2022



20 klassischen Automobilen, ausnahmslos amerikanischer Herkunft. Unweit des Wohnhauses von Khalid, in Al Khobar, hat die GCCG (Gulf Classic Car Group) ein Clubhaus mit großem Parkplatz, wo man sich mehrmals die Woche trifft. Wir lernen neue Clubmitglieder kennen und ich treffe alte Bekannte, die ich schon in Dubai und Qatar getroffen habe.

Mit einem GMC Suburban aus den 1980er Jahren machen wir uns schließlich auf den Weg durch die Wüste nach Riyadh. Ich darf fahren und navigiere das Schlachtschiff problemlos durch den arabischen Verkehr, der zwar deutlich herausfordernder ist, als in Deutschland, aber im Vergleich zu Delhi oder Kairo überall an verkehrsberuhigte Zonen erinnert. In Riyadh angekommen steuern wir sofort das Veranstaltungsgelände an, das sich am westlichen Stadtrand in unmittelbarer Nähe von Al Diriyah befindet, der Geburtsstätte des saudischen Staates und ersten Regierungssitzes der Herrscherfamilie Al Saud.

Zahlreiche Fahrzeuge sind bereits da, auch die aus Dammam. Die Aufstellung erfolgt nach Marken und Modellen und funktioniert, obwohl alles relativ chaotisch aussieht, ganz gut. Spät nachts



Addiriyah Classic Cars Show, 2022

I.S.A.W. AUF TOUR: SAUDI ARABIEN

VON CLAUS MÜLLER



ist alles fertig für den ersten Tag, der allerdings sehr verhalten beginnt. Nur wenige Besucher finden den Weg zur Ausstellung. Das ändert sich allerdings gegen Nachmittag und zu einer Uhrzeit, zu der sich in Europa alles bereits dem Ende zuneigt, geht es hier erst richtig los.

Der Veranstalter, Dr. Nasser Almasary, ist jedenfalls guten Mutes, was die Classic Car Show angeht, obwohl er mit dem Veranstaltungsgelände nicht ganz glücklich zu sein scheint. Aufgrund der in wenigen Tagen hier stattfindenden FIA Formula E Rennens wurde die Classic Car Show an einen anderen Platz verlegt, was aber am Ende trotzdem gut funktionierte.

Zusammen mit Catherine aus Dubai bilde ich ein Jury Team, wir sind zuständig für „Custom Built GM cars“. Natürlich geht es hier nicht um Originalität, sondern um Aufwand und Qualität des Umbaus, also ist die ganze Angelegenheit recht entspannt. Am Ende bekommen wir sogar noch jeweils einen Pokal als Anerkennung unserer Dienste als Juroren.

Am Tag nach der Show übernehme ich einen GMC Camper Van von Khalid, mit dem meine Tochter und ich die Reise nach Al Ula antreten, eine ca. 1.100 km nordwestlich gelegene Oase, ganz in



Seven Car Show, Riyadh, 2022

der Nähe von Hegra, wo die Reste einer nabatäischen Stadt (ähnlich Petra in Jordanien) auf Besichtigung warten. Auf dem Weg dorthin besuchen wir jedoch noch unseren neuen Freund Hamad bin Nasser in Buraydah, um sein privates Automuseum zu bewundern. Wir sehen den Pickup von der Show wieder, sowie einen Ford T, den ich bereits aus Kuwait kenne. Außerdem zahlreiche weitere amerikanische Fahrzeuge, von ganz frühen Autos, wie einem Oldsmobile Curved Dash von 1903, über Pickups aus den 1950ern bis hin zu Muscle Cars aus den 60ern. Hamad ist Chirurg, arbeitet aber nur noch gelegentlich als solcher und kümmert sich lieber um seine Autos, die sein ganzer Stolz sind. Außerdem hat er nebenan noch eine Firma, in der Thobes (die fast immer weißen, arabischen Gewänder für Männer) hergestellt werden. Natürlich bekomme ich kurzerhand auch zwei solcher Gewänder mit unterschiedlichem Kragen, aber maßgeschneidert. Und ganz nebenbei ist Hamad auch noch ein in der Region durchaus bekannter und erfolgreicher Rallyefahrer. Es gibt also zahlreiche Anknüpfungspunkte.

Kronprinz Mohammed bin Salman, kurz MBA genannt, hat unlängst erlassen, dass es für Frauen nicht mehr Pflicht ist, ein Kopftuch zu tragen. Auch dürfen Frauen seither Auto fahren. Beide Erleichterungen werden in der Bevölkerung gerne angenommen,



Das Grab von Qasr al-Farid, Madain Saleh/Hegra, Al Ula

I.S.A.W. AUF TOUR: SAUDI ARABIEN

VON CLAU MÜLLER



in der Stadt natürlich mehr und schneller als auf dem Land, aber bereits durchaus im Alltag sichtbar. Natürlich nutzt auch meine Tochter die Gelegenheit und fährt, wohl als eine der ersten Touristinnen, unseren Van durch die Wüste. Papiere für den Van haben wir übrigens nicht dabei, Khalid hat gemeint, wenn jemand fragt, sollen wir ihn anrufen, das sei alles nicht so wichtig. Überhaupt haben wir den Eindruck, dass wir von offizieller Seite eher zuvorkommend behandelt werden. Bei den immer wieder zu passierenden Kontrollstellen kommt es mir so vor als würde die Polizei zwar zuerst etwas genauer hinschauen, aber sobald erkennbar ist, dass wir Ausländer sind, uns sofort durchwinken.

Wieder zurück in Dammam geben wir den Van nur ungern zurück. Viel lieber wären wir noch weitere zwei oder drei Wochen durch dieses so fremde und unbekannte Land gefahren, das uns mit einer schier unglaublichen Gastfreundschaft empfangen hat. Unser letzter Abend in Saudi Arabien beschert uns weitere Einblicke: Loni verbringt den Abend privat bei den Frauen der Familie von Khalid, wo zahlreiche weitere weibliche Familienmitglieder zu Besuch kommen. Wir Männer dagegen fahren ins nahegelegene

Clubhaus und feiern die zahlreichen Pokale, die die Mitglieder der Gulf Classic Car Group aus Riyadh mitgebracht haben.

Am darauffolgenden Tag besuchen wir vor unserem abendlichen Heimflug noch das King Abdulaziz Center for World Culture (Ithra), ein Projekt von Saudi Aramco. Diese Vorzeige-Initiative des Unternehmens arbeitet daran, einen spürbaren, positiven Einfluss auf die Zukunft des Königreichs zu nehmen, indem es die Leidenschaft für Wissen, Kreativität und Innovation weckt und gleichzeitig interkulturelle Erlebnisse von Weltklasse bietet. Das Zentrum umfasst ein Museum, eine Bibliothek, ein Kino, ein Theater, ein Kindermuseum, ein Innovationslabor, ein Bildungszentrum, ein Produktionsstudio, Restaurants sowie Innen- und Außenbereiche für Festivals, Ausstellungen, Konferenzen und Aufführungen.

Zu diesem Zeitpunkt wusste ich allerdings noch nicht, dass ich bereits zwei Wochen später erneut nach Saudi Arabien reisen werde, um die „Seven Car Show“ in Riyadh zu besuchen. Dr. Nasser hat mich dazu eingeladen und gemeint, dass sich das sicher für

Ein architektonischer Leckerbissen:
Das King Abdulaziz Center der
Weltkultur (Ithra) in Dhahran

An architectural treat:
The King Abdulaziz Center for World
Culture (Ithra) in Dhahran



I.S.A.W. ON TOUR: SAUDI ARABIA

BY CLAU MÜLLER



Kingdom Centre, Riyadh

mich lohnen würde. Also warum nicht. Das Multiple Entry Visum hält, was es verspricht und ich reise erneut vollkommen problemlos nach Saudi Arabien ein. Im Vergleich dazu ist die Einreise in die USA wirklich eine unangenehme Prozedur. Wer hätte das noch vor ein paar Jahren für möglich gehalten.

Die „Seven Car Show“ wird organisiert von der „Seven Car Lounge“, einem Luxusauto und Supercar Händler aus Riyadh und ist sowas wie eine Automesse. Große Stände von Pagani, Königsegg & Co lassen allerdings unsere regionalen Automessen ziemlich blass aussehen. Auch hier wird die Vorliebe der Saudis für Muscle Cars aus dem Amerika der 60er Jahre wieder deutlich, denn fast alle ausgestellten Oldtimer kommen aus dieser Ecke. Ansonsten ist alles beliebt, was Rang und Namen hat und vor allem teuer ist. Eine ganze Armada von Brabus-Mercedes markiert sozusagen das untere Ende der Fahrzeugpalette.

Auf einer eigens angelegten, kurzen Rundstrecke finden Show-Fahrten statt. Da in der nächsten Woche das F1 Rennen in Jeddah auf dem internationalen Rennkalender steht, ist die Ferrari Entourage samt Hardware bereits im Land. Dementsprechend viele Ferraris sind zu sehen und vor allem zu hören.

Zusammenfassend kann ich sagen, dass Saudi Arabien jetzt auf meiner Liste der bereisbaren Länder mit Bezug zum Automobil

Al Ula ist bekannt für atemberaubende Wüstenlandschaft und großartige Kulturerbestätten. Das neueste „Wunder“, Maraya, erhebt sich wie eine Fata Morgana aus dem Sand und ist das größte verspiegelte Gebäude der Welt.

Al Ula is known for breathtaking desert landscapes and magnificent heritage sites. Its newest wonder, Maraya, rises from the sand like a mirage and is the largest mirrored building in the world.



ganz weit oben steht. Aber auch aus kultureller Sicht ist das Königreich eine Reise wert. Wer Wüstenlandschaften mag, kommt ohnehin nicht um eine Reise nach Al Ula herum. Ich denke jedenfalls, ich weiß, wo ich im nächsten Herbst nochmal hin muss... ■

Not only the article by Dr. Nasser Almasary in last year's ISAW magazine prompted me to finally put an already "pre-pandemically" planned trip into action. It has only been possible to enter Saudi Arabia for tourist reasons at all since the end of 2019. An illness saved me from being stranded in Saudi Arabia in early 2020 due to the complete lockdown at that time. Today, I know that would have very likely been an extremely pleasant 2 months. But first things first.

Getting a visa to the mysterious Arab Kingdom is a matter of five minutes. Here one can learn how to effectively implement full-bodied announcements of far-reaching reforms. The issued visa is valid for one year and good for multiple entries. The first step has been taken.

What could be more natural than to take my daughter Loni, who is now an adult by law, along on such a trip? Pretty much everything probably, but since she is already very experienced in traveling



Auf hervorragenden Straßen lässt sich die Wüste bequem durchqueren bis man schließlich die Gegend von Al Ula an der ehemaligen Weihrauchstrasse (Provinz Medina) erreicht.

The desert can be crossed comfortably on excellent roads until you finally reach the area of Al Ula on the former Incense Road (Medina province).

I.S.A.W. ON TOUR: SAUDI ARABIA

BY CLAUS MÜLLER



Seven Car Show, Riyadh, 2022

and has always been happy to come along on classic car occasions to other, exotic countries, this was actually no question at all. After all, I have friends in Dammam, so what could possibly go wrong?

Once there, we were picked up from the airport and taken directly to a 5-Star Hotel, where we met Khalid the next morning. I know Khalid from Kuwait, where I got into a conversation about a 1959 Cadillac with his then maybe 11-year-old son at a Concours d'Élégance there. Since then we kept in touch and met at various car events in Dubai and Qatar. And now in Saudi Arabia.

Of course, a classic car event was the excuse for the trip this time as well: The Addiriyah Classic Car Show in Riyadh, the capital of the Kingdom, about 400 km from Dammam in the interior of the country. But first we witnessed the nightly loading of about 20 classic automobiles, all of American origin. Not far from Khalid's home, in Al Khobar, the GCCG (Gulf Classic Car Group) has a clubhouse with a large parking lot where they meet several times a week. We get to know new club members and I meet old acquaintances that I have already met in Dubai and Qatar.

With a GMC Suburban from the 1980s we finally make our way through the desert to Riyadh. I am allowed to drive and navigate the red and cream battleship without any problems through the Arabian traffic, which is much more challenging than in Germa-



Endlose Straßen im Norden Saudi Arabiens
Endless roads in northern Saudi Arabia

ny, but in comparison to Delhi or Cairo reminds everywhere of restricted traffic areas. Arriving in Riyadh, we immediately head for the event site, which is located on the western outskirts of the city in the immediate vicinity of Al Diriyah, the birthplace of the Saudi state and the first seat of government of the ruling Al Saud family.

Numerous vehicles are already there, including those from Dammam. The lineup is by make and model and, although everything looks relatively chaotic, it works quite well. Late at night, everything is ready for the first day, which, however, starts very cautiously. Only a few visitors find their way to the exhibition. However, this changes in the afternoon and at a time when everything in Europe is already coming to an end, things really get going here.

The organizer, Dr. Nasser Almasary, is in good spirits as far as the Classic Car Show is concerned, although he does not seem to be entirely happy with the venue. Due to the FIA Formula E race taking place here in a few days, the Classic Car Show was moved to a different location, but it worked out well in the end.

Together with Catherine from Dubai I form a jury team, we are responsible for "Custom Built GM cars". Of course it's not about originality, but about effort and quality of the conversion, so the whole affair is quite relaxed. At the end we even get a trophy each in recognition of our services as judges.

I.S.A.W. ON TOUR: SAUDI ARABIA

BY CLAUS MÜLLER



The day after the show, I take over a GMC camper van from Khalid, with which my daughter and I start the journey to Al Ula, an oasis located about 1,100 km to the northwest, very close to Hegra, where the remains of a Nabataean city (similar to Petra in Jordan) are waiting to be visited. On the way there, however, we visit our new friend Hamad bin Nasser in Buraydah to admire his private car museum. We see the pickup from the show again, as well as a Ford Model T, which I already know from Kuwait. In addition, numerous other American vehicles, from very early cars, such as an Oldsmobile Curved Dash from 1903, to pickups from the 1950s and muscle cars from the 60s. Hamad is a surgeon, but now only occasionally works as one, preferring to take care of his cars, which are his pride and joy. In addition, he has a company next door, in which Thobes (the almost always white, Arabic robes for men) are manufactured. Of course I also get two such robes with different collars, but tailor-made. And by the way, Hamad is also a well-known and successful rally driver in the region. So there are numerous points of contact.

Crown Prince Mohammed bin Salman, known as MBA for short, recently decreed that it is no longer obligatory for women to wear a headscarf. Women have also been allowed to drive since then. Both of these changes are gladly accepted by the population, of course more and faster in the big cities than in the countryside, but they are already quite visible in everyday life. Of course, my daughter also takes the opportunity and, probably as one of the first female tourists, drives our van through the desert. By the way, we don't have any papers for the van with us, Khalid said that if anyone asks, we just should call him, it's not that important. In general we have the impression that we are treated rather obligingly by the official side. At the checkpoints, which have to be passed here and there, it seems to me as if the police would first take a closer look, but as soon as it is recognizable that we are foreigners, they immediately wave us through.

Back in Dammam we return the van only reluctantly. We would much rather have spent another two or three weeks driving through this strange and unknown country, which has welcomed us with unbelievable hospitality. Our last evening in Saudi Arabia provides us with further insights: Loni spends the evening privately with the women of Khalid's family, where numerous other female family members come to visit. We men, on the other hand, go to the nearby clubhouse and celebrate the numerous trophies that the members of the Gulf Classic Car Group have brought with them from Riyadh.

The following day, before our evening flight home, we visit the King Abdulaziz Center for World Culture (Ithra), a project of Saudi Aramco. This flagship corporate initiative works to make a tangible, positive impact on the Kingdom's future by inspiring a passion for knowledge, creativity and innovation while providing world-class cross-cultural experiences. The center includes a museum, li-

brary, cinema, theater, children's museum, innovation lab, education center, production studio, restaurants, and indoor and outdoor spaces for festivals, exhibitions, conferences, and performances.

At that time, however, I did not know that I would be traveling to Saudi Arabia again just two weeks later to visit the "Seven Car Show" in Riyadh. Dr. Nasser invited me to do so and said that it would certainly be worth my while. So why not. The Multiple Entry Visa keeps its promise and I enter Saudi Arabia again without any problems. In comparison, entering the USA is really an unpleasant procedure. Who would have thought that only a few years ago?

The "Seven Car Show" is organized by the "Seven Car Lounge", a luxury car and supercar dealer from Riyadh and is something like a car fair. Big stands of Pagani, Königsegg & Co make our regional car shows look pretty pale though. Here, too, the Saudis' preference for muscle cars from the America of the 60s becomes clear again, because almost all exhibited classic cars come from this corner of the hobby. Otherwise, everything that has rank and name and above all is expensive is popular. A whole armada of Brabus-Mercedes marks the lower end of the vehicle range, so to speak.

Show drives take place on a specially built, short circuit. Since the F1 race in Jeddah is on the international racing calendar next week, the Ferrari entourage including hardware is already in the country. Accordingly, many Ferraris can be seen and especially heard.

In summary, I can say that Saudi Arabia is now high on my list of travelable countries related to the automobile. But the kingdom is also worth a trip from a cultural perspective. If you like desert landscapes, you can't avoid a trip to Al Ula anyway. In any case, I think I know where I need to go again this fall... ■



Abschiedsfoto mit Freunden der Gulf Classic Cars Group
Farewell photo with friends of the Gulf Classic Cars Group

INTERNATIONALE ST. MORITZER AUTOMOBILWOCHE - MERCHANDISE

Für die Fans der Bernian Gran Turismo und natürlich für alle neuen Fans der Internationalen St. Moritzer Automobilwoche mit ihren beiden neuen Events „Motorsport Rendezvous“ und „Kilmètre Lancé“ bieten wir hier einige Artikel an, die formlos per Email bei uns bestellt werden können. Manche der BGT-Artikel sind nur noch verfügbar, solange der Vorrat reicht. Dies gilt insbesondere für T-Shirts und Jacken. Die T-Shirts fallen übrigens eher klein aus, deshalb im Zweifel lieber eine Nummer größer bestellen.

For the fans of the Bernian Gran Turismo and of course for all new fans of the International St. Moritz Automobile Week with its two new events „Motorsport Rendezvous“ and „Kilmètre Lancé“ we offer here some articles, which can be ordered informally by email to us. Some of the BGT articles are only available while stocks last. This is especially true for T-shirts and jackets. By the way, the T-shirts are rather small, so in case of doubt it is better to order one size larger.



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

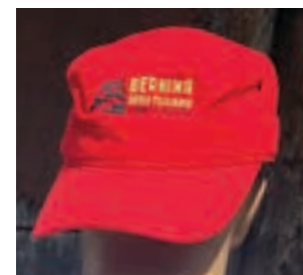


Abzeichen:

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



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



INTERNATIONALE ST. MORITZER AUTOMOBILWOCHE - MERCHANDISE

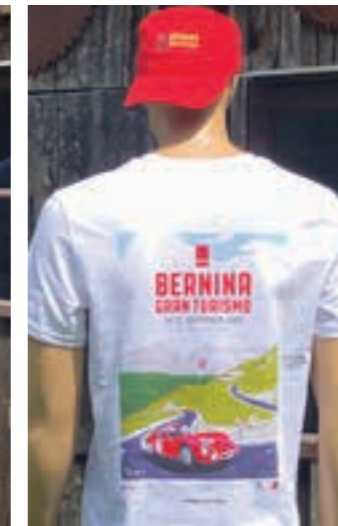


BGT Teamjacke, blau, 2 aufgenähte BGT Abzeichen, 100% Nylon, bei 30°C waschbar
Für Männer und Frauen erhältlich
€ 160 / CHF 175

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

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



T-Shirt, weiß
Schriftzug (schwarz) "only @ berninagrantsurismo" 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 @ berninagrantsurismo" or "we can be heroes" (front) and diagram of the race track (back), red BGT logo on the left sleeve
€ 35 / CHF 40

INTERNATIONALE ST. MORITZER AUTOMOBILWOCHE - MERCHANDISE

INTERNATIONALE ST. MORITZER AUTOMOBILWOCHE - MERCHANDISE



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

Bernina Gran Turismo Poster 2019
DIN A1 (594 x 841 mm)
€ 10 / CHF 10



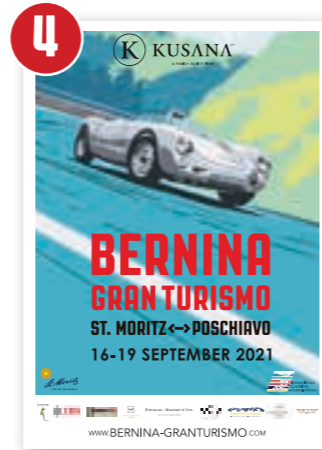
Kunstdruck Plakatmotiv 2019
DIN A3 (297 x 420 mm)
Limitiert auf 99 Stück
handsigniert und nummeriert
€ 99 / CHF 99

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



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

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



Plakat 2021
DIN A1 (594 x 841 mm)
€ 10 / CHF 10

Poster 2021
DIN A1 (594 x 841 mm)
€ 10 / CHF 10



Bernina Gran Turismo Plakat 2022
DIN A1 (594 x 841 mm)
€ 10 / CHF 10

Bernina Gran Turismo Poster 2022
DIN A1 (594 x 841 mm)
€ 10 / CHF 10



i.s.a.w. Plakat 2022
DIN A1 (594 x 841 mm)
€ 10 / CHF 10

i.s.a.w. Poster 2022
DIN A1 (594 x 841 mm)
€ 10 / CHF 10



Kilomètre Lancé Sammlerplakat 2022 (limitiert auf 200 Stück)
700 x 381 mm
€ 25 / CHF 25

Kilomètre Lancé Collector's Poster 2022 (limited to 200)
700 x 381 mm
€ 25 / CHF 25



Plakat 2021
DIN A1 (594 x 841 mm)
€ 10 / CHF 10

Poster 2021
DIN A1 (594 x 841 mm)
€ 10 / CHF 10



Kilomètre Lancé Plakat 2021
DIN A1 (594 x 841 mm)
€ 10 / CHF 10

Kilomètre Lancé Poster 2021
DIN A1 (594 x 841 mm)
€ 10 / CHF 10



Kilomètre Lancé Plakat 2021 (Motorrad Edition)
DIN A1 (594 x 841 mm)
€ 10 / CHF 10

Kilomètre Lancé Poster 2021 (Motorcycle Edition)
DIN A1 (594 x 841 mm)
€ 10 / CHF 10



Motorsport Rendezvous Plakat 2021
DIN A1 (594 x 841 mm)
€ 10 / CHF 10

Motorsport Rendezvous Poster 2021
DIN A1 (594 x 841 mm)
€ 10 / CHF 10



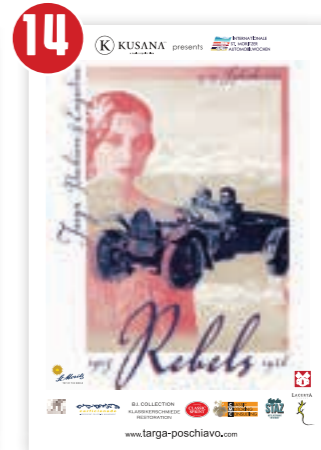
Motorsport Rendezvous Plakat 2022
DIN A1 (594 x 841 mm)
€ 10 / CHF 10

Motorsport Rendezvous Poster 2022
DIN A1 (594 x 841 mm)
€ 10 / CHF 10



Super Stick Shift Plakat 2022
DIN A1 (594 x 841 mm)
€ 10 / CHF 10

Super Stick Shift Poster 2022
DIN A1 (594 x 841 mm)
€ 10 / CHF 10



Targa Poschiavo Engiadina Plakat 2022
DIN A1 (594 x 841 mm)
€ 10 / CHF 10

Targa Poschiavo Engiadina Poster 2022
DIN A1 (594 x 841 mm)
€ 10 / CHF 10



Aufkleber Kilomètre Lancé 2022
ca. 100 x 100 mm
€ 3 / CHF 3

Aufkleber Kilomètre Lancé 2022
ca. 100 x 100 mm
€ 3 / CHF 3

BRIEF VON VICTORIA ENGELHORN ÜBER IHR ENGAGEMENT BEI ZIP ZAP

VICTORIA ENGELHORN ENGAGIERT SICH SEIT JAHREN FÜR DEN ZIP ZAP CIRCUS. IM RAHMEN DER KUSANA AKTIVITÄTEN WIRD JÄHRLICH EIN STARTPLATZ BEI DER BERNINA GRAN TURISMO ZU GUNSTEN VON ZIP ZAP IN SÜDAFRIKA VERSTEIGERT.

Der Zirkus Zip Zap, ein sozialer und professioneller Zirkus, wurde 1992 in Kapstadt, Südafrika, von zwei unglaublichen Menschen, Laurence und Brent van Rensburg, gegründet. Ich war in den ersten 15 Jahren von Zip Zap nicht dabei, aber ich habe die Bilder des Trapezes im Baum in Langa, einem Township am Rande von Kapstadt, gesehen, die Kinder zum Lächeln brachten und ihnen etwas gaben, wovon sie träumen konnten. Sie gaben ihnen die Hoffnung, dass es da draußen etwas gibt, das sie mit Hingabe – einer Menge davon – und einem guten Herzen erreichen können.

Zip Zap ist bereits für Menschen wie Nelson Mandela und Barack Obama aufgetreten. Sie sind nach Australien, in die USA und nach China geflogen. Vor meiner Zeit zogen sie von einem Ort zum nächsten. Als ich in die Zip-Zap-Familie eintrat, zogen wir in den Zip-Zap-Dome, um eine Ära der Stabilität einzuleiten, unsere Wurzeln zu schlagen und in 10 Outreach- und Jugendprogramme zu expandieren. Jährlich nehmen über 2.000 Kinder an diesen Programmen teil und treten vor Publikum im ganzen Land und auf der ganzen Welt auf.



Um eine Zukunft zu sichern, braucht man zunächst eine Struktur und ein Zuhause. Dank einer Investition von KUSANA konnten wir die Zip Zap Academy bauen. Die Akademie wurde 2017 zu unserem Hauptsitz und schuf einen Raum, in dem nicht nur unsere Schüler glänzen konnten, sondern auch unser Backoffice wachsen konnte. Wir waren schon immer großartige Künstler, aber man braucht auch die Leute im Hintergrund, die dafür sorgen, dass alles reibungslos läuft und dass das Geld weiter fließt.

Wir sind 1995 für Mandela aufgetreten, 2016 für Obama, 2017 für Roger Federer in Zürich und 2020 wieder in Kapstadt mit Rafael Nadal. Wir sind auf Festivals in Paris, auf der Insel Reunion, in Äthiopien und an der Elfenbeinküste aufgetreten. Nicht einmal COVID konnte uns stoppen – da haben wir den preisgekrönten MOYA, An Acrobatic Art Film geschaffen.

Wie geht es jetzt weiter? In den letzten 30 Jahren waren wir äußerst erfolgreich. Kinder aus allen Gesellschaftsschichten sind durch unsere Türen gekommen. Es gibt in Kapstadt und wahrscheinlich auch darüber hinaus niemanden, der Zip Zap nicht kennt. Aber weiß die Welt auch, wer Zip Zap ist? Kennt die Welt die Magie, aber vor allem die Unverwüstlichkeit dieses Landes? Seine Fähigkeit, alles zu überwinden und strahlend und mit einem Lächeln daraus hervorzugehen. Und genau das werden wir in den nächsten 30 Jahren tun! Die Welt muss gezappt werden. MOYA, der akrobatische Kunstfilm, wurde in eine Live-Performance umgewandelt, und wir sind dabei, mit dieser Show um die Welt zu touren.

Zuerst GRAHAMSTOWN (jetzt bekannt als Makhanda) im Juni, dann Johannesburg im August, und dann Paris von November bis Februar 2023 mit RHAPSODY, einer fröhlichen Feier mit Live-Musik, hoffentlich die USA im September und Frankreich



BRIEF VON VICTORIA ENGELHORN ÜBER IHR ENGAGEMENT BEI ZIP ZAP

VICTORIA ENGELHORN HAS BEEN COMMITTED TO THE ZIP ZAP CIRCUS FOR YEARS. AS PART OF THE KUSANA ACTIVITIES, A STARTING PLACE AT THE BERNINA GRAN TURISMO IS AUCTIONED OFF ANNUALLY IN FAVOR OF ZIP ZAP IN SOUTH AFRICA.



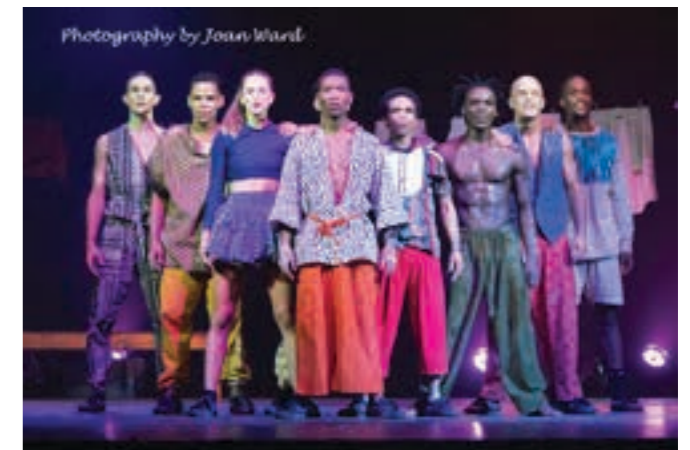
im Oktober 2023. Ich arbeite wirklich hart daran, sie für 2024 ins Roundhouse nach London zu holen.

Aber das ist noch nicht alles – wir sind auch dabei, auf dem Artscape Plaza eine Performance Hall von Weltklasse zu bauen. Don Albert von Sound Space Design hat ein ikonisches Gebäude entworfen, das der südafrikanische Schatz werden wird, von dem Brent immer gesprochen hat, nicht nur wegen seiner unglaublichen Schönheit, sondern auch wegen dem, was darin passieren wird. Mit dem MOYA werden wir um die Welt reisen, aber auf dieser Bühne werden wir es beherbergen. Wir werden jedem, der Südafrika besucht, die Jugend und die Hoffnung Südafrikas zeigen, aber auch unglaubliche Künstler beherbergen, denn bei allem geht es darum, zu zeigen, was man tun kann, und von anderen zu lernen, um beim Austausch von Geschenken besser zu werden. Auch KUSANA unterstützt diesen neuen Traum, aber wir brauchen Partner, die wie wir an die Zukunft glauben, um die neue Generation zu inspirieren. Kultur und Kunst waren für uns schon immer von großer Bedeutung, und dieses Projekt ist ein Versuch, durch künstlerische Darbietungen zum Ausdruck zu bringen, wie das Leben verändert werden kann, nicht nur für Kinder in Südafrika, sondern für alle, die von diesem Zauber berührt werden.

Für weitere Informationen kontaktieren Sie mich bitte direkt unter victoriaengelhorn@gmail.com.

Ich danke Ihnen für Ihr Interesse
Mit freundlichen Grüßen, Victoria Engelhorn

Zip Zap Circus, a social and professional circus, was created in 1992 in Cape Town, South Africa by two incredible individuals, Laurence, and Brent van Rensburg. I wasn't there for the first 15 years of Zip Zap, but I have seen the pictures of the trapeze in the tree in Langa, a township on the outskirts of Cape Town, making kids smile giving them something to dream about, giving them



hope that there is something out there which they can reach with dedication – a lot of it – and a good heart.

Zip Zap has performed for people like Nelson Mandela, Barack Obama. They have flown to Australia, the USA and China. Before my time they moved from one place to the next. When I joined the Zip Zap family we moved into the Zip Zap Dome for an era of stability, putting down our roots and expanding into 10 outreach and youth programmes. Annually over 2000 kids participate in these

Buy. Sell. Collect.

ANYTIME. ANYWHERE.

The World's Finest Jewels and Watches



SELL WITH US
JESSICA.GRAF@SOTHEBYS.COM
SOTHEBYS.COM

Sotheby's EST. 1744

LETTER BY VICTORIA ENGELHORN ABOUT HER INVOLVEMENT AT ZIP ZAP

VICTORIA ENGELHORN HAS BEEN COMMITTED TO THE ZIP ZAP CIRCUS FOR YEARS. AS PART OF THE KUSANA ACTIVITIES, A STARTING PLACE AT THE BERNINA GRAN TURISMO IS AUCTIONED OFF ANNUALLY IN FAVOR OF ZIP ZAP IN SOUTH AFRICA.



come out shining and with a smile. Well, that is what we are going to do for the next 30 years! The world needs to be zapped. MOYA, the acrobatic art film has been converted into a live performance and we are about to tour the world with that show.

First GRAHAMSTOWN (now known as Makhanda) in June, then Johannesburg in August, and then Paris from November to February 2023 with RHAPSODY, a joyful celebration with live music, hopefully the USA in September and France in October 2023. I am working really hard to get them into the Roundhouse in London for 2024.

programmes and preform for audiences all over the country and the world.

To secure a future you first need a structure and a home. We built the Zip Zap Academy thanks to a KUSANA investment. The Academy became our headquarters in 2017, creating a space where not only our students could shine but also our back office could grow. We have always been great performers but you also need to have the people in the back making sure everything runs smoothly and ensuring that the money keeps on coming in.

We performed for Mandela in 1995, for Obama in 2016, for Roger Federer in Zurich in 2017 and again in Cape Town with Rafael Nadal in 2020. We have performed at festivals in Paris, Reunion Island, Ethiopia, Ivory Coast. Not even COVID could kill us – that's when we created the award-winning MOYA, An Acrobatic Art Film.

Where to from here? We have been extremely successful for the past 30 years. Kids from all walks of life have come through our doors. There is not a soul in Cape Town and probably further afield that does not know Zip Zap. But does the world know who Zip Zap is? Does the world know the magic but, most of all, the resilience of this country? Its ability to overcome anything and

But this is not all – we are also about to build a world class Performance Hall on the Artscape Plaza. Don Albert from Sound Space Design has designed an iconic building which will become the South African treasure Brent has always talked about, not just because of its incredible beauty but also for what will happen within. With MOYA we will tour the world but on this stage we will host it. We will show everybody who visits South Africa the youth and hope of South Africa but also host incredible artists because everything is about showing what you can do and learn from others to become better at exchanging gifts. KUSANA is also backing this new dream, but we need partners who believe like us in the future of inspiring the new generation. Culture and art has always been of great importance to us and this venture is an endeavour to express through artistic performance how lives can be changed, not only for kids in South Africa, but for everybody who gets touched by this magic.

For further information please contact me directly at victoriaengelhorn@gmail.com

Thank you for your interest
Yours, Victoria Engelhorn

BERNINA GRAN TURISMO



08.–11. September 2022



Mittlerweile bereits zum achten Mal findet die Bernina Gran Turismo nun als offene Bergrennenveranstaltung statt. Beinahe genauso lange gehört das legendäre Bergrennen in den Schweizer Alpen zu den weltweiten Top-Veranstaltungen im internationalen historischen Rennsport.

Dank eines guten Schutzkonzeptes konnten wir die Durchführung auch in den beiden Corona-Jahren 2020 und 2021 sicherstellen und gehörten damit zu den ganz wenigen Events, die es geschafft haben, ohne zu pausieren über die Pandemie zu kommen.

Im vergangenen Jahr kamen sogar noch zwei neue Veranstaltungen dazu: Kilomètre Lancé und Motorsport Rendezvous trugen zusammen mit der ersten Sammlerfahrzeugauktion von RM Sotheby's im Partnerhotel Kempinski Grand Hotel des Bains zur erstmaligen Wiederbelebung der Internationalen St. Moritzer Automobilwoche bei. Diese Zusammenarbeit konnte sogar noch intensiviert werden und so gibt es auch heuer wieder eine Auktion.

Um zeitlich etwas mehr Spielraum zu bekommen, beginnt die technische Abnahme der Teilnehmerfahrzeuge im Park vor dem Kempinski Grand Hotel des Bains bereits am Donnerstag Nachmittag, während sich die Teilnehmer des auf zwei Tage verlängerten Motorsport Rendezvous noch auf der Tagesausfahrt befinden.

Dank der Partnerschaft mit TCCT (The Classic Car Trust) war die Bernina Gran Turismo 2021 das erste historische Rennen, bei dem teilweise virtuell und teilweise real gefahren wurde. Die Bernina-Rennstrecke wurde eingescannt und konnte auf den High-Tech-Simulatoren, die von Pininfarina und Zagato gestaltet wurden, virtuell erlebt werden. Eine totale Neuerung, die erheblich zur Sicherheit beiträgt. Auch dieses Jahr besteht im Bernina Gran Turismo ePaddock im Kempinski Grand Hotel des Bains diese Möglichkeit. Außerdem wird die Simulatortechnik in die Fahrerbesprechung eingebaut.

So spannt die Bernina Gran Turismo 2022 den Bogen vom analogen Klassikerrennen zur eBGT in der digitalen Welt und

macht so dem Spruch „keine Zukunft ohne Vergangenheit“ alle Ehre.

Wie man diesem Programm-Magazin unschwer entnehmen kann, ist die Internationale St. Moritzer Automobilwoche in diesem Jahr erneut gewachsen: Zwei Rallies (Targa Poschiavo Engiadina und Super Stick Shift) und das Mobility Forum St. Moritz komplettieren die „Europäische Car Week“.

Now in its eighth year, the Bernina Gran Turismo will take place as an open mountain race event. For almost as long, the legendary mountain race in the Swiss Alps has been one of the world's top events in international historic racing.

Thanks to a good protection concept, we were able to ensure that the event would also be held in the two Corona years 2020 and 2021, making us one of the very few events that managed to make it through the pandemic without having to take a break.

Last year, two new events were even added: Kilomètre Lancé and Motorsport Rendezvous, together with RM Sotheby's first collector car auction at the partner hotel Kempinski Grand Hotel des Bains, contributed to the revival of the St. Moritz International Motor Week for the first time. This cooperation could even be intensified and so there will be an auction again this year.

In order to have a little more time, the technical scrutineering of the participants' cars in the park in front of the Kempinski Grand Hotel des Bains will already start on Thursday afternoon, while the participants of the Motorsport Rendezvous, which has been extended to two days, are still on their day trip.

Thanks to the partnership with TCCT (The Classic Car Trust), the Bernina Gran Turismo 2021 was the first historic race to be partly virtual and partly real. The Bernina race track was scanned and could be experienced virtually on the high-tech simulators designed by Pininfarina and Zagato. A total innovation that contributes significantly to safety. This year, the Bernina Gran Turismo ePaddock at the Kempinski Grand Hotel des Bains will also offer this possibility. In addition, the simulator technology will be incorporated into the drivers' briefings.

In this way, the Bernina Gran Turismo 2022 spans the arc from analog classic racing to eBGT in the digital world, thus living up to the saying "no future without a past".

As you can easily see from this program magazine, the International St. Moritz Automobile Week has grown again this year: Two rallies (Targa Poschiavo Engiadina and Super Stick Shift) and the Mobility Forum St. Moritz complete the "European Car Week".



ZEITPLAN - TIME TABLE BERNINA GRAN TURISMO

ST. MORITZ

Montag, 05. September bis Freitag, 09. September

10:00 – 18:00 Uhr

Verpflichtendes freies Training für alle BGT-Fahrer

Donnerstag, 08. September

12:00 – 16:30 Uhr

Anreise, Check-In und Ausstellung der teilnehmenden Fahrzeuge im Park des Kempinski Grand Hotel des Bains. Ab 15:00 Uhr kommen die Teilnehmer der MOTORSPORT RENDEZVOUS TOUR von der Ausfahrt zurück.

15:00 – 18:00 Uhr

Technische und administrative Überprüfungen.

Ab 16:00 Uhr

Ausstellung der Motorsport Rendezvous Gewinnerfahrzeuge, Paradiso

Abends

Welcome Dinner, Paradiso (nur für Teilnehmer, zusammen mit Teilnehmern Motorsport Rendezvous/Abschlussdinner, PRÄSENTIERT VON MERCEDES BENZ)

Freitag, 09. September

09:00 – 13:00 Uhr

Technische und administrative Überprüfungen.

09:00 – 14:00 Uhr

Ausstellung der teilnehmenden Fahrzeuge im Park des Kempinski Grand Hotel des Bains.

13:30 Uhr

Freier Transfer der Fahrzeuge zum Ospizio Bernina (Bernina Pass)

17:30 Uhr

Aperitiv/Buffer-Dinner Kempinski Grand Hotel des Bains, PRÄSENTIERT VON RM SOTHEBY'S.

18:30 Uhr

Obligatorische Fahrerbesprechung (Tennis Center)

19:00 Uhr

RM Sotheby's „St. Moritz“ Live Auktion in Zusammenarbeit mit der Internationalen St. Moritzer Automobilwoche (Tennishalle, Kempinski Residences)

Samstag, 10. September

*Berninapass, Ospizio Bernina, La Rösa,
Bernina Gran Turismo Rennstrecke*

06:30 Uhr

Fahrerlager geöffnet

07:30 Uhr

Autos & Crews Startbereit fertig

07:40 Uhr bis 11:20 Uhr und 13:40 Uhr bis 17:20 Uhr

Bernina Strasse gesperrt für öffentlichen Verkehr, Fahrer und Autos fahren zum Startbereich

07:40 – 11:20 Uhr

Freies Training # 1, Start des ersten Fahrzeugs ca. 08:30 Uhr, Freies Training # 2

10:00 – 18:00

eClassic Lounge Kempinski für BGT-Zuschauer und Besucher geöffnet

11:30 Uhr

Mittagspause

13:30 Uhr

Autos & Crews Startbereit fertig

13:40 – 17:20 Uhr

Rennen # 1, Start des ersten Fahrzeugs ca. 14:30 Uhr
Rennen # 2

Abends

Drivers Dinner, La Rösa (nur für Teilnehmer)

Sonntag, 11. September

*Berninapass, Ospizio Bernina, La Rösa,
Bernina Gran Turismo Rennstrecke*

06:30 Uhr

Fahrerlager geöffnet

07:30 Uhr und 13:30 Uhr

Autos & Crews Startbereit fertig

07:40 Uhr bis 11:20 Uhr

Bernina Strasse gesperrt für öffentlichen Verkehr, Fahrer und Autos fahren zum Startbereich

07:40 – 11:20 Uhr

Rennen # 3, Start des ersten Fahrzeugs ca. 08:30 Uhr
Rennen # 4

10:00 – 18:00

eClassic Lounge Kempinski für BGT-Zuschauer und Besucher geöffnet

12:30 – 13:30 Uhr

Preisverleihung im Fahrerlager bzw. Ospizio Bernina

ZEITPLAN - TIME TABLE BERNINA GRAN TURISMO

OSPIZIO BERNINA (BERNINA PASS)

Monday, September 5th until Friday, September 9th

10 am – 6 pm

Mandatory free practice sessions for all BGT drivers

Thursday, September 8th

12 – 4:30 pm

Arrival, Check-In and Exhibition of the participating vehicles in the park of the Kempinski Grand Hotel des Bains. From 3 pm, the participating vehicles of the MOTORSPORT RENDEZVOUS will come back from the „Driving Day Tour“

3 – 6 pm

Technical & administrative checks

From 4 pm

Exhibition of the winning cars of MOTORSPORT RENDEZVOUS at Paradiso

Evening

Welcome Dinner, Paradiso (participants only, PRESENTED BY MERCEDES BENZ)

Friday, September 9th

9 am – 1 pm

Technical & administrative checks

9 am – 2 pm

Exhibition of the participating vehicles in the park of the Kempinski Grand Hotel des Bains.

1:30 pm

Free transfer of the cars to Ospizio Bernina (Bernina Pass) – start

5:30 pm

Aperitiv/Buffer-Dinner Kempinski Grand Hotel des Bains, participants and guests only, PRESENTED BY RM SOTHEBY'S.

6:30 pm

Mandatory Driver's Briefing (Tennis Center)

7 pm

RM Sotheby's „St. Moritz“ Live Auction in Association with Intl. St. Moritz Automobile Week (tennis hall, Kempinski Residences)

Saturday, September 10th

*Berninapass, Ospizio Bernina, La Rösa,
Bernina Gran Turismo „race track“*

6:30 am

Paddock open

7:30 am

Cars & Crews ready to Start

7:40 am to 11:20 am and 1:40 pm to 5:20 pm

Bernina Road closed for public traffic, Drivers and cars addressed for the Descent to the starting area

7:40 am – 11:20 am

Free Practice # 1, Start of first car around 08:30 am
Free Practice # 2

10 am – 6 pm

eClassic Lounge Kempinski: open for BGT spectators and visitors

11:30 am

Lunch Break

1:30 pm

Cars & Crews ready to Start

1:40 pm – 5:20 m

Race # 1, Start of first car around 2:30 pm
Race # 2

Evening

Drivers Dinner, La Rösa (participants only)

Sunday, September 11th

*Berninapass, Ospizio Bernina, La Rösa,
Bernina Gran Turismo „race track“*

6:30 am

Paddock open

7:30 am and 1:30 pm

Cars & Crews ready to Start

7:40 am to 11:20 am

Bernina Road closed for public traffic, Drivers and cars addressed for the Descent to the starting area

7:40 am – 11:20 am

Race # 3, Start of first car around 08:30 am
Race # 4

10 am – 6 pm

eClassic Lounge Kempinski: open for BGT spectators and visitors

12:30 pm – 1:30 pm

Award Ceremony in the Paddock resp. Ospizio Bernina

ZEITPLAN - TIME TABLE BERNINA GRAN TURISMO

OSPIZIO BERNINA (BERNINA PASS)



MOTORRÄDER BEI DER BERNINA GRAN TURISMO

VON CLAUD MÜLLER

Auch 2022 wird wieder eine Gruppe von ca. 20 historischen Motorrädern rund um Organisator Otto Ziegler am Start sein. Die Motorräder fahren – trockenes Wetter vorausgesetzt – beim zweiten Training und den vier Rennen jeweils am Schluss des Starterfeldes als „geschlossene Gruppe“. Das bedeutet nicht nur, dass man sicher ein paar spektakuläre Überholmanöver sehen kann, sondern auch, dass es wieder ein großes Spektakel sein wird.

Dieses Jahr sind laut Starterliste Motorräder folgender Marken zu sehen: Sunbeam, BMW, Rudge, Benelli, Norton, Condor, BSA, Motosacoche, Honda, Gilera, Moto Guzzi, Triumph, Matchless und Excelsior – es wird also wieder ein sehr abwechslungsreiches Feld.

Die Faszination für historische Motorräder ist ungebrochen. Nicht nur, weil sie das Flair von Freiheit und Abenteuer verströmen. Ganz banale Argumente, wie z. B. der geringere Platzbedarf wiegen schwer. Außerdem laden sie zum Selberschrauben ein und wer ist nicht irgendwie fasziniert von der alten Technik, die oftmals gar nicht so schwer zu beherrschen ist.

Dass Motorräder viel billiger als Autos sind, stimmt natürlich längst nicht mehr. Jedenfalls nicht grundsätzlich. Natürlich gibt es immer noch zahlreiche Angebote unter CHF/€ 10.000, aber bei etwas interessanteren Bikes klettern die Preise oftmals in die Region jenseits der 30.000, bei ganz besonderen Sammlerstücken auch nicht selten bis 80 oder sogar 100.000. Und da wird es dann schon wieder ziemlich eng.

Der Unterhalt ist jedoch in vielen Fällen nicht nur einfacher, sondern auch günstiger als bei einem Auto, das ein wesentlich komplexeres Vehikel ist. Statt Karosserie gibt es i. d. R. nur einen Tank, Seitendeckel und vielleicht eine Verkleidung, statt aufwändiger Innenausstattung nur eine Sitzbank oder einen Sattel. Auch was die Versicherung angeht, kommt man normalerweise günstiger weg, ganz zu schweigen vom Verbrauch.

Viel Spaß also mit der BGT-Motorradgruppe. Und scheuen Sie sich nicht, die wagemutigen Fahrer direkt anzusprechen. Nach den Rennläufen und über die Mittagspause sind sie alle versammelt im Fahrerlager beim Ospizio Bernina anzutreffen. ■



BY CLAUD MÜLLER

In 2022, a group of about 20 historic motorcycles around organizer Otto Ziegler will again be at the start. Provided the weather is dry, the motorcycles will ride at the end of the starting field as a “closed group” during the second practice session and each of the four races. This means not only that you are sure to see some spectacular overtaking maneuvers, but also that, as in previous years, it will be a great spectacle.

This year, according to the starter list, motorcycles of the following brands can be seen: Sunbeam, BMW, Rudge, Benelli, Norton, Condor, BSA, Motosacoche, Honda, Gilera, Moto Guzzi, Triumph, Matchless and Excelsior – so it will again be a very varied field.

The fascination for historic motorcycles is unbroken. Not only because they exude the flair of freedom and adventure. Quite banal arguments, such as the smaller space requirement weigh heavily. In addition, they invite to work on it in a “do it yourself manner” and, to be honest, who’s not somehow fascinated by the old technology, which is often not so difficult to master.

That motorcycles are much cheaper than cars is, of course, no longer true. At least not in principle. Of course, there are still numerous offers under CHF/€ 10,000, but with somewhat more interesting bikes the prices often climb into the region beyond the 30,000, with very special collector’s items also not rarely up to 80 or even 100,000. And there one is then with prices, for which there are also beautiful cars.

In many cases, however, maintenance is not only easier, but also cheaper than for a car, which is a much more complex vehicle. Instead of a body, there is usually only a tank, a side cover and perhaps a fairing, and instead of elaborate interior fittings, there is only a seat or a saddle. Also concerning the insurance, one usually gets along more favorably, not to mention the consumption.

So, have fun with the BGT motorcycle group. And don’t be afraid to contact the daring riders directly. After the races and over the lunch break, they can all be found together in the paddock at the Ospizio Bernina. ■



CLAUS MÜLLER IM GESPRÄCH MIT HANS-JOACHIM STUCK

Hans-Joachim „Stietzel“ Stuck ist der Sohn des ersten Siegers des Berninarennens von 1929, Hans Stuck, dem „Bergkönig“. Anlässlich des 90. Jubiläums seiner Siegerfahrt im Austro Daimler nahm Strietzel Stuck mit dem originalen Auto seines Vaters an der Bernina Gran Turismo teil. Unser Teammitglied Claus Müller hat kürzlich ein Telefon-Interview mit dem ehemaligen Formel 1 Fahrer geführt.

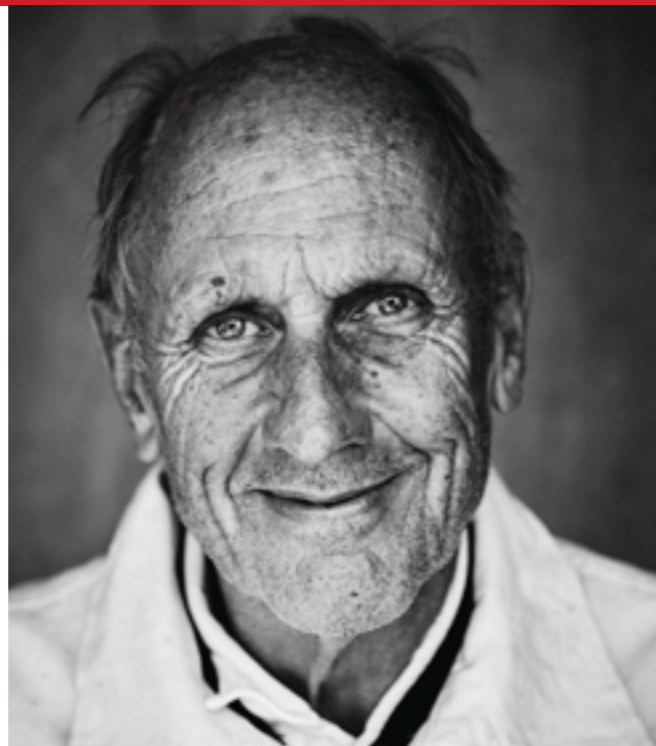
CM: Lieber Hans-Joachim – jeder weiß, dass Du lieber mit Strietzel oder Stucki angesprochen wirst. Und sicher will jeder wissen, wo diese Spitznamen herkommen. Gut, Stucki ist nicht schwer zu erraten, aber Strietzel? Auch wenn Du das sicher schon 1000 Mal gefragt wurdest...

HJS: Das stimmt schon, aber es ist auch eine lustige Geschichte, die schnell erzählt ist: Bei meiner Taufe hat mich meine Tante Emmi aus Breslau gehalten und gesagt „Oh, der schaut ja aus wie ein Strietzel“ – das ist eine Art schlesischer Hefezopf. Und schon war der Spitzname gesetzt, noch bevor ich dazu überhaupt etwas sagen konnte. Die Amerikaner konnte das aber irgendwie nicht aussprechen und haben dann lieber Stucki gesagt.

CM: Du hattest ja bisher ein recht bewegtes Leben als Rennfahrer. Ich gehe davon aus, dass Dir das schon von Deinem Vater in die Wiege gelegt wurde? Wie hat das alles begonnen und welches waren die wichtigsten Meilensteine in Deiner Karriere? Dass Du als 18jähriger im Jahr 1974 mit einem BMW 2002ti Deine Karriere gestartet hast, weiß ich noch, aber was kam dann?

HJS: Natürlich war ich als Bub immer gern in der Werkstatt bei meinem Vater und habe zugeschaut, wie er an seinen Rennwagen geschraubt hat – wenn ich nicht gerade die Mechaniker geärgert habe und ihnen mal wieder den 17er Schlüssel versteckt habe.

1969 war ich dann mit meinem Vater bei einem Fahrerlehrgang der Scuderia Hanseat. Der Instruktor hat mich beobachtet und dann meinen Vater gefragt, ob ich nicht fahren könnte, weil im Team von BMW Tuner Hans-Peter Koepchen jemand ausgefallen ist. 1970 gewann ich da zusammen mit Clemens Schickentanz das erste 24 Stunden-Rennen am Nürburgring. Nach 2 Jahren hat mich Jochen Nerpasch ins BMW-Werksteam geholt. Bald ging es dann mit Paul Rosche und Jägermeister in die Formel 2, und dann im Frühjahr 1974 mit March in die Formel 1, wo ich auf Anhieb erste Punkte holen konnte. Weiter ging es 1977 mit Brabham-Alfa Romeo i Team von Bernie Ecclestone, 1978 mit Shadow und 1979 dann mit ATS. Anschließend machte ich wieder mit Touren- und Sportwagen weiter, ab 1985 war ich dann Werksfahrer bei Porsche, wo ich zunächst 1985 mit Derek Bell auf Porsche 962 Langstrecken Weltmeister wurde und dann 1986 und 1987 mit dem 962C in Le Mans gewonnen habe, zusammen mit Derek Bell und Al Holbert. 1990 wurde ich Tourenwagenmeister in der DTM, mit einem Audi V8 in Hockenheim und 2004 gewann ich dann



wieder das 24 Stunden Rennen am Nürburgring auf BMW M3 GTR. Den Abschluss meiner Karriere feierte ich dann 2011 mit meinen Söhnen beim 24 Stunden Rennen am Nürburgring, wo wir den 15. Platz erreichten.

CM: Es ist ja kein Zufall, dass wir hier miteinander sprechen. Immerhin hat Dein Vater das erste Berninarennen im Rahmen der Internationalen St. Moritzer Automobilwoche 1929 gewonnen. Hast Du denn noch Erinnerungen an Geschichten, die Dir Dein Papa von damals erzählt hat, speziell natürlich an Geschichten vom Berninarennen?

HJS: Natürlich erinnere ich mich noch an einige Geschichten, die mir mein Papa erzählt hat, vor allem vom Auto Union und dessen heißen Wasserleitungen. An eine Geschichte vom Berninarennen könnte ich mich jetzt leider nicht erinnern. Aber er war ja als „Bergkönig“ bekannt und selbstverständlich wußten wir, dass er das Berninarennen 1929 gewonnen hat.

CM: Nun wissen wir ja beide, dass Du 2019 mit genau dem Auto, das Dein Papa damals fuhr, an der Bernina Gran Turismo teilgenommen hast. Bevor ich Dich dazu befrage, lass mich kurz erzählen, wie es dazu kam: Natürlich habe ich mit meinem Kollegen Florian Seidl schon 2018 darüber gesprochen, dass ja nächstes Jahr das 90jährige Jubiläum des Berninarennens ansteht. Und dass es doch eine Sensation wäre, wenn Du da mit dem Auto von damals fahren würdest. Ich habe Florian gesagt, dass ich Deine Handynummer habe, aber eben nicht 100% sicher bin, wo das Auto steht und wer die Gewalt darüber hat oder ob es überhaupt fahrbereit ist. Zufälligerweise wusste das aber Florian und er kannte sogar jemand vom Museum Fahr(T)raum in der Nähe von Salzburg. Kurz darauf erfolgten zwei Telefonate, der Rest ist Geschichte. Jetzt aber Du – wie war das für Dich, mit dem Auto am Bernina zu fahren?

CLAUS MÜLLER IM GESPRÄCH MIT HANS-JOACHIM STUCK

HJS: Ja, das war wirklich ein bewegender Moment. Ich hatte insgesamt zwei solche Momente. Der erste war, als ich auf der Avus 1990 mit „seinem“ Auto Union eine Demonstrationsfahrt absolvieren durfte. Und der zweite war bei der Bernina Gran Turismo 2019. Da geht Dir dann schon durch den Kopf, was das damals für Helden waren, vor fast 100 Jahren. Die Rennstrecke war ja fast 3 x so lang und vor allem noch unbefestigt. Das müssen wirklich unglaubliche Gefühle gewesen sein, unter diesen Umständen in dieser grandiosen Landschaft eine unbefestigte Bergstrecke auf Bestzeit hinauf zu brettern. 90 Jahre später hat mir das noch großen Spaß bereitet und ich denke noch sehr gerne an dieses tolle Wochenende zurück.

CM: Ich kann mir das gut vorstellen, wie emotional sowas ist. Leider klappt es ja dieses Jahr nicht mit Deiner Teilnahme. Ich denke, Du hast andere Pläne oder Verpflichtungen?

HJS: Dieses Wochenende kollidiert es leider mit einem Presetermin von Porsche in Leipzig. Aber für 2023 habe ich es mir schon im Kalender notiert.

CM: Also hoffen wir, dass wir Dich vielleicht 2023 wieder am Berninapass fahren sehen. Es ist ja insgesamt heute so eine Sache mit den ehemaligen Rennfahrern bei verschiedenen Veranstaltungen. Ich habe das Gefühl, dass die Leistungen von Euch heutzutage wieder wesentlich mehr geschätzt und bewundert werden, als das vor, sagen wir, 25 Jahren der Fall war. Kannst Du das bestätigen?

HJS: Das stimmt. Ich bemerke auch, gerade in der Autogramm-post, dass wieder mehr Nachfragen von Jugendlichen kommen. Überhaupt scheint das Interesse an „echten Rennwagen“ und am „ruralen Fahren“ wieder stark gestiegen zu sein. Erst am letzten Wochenende bei der Ennstal Klassik habe ich das wieder erlebt, dass ganze Mensentrauben da stehen und sich dafür interessieren. Das ist natürlich auch für mich eine tolle Sache!

Leider hat auch das zwei Seiten, zum Beispiel als Marco Werner in Monaco mit Jean Alesi im ex-Niki Lauda Ferrari kollidierte. Sowas darf nicht passieren, weil es dem Ansehen unseres Sports schadet Und schließlich geht es ja bei dem historischen Rennen um nichts, da muss man jedes Risiko auslassen und auch mal zurückstecken.

CM: Mir gefällt es ja auch immer, mit so interessanten Menschen zu sprechen. Wobei, mich persönlich interessieren weniger die Rennergebnisse. Ich bewundere immer den Pioniergeist, der ja in der Generation Deines Vaters noch viel offensichtlicher war, aber natürlich auch in Deiner und den heutigen Rennfahrergenerationen vorhanden ist. Deswegen bin ich bei Rennen eigentlich wesentlich lieber im Fahrerlager unterwegs, als dass ich den aktuellen Rennverlauf verfolge. Ich finde also den Menschen und die ganzen technischen und zwischenmenschlichen Geschichten viel interessanter.

Sicher hast Du da auch jede Menge Geschichten auf Lager. Dürfen wir wenigstens eine davon hören?

HJS: Ja, eine besonders lustige Geschichte gibt es mit Poldi, der ja immer noch ein enger Freund ist, mit dem ich eigentlich alle 2 Tage telefoniere. Damals waren wir zusammen mit Dieter Quester als „Trio Infernale“ bekannt und kein Team hätte uns gemeinsam verpflichtet, weil man uns wohl für nicht beherrschbar hielt. Wir waren eines Tages in Berlin bei der DTM an der Avus und haben im Kempinski Hotel gewohnt. Dieter Quester hatte immer einen speziellen Koffer dabei, voller Kanonschläge und Schweizer Krachern. Einen solchen Kanonenschlag haben wir vor einer Tür platziert, aber nicht gewusst, dass genau über dieser Tür ein Feuermelder war. Daraufhin kam dann sofort die Feuerwehr und das war ein mordsmäßiges Chaos. Und genau im Zimmer darüber wohnte Herbert von Karajan, der sich natürlich auch gestört fühlte bei dem ganzen Tumult. Am nächsten Tag beim Frühstück kam dann der Direktor und hat uns eröffnet, dass wir leider ausziehen müssen. Aber rund 10 Jahre später waren wir wieder im Kempinski in Berlin und da hat der Direktor nur gesagt „Na, Herr Stuck, probieren wir es nochmal miteinander?“.

CM: Wahrscheinlich bist du kein Freund bedingungsloser Elektromobilität. Ich übrigens auch nicht, ich finde, dass die rein ideologische Herangehensweise falsch ist und Technologieoffenheit das Mindeste ist, was man von der Politik erwarten können muss. Wie siehst Du dieses Thema und was hältst Du von eFuels, die ja, wie es aussieht, die einzige Möglichkeit zu sein scheinen, dass es mit der Verbrenner-technik weitergeht und wir auch künftig historische Fahrzeuge bewegen können?

HJS: Da, wo es sinnvoll ist, sollte man sich nicht verschließen. Wenn man z. B. in München wohnt und jeden Tag 5 Kilometer in die Arbeit fahren muss, ist ein kleines Elektroauto natürlich gut. Aber auf dem Land sieht das schon anders aus. Deshalb muss man trotzdem die Alternativen wie eFuels, Wasserstoff usw. weiterverfolgen. Ich war kürzlich erst auf dem Greentech Festival von Nico Rosberg in Berlin. Da gibt es schon gute Ansätze. Aber das ist noch ein weiter Weg mit vielen Hindernissen. Erst vor einem Jahr kam ein Journalist zu mir wegen eines Interviews. Er rief dann an, dass er sich verspäten wird, weil er seinen Tesla nachladen muss. Als er dann schließlich da war, hat er erzählt, dass es am Brenner (damals) 4 Tesla-Ladesäulen gab. Und während er den Ladevorgang abwartete, fielen ihm brummende Geräusche auf. Er hat dann festgestellt, dass die von Diesellaggregaten für die Ladesäulen kamen. So etwas bringt die Sache natürlich nicht weiter, ist aber gleichzeitig ein Beweis, dass noch viel zu tun ist und Alternativen keinesfalls beiseitegelassen werden dürfen.

CM: Lieber Strietzel, so können wir das direkt stehen lassen. Vielen Dank für das Gespräch. Und wir freuen uns jetzt schon darauf, wenn Du nächstes Jahr wieder an der Bernina Gran Turismo teilnehmen kannst.

CLAUS MÜLLER IN CONVERSATION WITH HANS-JOACHIM STUCK

Hans-Joachim “Stietzel” Stuck is the son of the first winner of the 1929 Bernina Race, Hans Stuck, the “Mountain King.” To mark the 90th anniversary of his winning drive in the Austro Daimler, Strietzel Stuck took part in the Bernina Gran Turismo in his father’s original car. Our team member Claus Müller recently conducted a telephone interview with the former Formula 1 driver.

CM: Dear Hans-Joachim – everyone knows that you prefer to be addressed as Strietzel or Stucki. And surely everyone wants to know where these nicknames come from. Well, Stucki is not difficult to guess, but Strietzel? Even though you’ve probably been asked that a thousand times...

HJS: That’s true, but it’s also a funny story, which is quickly told: At my baptism, my aunt Emmi from Breslau held me and said “Oh, he looks like a Strietzel” – that’s a kind of Silesian yeast plait. And already the nickname was set, before I could even say anything about it. But the Americans somehow couldn’t pronounce it correctly and preferred to say Stucki.

CM: You’ve had quite an eventful life as a racing driver. I assume that your father put this in your cradle? How did it all begin and what were the most important milestones in your career? I remember that you started your career as an 18-year-old in 1974 with a BMW 2002ti, but what came next?

HJS: Of course, as a boy I always enjoyed being in my father’s workshop and watching him tinkering with his racing cars – when I wasn’t annoying the mechanics and hiding the 17 mm key from them.

In 1969, I went with my father to a driver training course at the Scuderia Hansa. The instructor watched me and then asked my father if I couldn’t drive because someone had dropped out in the team of BMW tuner Hans-Peter Koepchen. 1970 I won there together with Clemens Schickentanz the first 24 hours race at the Nürburgring. After 2 years Jochen Nerpasch got me into the BMW factory team. Soon I entered Formula 2 with Paul Rosche and Jägermeister, and then in the spring of 1974 I entered Formula 1 with March, where I scored my first points straight away. It continued in 1977 with Brabham-Alfa Romeo i Team of Bernie Ecclestone, in 1978 with Shadow and then in 1979 with ATS. After that I continued again with touring and sports cars, then from 1985 I was a works driver for Porsche, where I first became World Endurance Champion in 1985 with Derek Bell on Porsche 962 and then won Le Mans in 1986 and 1987 with the 962C, together with Derek Bell and Al Holbert. In 1990 I became touring car champion in the DTM, with an Audi V8 in Hockenheim and then in 2004 I won again the 24 hours race at the Nürburgring on BMW M3 GTR. I then celebrated the end of my career in 2011 with my sons at the 24-hour race at the Nürburgring, where we finished 15th.

CM: It’s no coincidence that we’re talking to each other here. After all, your father won the first Bernina race at the Inter-



national St. Moritz Automobile Week in 1929. Do you still have memories of stories that your father told you back then, especially stories about the Bernina Race?

HJS: Of course, I remember some stories my dad told me, especially about the Auto Union and its hot water pipes. Unfortunately, I can’t remember a story about the Bernina Race. But he was known as the “Mountain King” and of course we knew that he won the Bernina Race in 1929.

CM: Now we both know that you participated in the Bernina Gran Turismo in 2019 with exactly the car that your dad drove back then. Before I ask you about that, let me briefly tell you how it came about: Of course, I talked to my colleague Florian Seidl back in 2018 about the fact that next year would be the 90th anniversary of the Bernina Race. And that it would be a sensation if you were to drive the car from back then. I told Florian that I have your cell phone number, but that I am not 100% sure where the car is and who has the power over it or if it is even ready to drive. By chance Florian knew that and he even knew someone from the museum Fahr(T)raum near Salzburg. Shortly thereafter two phone calls were made and the rest is history. But now you – how was it for you to drive the car on the Bernina?

HJS: Yes, that was really a moving moment. I had a total of two such moments. The first was when I was allowed to take “his” Auto Union for a demonstration drive on the Avus in 1990. And the second was at the Bernina Gran Turismo 2019, which makes you think about what kind of heroes they were back then, almost 100 years ago. The race track was almost 3 times as long and above all still

CLAUS MÜLLER IN CONVERSATION WITH HANS-JOACHIM STUCK

unpaved. That must have been really unbelievable feelings, under these circumstances in this grandiose landscape to race up an unpaved mountain track on best time. 90 years later, it was still great fun for me and I still think back very fondly to this great weekend.

CM: I can well imagine how emotional something like that is. Unfortunately, it doesn’t work out with your participation this year. I guess you have other plans or commitments?

HJS: This weekend unfortunately clashes with a Porsche press event in Leipzig. But I’ve already made a note in my calendar for 2023.

CM: Nevertheless, we hope that we will see you again at the Bernina Pass in 2023. It’s such a thing today with former racers at various events. I have the feeling that your achievements are much more appreciated and admired nowadays than they were, say, 25 years ago. Can you confirm that?

HJS: That’s right, I also notice, especially in the autograph mail, that there are more requests from young people again. In general, the interest in “real racing cars” and in “rural driving” seems to have risen strongly again. Only last weekend at the Ennstal Klassik I experienced that again, that whole crowds of people were standing there and were interested. That is of course also for me a great thing!

Unfortunately, there are two sides to it, for example when Marco Werner collided with Jean Alesi in the ex-Niki Lauda Ferrari in Monaco. Something like that must not happen, because it damages the reputation of our sport. And after all, there is nothing at stake in this historic race, so you have to take every risk and back off sometimes.

CM: I always enjoy talking to such interesting people. Personally, I’m less interested in the race results. I always admire the pioneering spirit, which was much more evident in your



father’s generation, but of course is also present in yours and today’s generations of racers. That’s why I actually prefer to be in the paddock at races rather than following the actual race. So I find the people and all the technical and interpersonal stories much more interesting. I’m sure you have plenty of stories to tell. May we hear at least one of them?

HJS: Yes, there is a funny story with Poldi, who is still a close friend with whom I actually talk on the phone every 2 days. At that time, together with Dieter Quester, we were known as the “Trio Infernale” and no team would have signed us together because they probably thought we were unmanageable. We were in Berlin one day at the DTM on the Avus and stayed at the Kempinski Hotel. Dieter Quester always had a special suitcase with him, full of cannon blasts and Swiss firecrackers. We placed one of these cannon blasts in front of a door, but didn’t know that there was a fire alarm right above the door. As a result, the fire department came immediately and it was a hell of a mess. And Herbert von Karajan lived in the very room above, and of course he was disturbed by all the commotion. The next day at breakfast, the director came and told us that unfortunately we had to move out. But about 10 years later we were back at the Kempinski in Berlin and the director just said “Well, Mr. Stuck, let’s try it again together”.

CM: You’re probably not a fan of unquestioned electromobility. Neither am I, by the way; I think that the purely ideological approach is wrong and that openness to technology is the least that one should be able to expect from politics. How do you see this issue and what do you think of eFuels, which seem to be the only way that internal combustion technology will continue and that we will still be able to move historic vehicles in the future?

HJS: Where it makes sense, you shouldn’t close your mind. If you live in Munich, for example, and have to drive 5 kilometers to work every day, a small electric car is of course good. But in the countryside, it’s a different story. That’s why you still have to pursue the alternatives like eFuels, hydrogen, etc. I was recently at Nico Rosberg’s Greentech Festival in Berlin. There are already good approaches. But there is still a long way to go with many obstacles. Only a year ago, a journalist came to me for an interview. He then called to say that he would be late because he had to recharge his Tesla. When he finally got there, he told that there were 4 Tesla charging stations at Brenner (at that time). And while he was waiting for the charging process, he noticed humming noises. He then determined that they were coming from diesel generators for the charging columns. Of course, something like that doesn’t advance the cause, but at the same time it is proof that there is still a lot to be done and that alternatives must by no means be left aside.

CM: Dear Strietzel, we can leave it at that. Thank you very much for the interview. And we are already looking forward to seeing you again next year at the Bernina Gran Turismo. ■

EIN GESPRÄCH MIT ALEX KAISER, TCCT / eCLASSIC

Alex Kaiser, Sohn von TCCT Gründer und „The Key“-Herausgeber Fritz Kaiser, kümmert sich um die Aktivitäten von eClassic, bei denen mit High End Simulatoren weltbekannte Rennkurse mit legendären Fahrzeugen befahren werden können.

CM: Alex, ihr seid zum wiederholten Mal bei der Internationalen St. Moritzer Automobilwoche dabei. Dabei habt ihr nicht nur interessante Oldtimer am Start der Bernina Gran Turismo, ihr bringt auch modernes Material mit. Aber zuerst, was steckt hinter dem Label „TCCT“?

AK: Mit TCCT fördern wir die Nachhaltigkeit von Classic Cars. Wir betreiben laufend Marktforschung und haben somit eine der führenden Datenbanken und Wissen zu diesem Markt. Unser Jahrbuch The Key, berichtet darüber und über die 100 wichtigsten Classic Car Sammler der Welt. Zudem veranstalten wir jährliche Treffen mit führenden Szene-Persönlichkeiten, um die Zukunft des Marktes zusammen einzuschätzen und in die richtigen Wege zu begleiten. eClassic ist nun unser neuestes Venture bei dem wir Classic Cars mit Technologie aus dem 21. Jahrhundert verbinden.

CM: Nun aber zum „klassischen High-Tech Material“. Unter dem Begriff eClassic versteht man was genau?

AK: Mit eClassic geben wir unseren Automobilen die Möglichkeit sich in einer virtuellen und schnell verändernden Welt nachhaltig zu positionieren. Wir erzeugen also eine harmonische Verschmelzung der geschätzten Automobilhistorie des letzten Jahrhunderts und den neuen Technologien und Plattformen, die im 21. Jahrhundert ermöglichen unsere geschätzten Autos virtuell zu fahren, zu teilen, und interaktiv darzustellen. Wir bringen die Classic Car Welt wie wir sie alle kennen, in eine komplementäre, virtuelle Dimension. Ganz im Sinne von „The Tomorrow of History“. Hierzu gehört natürlich auch, dass wir Event Veranstalter wie z.B. die Internationale St. Moritzer Automobilwoche miteinander beziehen. Durch unsere eClassic Bernina Gran Turismo Strecke bietet wir eine ganz neue Erlebnisdimension.

CM: Verstehe ich das richtig? Ihr habt die gesamte Rennstrecke der Bernina Gran Turismo gescannt und man kann fortan im Simulator an der Bernina Gran Turismo teilnehmen?

AK: Genau! Wir haben die gesamte Strecke und deren Umgebung von La Rösa bis hoch zum Ospizio Bernina mit LiDAR Technologie aufgenommen, und in unsere Simulationswelt integriert. Der ganze Prozess dauerte rund drei Monate. Wir haben natürlich auch sehr viel Wert auf die Genauigkeit der Referenzpunkte wie z.B. Leitplanken, Schikanen, oder Bäume gelegt.

CM: Das ist ja eine tolle Sache und vor allem birgt das einen ganz großen Sicherheitsaspekt, wenn die BGT-Teilnehmer sozusagen im Trockenen üben können, bevor es am 9. September ernst wird...

AK: Das ist genau unser Ziel. Durch unsere Mandatory Free Practice



Sessions, bieten wir den BGT Teilnehmern eine unkomplizierte und spannende Möglichkeit, die Bernina Strecke besser kennen zu lernen. Letztes Jahr konnten die rund 70 Teilnehmer über 250 virtuelle Läufe absolvieren. Bei einer Gesamtfahrzeit von rund 40 Stunden leistet dies erhöhte Sicherheit, wenn die Fahrer dann auf der echten Strecke sind. Dieses Jahr unterstützen wir die Bernina Renndirektion auch bei der Erstellung des offiziellen Driver Briefings und der Authentifizierung der Fahrer.

CM: Tolle Sache! Die BGT ist damit das erste historische Rennen, das diese Simulatoren dank Eurem Engagement einsetzen kann?

AK: Ja, ähnlich wie Formel 1 Rennfahrer Simulationen nutzen, um sich für Ihre Rennen vorzubereiten, können Classic Driver sich auf Ihre ganz eigenen Rennen mit eClassic vorbereiten. Die BGT hat diesen Wert früh erkannt und war somit der erste Veranstalter, der in diese Dimension eingestiegen ist. Mittlerweile haben wir im Februar 2022 auch die erste Strecke auf Schnee veröffentlicht. Mit der eClassic The ICE St. Moritz Experience können unsere Club Mitglieder auf dem gefrorenen St. Moritzer See üben, wie man sich richtig auf Schnee verhält.

CM: Welche anderen Rennstrecken gibt es denn noch? Und kann man in verschiedenen Rennwagen fahren?

AK: Im Moment bieten wir mehr als 15 verschiedene Classic Cars an. Vom 1954er Maserati 250 F gefahren von Juan Manuel Fangio, bis hin zu einem 1984er Ferrari F40. Wir bieten auch verschiedene Rennstrecken wie z.B. die historische 1966 Monza Strecke, Nürburgring, Bernina Gran Turismo, 1966-er Circuit de Monaco, The Ice St. Moritz Experience und weitere an. Dies erweitert sich ständig und wir haben einige spannende Projekte am Laufen. Mehr dazu schon bald.

IN CONVERSATION WITH ALEX KAISER, TCCT / eCLASSIC

CM: Dann natürlich zum Schluss die wichtigste Frage: Wo kann sich jemand, der interessiert ist, näher erkundigen?

AK: Wir sind vom 7.09. bis zum 11.09. im Kempinski vor Ort mit drei unserer Simulatoren. Die rund 80 BGT Teams werden vom 8.09.–9.09. Ihre Free Practice Sessions abhalten. Am Samstag und Sonntag (10.–11.09.) können aber auch andere Nicht-Teilnehmer vorbeischauen. Gerne organisieren wir dann einen Lauf auf der Bernina Strecke.

Alternativ kann man uns auch unter eclassic.com und office@eclassic.com erreichen, um frühzeitig eine Session zu buchen. ■

Alex Kaiser, son of TCCT founder and “The Key” editor Fritz Kaiser, is in charge of eClassic’s activities, which use high-end simulators to drive world-famous race courses with legendary cars.

CM: Alex, you are once again participating in the International St. Moritz Automobile Week. Not only do you have interesting vintage cars at the start of the Bernina Gran Turismo, you also bring modern material. But first, what is behind the label “TCCT”?

AK: At TCCT we foster the heritage and enjoyment of classic cars. We continuously study the market and have one of the leading databases and knowledge about this market. Our yearly Publication The Key, reports on the classic car market and the top 100 collectors in this very special world. We also organize annual forum events with leading figures in the classic car world to jointly

envision the future of this market, and to help guide it in the right direction. eClassic is TCCT’s newest venture, connecting 21st century technology with our beloved classic cars.

CM: But now to the “classic high-tech material”. By the term eClassic, you mean what exactly?

AK: With eClassic, we provide an opportunity to sustainably position our classic cars in a fast-changing and highly digital world. We create a convenient fusion between the wonderful automotive history we all hold dear, and the new technologies and platforms existing in the 21st century, allowing us to drive, share, and display our classic cars in a virtual space. We bring the classic car world as we know it into a complementary, virtual dimension. Or as we call it: “The Tomorrow of History”. Event organizers such as the Internationale St. Moritzer Automobilwoche are of course part of this new dimension. With our eClassic Bernina Gran Turismo Track we are able to jointly create a new experience dimension for BGT drivers and fans around the world.

CM: Do I understand that correctly? You have scanned the entire race track of the Bernina Gran Turismo and from now on one can participate in the Bernina Gran Turismo in the simulator?

AK: Exactly! Using LiDAR technology, we scanned the entire track and its environment from La Rösa all the way up to the Ospizio Bernina. The entire process took around 3 months from start to finish. We also paid a lot of attention to the accurate placement of reference points such as Trees, chicanes, or protective barriers.

CM: That’s a great thing and, above all, there’s a great safety aspect if the BGT participants can practice in the dry, so to speak, before things get serious on September 9...

AK: Yes, that’s exactly our goal. With our mandatory free practice



IN JEDEM FALL... BEREIT.

KOMMUNIKATIONS-, ALARMIERUNGS-
UND SICHERHEITSLÖSUNGEN



IN CONVERSATION WITH ALEX KAISER, TCCT / eCLASSIC



sessions, we provide BGT drivers with an easy and exciting way to get to know the Bernina track. Last year the roughly 70 BGT drivers completed over 250 runs from La Rösa to the Ospizio. With a total track time of around 40 hours, the drivers were able to familiarize themselves with the real track and improve their own safety. This year we also support the Bernina race direction in the creation of the official drivers' briefing and the drivers' authentication.

CM: Great thing. So the BGT is the first historic race that can use this technology thanks to your commitment?

AK: Yes, like Formula 1 drivers using simulation to prepare for races, classic drivers can prepare for their own races with eClassic. The BGT race understood the value of this immediately and was the first event organizer to join this dimension. In the meantime, we also launched the first track on snow in February 2022. With the eClassic The ICE St. Moritz Experience, our members can practice driving on snow on the frozen lake of St. Moritz.

CM: What other race tracks are there? And can you drive in different race cars?

AK: We currently offer more than 15 different classic cars. Starting with the 1954 Maserati 250F driven by Juan Manuel Fangio, all the way to a 1984 Ferrari F40. We also offer various racetracks and roads. For example: The Historic 1966 Monza track, Nürburgring, Bernina Gran Turismo, the 1966 Circuit de Monaco, The ICE St. Moritz experience and more. The collection of cars and tracks is continuously being developed, and we have some exciting upcoming projects.

CM: Finally, of course, the most important question: Where can someone who is interested find out more?

AK: We are in the Kempinski with three of our eClassic simulators from 7.09–11.09. The roughly 80 BGT teams will conduct their mandatory free practice sessions on 8.09 and 9.09. Saturday and Sunday (10–11.09) also non-BGT participants may stop by for a test drive. We will gladly accommodate them for a run on the BGT Track.

Alternatively, we can also be contacted under eclassic.com or office@eclassic.com to book a session in advance.

Rhäticom AG | Via Nouva 11 | CH-7505 Celerina
T +41 58 810 75 00 | celerina@rhaeticom.ch | rhaeticom.ch

CHUR | ST. GALLEN | CELERINA | KRIENS | BURGDORF | DIETIKON

RHÄTICOM

MOTORSPORT RENDEZVOUS

MOTORSPORT RENDEZVOUS

on Top of the World

06.–08. September 2022

St. Moritz
TOP OF THE WORLD



Ganz neu ist, dass das Motorsport Rendezvous auf zwei Tage verlängert wurde. Es gibt nun einen „Lawn Day“ und einen „Driving Day“. Beim Lawn Day werden die Fahrzeuge am Mittwoch wie gehabt im Park vom Kempinski Grand Hotel des Bains ausgestellt. Der Zutritt ist dieses Jahr dank Unterstützung der Gemeinde St. Moritz kostenfrei. Am Donnerstag dann findet der Fahrtag statt. Natürlich können nicht alle ausgestellten Fahrzeuge mangels Straßenzulassung mit auf Tour gehen, was bedeutet, dass auch am Donnerstag einige Fahrzeuge ausgestellt sein werden. Um am Nachmittag kommen auch bereits die ersten Teilnehmerfahrzeuge der Bernina Gran Turismo an, um die Technische Abnahme zu absolvieren. Außerdem können am Donnerstag auch die Fahrzeuge der RM Sotheby's Auktion in der Tennishalle besichtigt werden. Es gibt also auf jeden Fall auch am 08.09. etwas zu sehen! ■

As the second new event, next to “Kilomètre Lancé – Alpine 1000”, the Motorsport Rendezvous last year heralded the new edition of the “International St. Moritz Automobile Week”. The park in front of our partner hotel, the Kempinski Grand Hotel des Bains was perfectly suited as an event area. Even if somewhat slowed down by various requirements as a result of the Corona protection concept, we were able to launch this new event – in a year that was still marked by postponements and cancellations throughout Europe.

Als zweite neue Veranstaltung, neben „Kilomètre Lancé – Alpine 1000“ läutete das Motorsport Rendezvous letztes Jahr die Neuauflage der „Internationalen St. Moritzer Automobilwoche“ ein. Der Park vor unserem Partnerhotel, dem Kempinski Grand Hotel des Bains, eignete sich hervorragend als Veranstaltungsfläche. Wenn auch etwas gebremst durch diverse Auflagen in Folge des Corona-Schutzkonzeptes, konnten wir diesen neuen Event lancieren – in einem Jahr, das europaweit immer noch geprägt war von Verschiebungen und Absagen.

The concept worked – garden party instead of stiff Concours d’Elegance with exclusive focus on originality. Fun instead of trouble because the hubcap is not quite contemporary. This year we are again supported by Dirk de Jager, one of the most distinguished photographers and historians of collector cars.

Das Konzept ging auf – Gartenparty statt steifer Concours d’Elegance mit ausschließlicher Fokus auf Originalität. Fun statt Ärger, weil die Radkappe doch nicht ganz zeitgemäß ist. Unterstützt werden wir auch heuer wieder von Dirk de Jager, einem der profiliertesten Fotografen und Historiker von Sammlerfahrzeugen.

The presentations of the vehicles on the helipad at El Paradiso were magnificent, where spectacular photos were taken, the likes of which have never been seen before. This highlight will happen again this year when the winning cars will be exhibited at Paradiso.

Grandios waren die Präsentationen der Fahrzeuge auf dem Helipad bei El Paradiso, wo spektakuläre Fotos entstanden, wie man sie vorher noch nie gesehen hat. Dieses Highlight wird es auch dieses Jahr wieder geben, wenn die Siegerfahrzeuge beim Paradiso ausgestellt werden.

Brand new is that the Motorsport Rendezvous has been extended to two days. There is now a “Lawn Day” and a “Driving Day”. On Lawn Day, the cars will be exhibited as usual on Wednesday in the park of the Kempinski Grand Hotel des Bains. This year, thanks to the support of the municipality of St. Moritz, access is free of charge. On Thursday the driving day will take place. Of course, not all exhibited vehicles can go on tour due to lack of road registration, which means that some vehicles will also be exhibited on Thursday. Around afternoon, the first participant vehicles of the Bernina Gran Turismo will already arrive to pass the technical inspection. In addition, the vehicles of the RM Sotheby's auction can also be viewed in the tennis hall on Thursday. So, there is definitely also something to see on 08.09. as well! ■

MOTORSPORT RENDEZVOUS ZEITPLAN - TIME TABLE

Dienstag, 06.09.22

14:00 – 19:00 Uhr Ankunft, Anmeldung
Abends Welcome Dinner (nur für Teilnehmer, zusammen mit Teilnehmern Super Stick Shift)

Mittwoch, 07.09.22

10:00 Uhr Einlass Publikum
10:00 – 16:00 Uhr Fragebogen Klassensieger (Teilnehmerbewertung) abgeben
10:15 Uhr Vortrag (deutsch) „Das Auto als Speicher – Bidirektionales Laden in der Praxis“, Dr. Uwe Koenzen, Mobility Forum St. Moritz
11:00 Uhr Vortrag (deutsch) „Elektrische Ikonen – klassische Fahrzeuge und eMobilität“, Dr. Uwe Koenzen, Mobility Forum St. Moritz
11:30 – 13:30 Uhr Light Lunch Motorsport Rendezvous (nur Teilnehmer)
14:00 – 15:30 Uhr Vortrag (englisch) „Innovation and disruption in the world of auction houses and collecting“, by RM Sotheby's, Mobility Forum St. Moritz
16:00 – 17:30 Uhr Diskussionsrunde (englisch) „Die Zukunft des Automobildesigns – Das Interieur wird neu zum Herzstück für die junge Generation“, B.I. Collection, Mobility Forum St. Moritz
Abends Dinner, La Rösa (nur für Teilnehmer, zusammen mit Teilnehmern Super Stick Shift/Abschluss)

Donnerstag, 08.09.22

09:00 Uhr Fahrerbesprechung Motorsport Rendezvous Tour
09:30 Uhr Start zur Motorsport Rendezvous Tour vor dem Kempinski Grand Hotel des Bains
Ab 10:00 Viewing RM Sotheby's, Tennis Center, Kempinski Grand Hotel des Bains
10:00 – 11:00 Uhr Vortrag (deutsch) „Environmental Sensitive Traffic Management: Traffic flow optimization by BOSCH“, Mobility Forum St. Moritz
11:00 Uhr Motorsport Rendezvous Tour: Durchfahrt Zernez
11:00 – 12:00 Uhr Vortrag (deutsch) „Air Quality 4.0: 100% transparency and new services for tourism“, by BOSCH, Mobility Forum St. Moritz

12:00 bis 13:30 Uhr Mittagspause Motorsport Rendezvous (en route – genauer Ort siehe tagesaktueller Routenplan)
13:40 Uhr Motorsport Rendezvous Tour: Durchfahrt Graun im Vinschgau (Reschensee)
Ab 15:30 Uhr Fahrzeuge zurück von der Motorsport Rendezvous Tour am Kempinski Grand Hotel des Bains
15:00 – 18:00 Uhr Technische Abnahme Teilnehmerfahrzeuge Bernina Gran Turismo am Kempinski Grand Hotel des Bains
16:00 – 17:00 Uhr Vortrag (englisch) „A record breaking 2022 for the collectors market and the future ahead“, by RM Sotheby's, Mobility Forum, Tennis Center, Kempinski Grand Hotel des Bains
Ab 16:00 Uhr Ausstellung ausgewählter Fahrzeuge, Helipad Paradiso
Abends Dinner, Paradiso (nur für Teilnehmer, zusammen mit Teilnehmern Bernina Gran Turismo/Welcome, PRÄSENTIERT VON MERCEDES BENZ)

Tuesday, 06.09.22

2 – 7 pm Arrival, Check-In
Evening Welcome Dinner (participants only)

Wednesday, 07.09.22

10:00 am Admission audience
10:00 am – 4 pm Ballot of class winners (by participants)
10:15 am Lecture (German) „Das Auto als Speicher – Bidirektionales Laden in der Praxis“, Dr. Uwe Koenzen, Mobility Forum St. Moritz
11:00 am Lecture (German) „Elektrische Ikonen – klassische Fahrzeuge und eMobilität“, Dr. Uwe Koenzen, Mobility Forum St. Moritz
11:30 am – 1:30 pm Light Lunch Motorsport Rendezvous (participants only)
2:00 – 3:30 pm Lecture (english) „Innovation and disruption in the world of auction houses and collecting“, by RM Sotheby's, Mobility Forum St. Moritz
4 – 5:30 pm Lecture (english) „The Future of car design – the interior will become the new centerpoint of car design for the young generation“, B.I. Collection, Mobility Forum St. Moritz
Evening Dinner, La Rösa (participants only)

MOTORSPORT RENDEZVOUS ZEITPLAN - TIME TABLE

Thursday, 08.09.22

9:00 am Drivers Briefing Motorsport Rendezvous Tour, Kempinski Grand Hotel des Bains (Lobby Bar)
9:30 am Start of the Motorsport Rendezvous Tour in front of the Kempinski Grand Hotel des Bains
From 10:00 am Viewing RM Sotheby's, Tennis Center, Kempinski Grand Hotel des Bains
10:00 – 11:00 am Lecture (German) „Environmental Sensitive Traffic Management: Traffic flow optimization by BOSCH“, Mobility Forum St. Moritz
11:00 am Motorsport Rendezvous Tour: Passage through Zernez
11:00 am – 12:00 pm Lecture (German) „Air Quality 4.0: 100% transparency and new services for tourism“, by BOSCH, Mobility Forum St. Moritz

12:00 – 1:30 pm Lunch break Motorsport Rendezvous (en route – see daily route plan for exact location)
1:40 pm Motorsport Rendezvous Tour: Passage through Graun in Vinschgau (Reschensee)
From 3:00 pm Vehicles back from the Motorsport Rendezvous Tour at the Kempinski Grand Hotel des Bains
3:00 – 6:00 pm Technical scrutineering of participant vehicles Bernina Gran Turismo at the Kempinski Grand Hotel des Bains
4:00 – 5:00 pm Lecture „A record breaking 2022 for the collectors market and the future ahead“, by RM Sotheby's, Mobility Forum, Tennis Center, Kempinski Grand Hotel des Bains
From 4:00 pm Exhibition of selected vehicles, Helipad Paradiso
Evening Dinner, Paradiso (participants only, PRESENTED BY MERCEDES BENZ)

Route am 08.09.2022







1962 Shelby Cobra CSX 2005,
eine der frühesten Shelby Cobras,
ausgestellt über den Wolken
(Paradiso, St. Moritz)

1962 Shelby Cobra CSX 2005,
one of the earliest Shelby Cobras,
displayed above the clouds at
Paradiso, St. Moritz.

EAT - RELAX - DRINK AND DREAM

**COME EXPERIENCE
SUMMER AT THE TOP**



FROM JUNE 20 TO OKTOBER 16



**PARADISO-STMORITZ.COM
+41 81 833 40 02**



MOTORSPORT RENDEZVOUS



Der berühmte 1952 Jabbeke Jaguar XK120 über den Wolken (Paradiso, St. Moritz)
The famous 1952 Jabbeke Jaguar XK120 above the clouds at Paradiso, St. Moritz.

GASTPORTRAIT: KINGSTON CUSTOM

VON CLAUD MÜLLER

Als aus München die Anfrage kam, ob Dirk Oehlerking wohl eine R18 umbauen könnte, kam ihm zunächst nur ein knappes Ja über die Lippen. Als die R18 dann geliefert wurde, kamen jedoch Zweifel auf, denn das neue Bike, die Riesen-Boxer der Traditions-marke, wirkte bereits im Originalzustand extrem gut.

Aber Dirk stand zu seinem Wort. Überhaupt ist Dirk ein netter Mensch. Einer, der sich Gedanken macht. Einer, der sich nicht laut in den Vordergrund spielt, sondern eher bescheiden wirkt. Und so fällt er schon als Mensch auf in der heutigen Gesellschaft, die leider immer oberflächlicher zu werden scheint.

Nun stand sie also da, in voller Pracht. Und sollte als eines von drei „Soul Fuel“ Bikes umgebaut werden. Customized, wie man heute sagt. Am Anfang steht, wie immer bei solchen Projekten, die Demontage. Und gleichzeitig muss überlegt werden, wie man das Ganze wieder zusammenschraubt, damit es nachher besser als vorher aussieht. Anders vor Allem.

Die spontane Idee, das neue Bike mit alten Zutaten, wie einer R4 Gabel, zu verschönern wird schnell verworfen. Schließlich soll das Resultat im Idealfall technisch besser werden, mindestens jedoch gleichwertig, keinesfalls aber schlechter, was bei Verwendung von Altteilen, auch wenn sie noch so klassisch sind, zwangsläufig der Fall wäre. Was bleibt also übrig?

Richtig. Möglichst original belassen, aber trotzdem eine unverkennbare Handschrift einbringen. Was liegt also näher, als das hauseigene Alleinstellungsmerkmal zu strapazieren und eine Vollverkleidung zu montieren, die diese Bezeichnung auch verdient? Mehr als verdient sogar!

Vermutlich hat der Bollerofen wohlige Wärme verströmt, als Dirk diesen Gedanken in seiner 200 qm Werkstatt nachhing. An eine Fahrt über den Bernina Pass hat er dabei sicher noch nicht gedacht. Sicher aber an die zusätzliche Verkleidung des Hinterrades, das alles erst zu einem Guss werden lässt. Ein kleines, an ein Leitwerk erinnerndes Stilmittel bekommt neben ästhetischen auch technischen Sinn als „Rücklichthalter“. Und fertig ist die rollende Skulptur. Oder doch nicht?

Nun, im Großen und Ganzen schon. Natürlich muss alles erst einmal realisiert werden. Insgesamt, so ist der Plan, soll es 18 Stück der „Spirit of Passion“ geben plus die Nummer 0, der Urvater quasi.

Und auf einmal war sie da, wurde vor dem Kempinski Grand Hotels des Bains aus einem Transporter ausgeladen, abgestellt und wirkt. Einfach so. Ein Statement könnte man sagen. Ein Monument gewordenes Zweirad. Irgendwie aus der Zeit gefallen, klassisch und futuristisch zugleich. Man muss sie erst ein paar Mal umrunden, wenn man unvorbereitet auf sie stößt. Schnell, sehr



Dirk Oehlerking in seiner Werkstatt mit seiner neuesten Kreation.
Dirk Oehlerking in his workshop with his latest creation.



Die „Spirit of Passion“ wirkt auch auf Teppich gut.
The „Spirit of Passion“ also looks good on carpet.

schnell, schon beim Näherkommen, werden spontane Gedanken, was denn das für eine komplette Geschmacksverirrung sei, nachhaltig verdrängt und durch Staunen ersetzt. Mit der Zeit (und ich spreche immer noch von den ersten ein, zwei Minuten unserer Begegnung) beginnt man zu begreifen, dass sich da jemand wirklich Gedanken gemacht hat. Und wenn man dann das Glück hat, in seinem Staunen nicht allein gelassen zu werden, sondern direkt mit dem Erbauer sprechen kann, dann öffnet sich eine neue Welt und man beginnt unweigerlich froh zu sein, dass man nicht

GASTPORTRAIT: KINGSTON CUSTOM

BY CLAUD MÜLLER

alleine ist auf der Welt. Dass es noch mehr von der Sorte gibt, die Benzin im Blut haben, aber trotzdem einen ästhetischen Anspruch haben. Natürlich wird einem schon im nächsten Moment klar, dass man das auch vorher schon wusste. Aber eben nicht so deutlich. Und ab und zu braucht man eben eine Bestätigung.

Zunächst hatte Dirk eigentlich nur geplant, eben hier zu sein und seine Kreation einem hoffentlich aufgeschlossenem Publikum zu präsentieren, das seine Arbeit wertschätzt. Daraus wurde schnell



Yamaha SR500 mit Porsche Motor.
Yamaha SR500 with Porsche engine.



Umgebaute BMW in der Entstehung.
Rebuilt BMW in the making.

eine aktive Teilnahme am Kilomètre Lancé. Die Bilder, die entstanden, als die „Spirit of Passion“ die höchstgelegenen Startbahn Europas entlang bretterte (der Begriff stimmt eigentlich nicht, sie ist eher entlang geglitten) machten deutlich, dass das Bike und seine Botschaft angekommen waren. Eine Startbahn ist eben auch eine Landebahn.

Angeregt durch das positive Erlebnis fragte mich Dirk, ob es denn möglich wäre, dass er am nächsten Wochenende bei der Bernina Gran Turismo auch mitfahren könnte. Mir gefiel die Idee so gut, dass ich gleich im ersten richtigen Moment die Gelegenheit ergriff, das abzuklären. Und da wir beim Organisationsteam der Internationalen St. Moritzer Automobilwoche alle Benzin im Blut haben und immer dann, wenn es darauf ankommt, eine gute Idee auch solche zu erkennen vermögen, stand einer Demofahrt nichts mehr im Weg.

Der Auftritt war ein Statement. Dirk kannte alle Streckenposten, alle Streckenposten kannten Dirk. Alle waren happy und wir haben einen neuen Fan. Kingston Custom dagegen hat gleich mehrere. Wir alle freuen uns darauf, dass Dirk wieder nach St. Moritz kommt und ich weiß auch schon seit dem Frühjahr, was er mitbringt: Wieder etwas, bei dem sich jemand Gedanken gemacht hat. ■

When the request came from Munich, whether Dirk Oehlerking could probably rebuild a R18, initially only a curt yes came over his lips. When the R18 was then delivered, however, doubts arose, because the new bike, the giant boxer of the traditional brand, already looked extremely good in its original state.

But Dirk was true to his word. In general, Dirk is a nice person. One who thinks things through. One who does not play loudly to the fore, but rather seems modest. And so he already stands out as a person in today's society, which unfortunately seems to be becoming more and more superficial.

So now there it was, in all its glory. And was to be converted as one of three „Soul Fuel“ bikes. Customized, as they say today. At the beginning, as always with such projects, is the disassembly. And at the same time you have to think about how to screw the whole thing back together so that it looks better than before. Different above all.

The spontaneous idea to embellish the new bike with old ingredients, such as a R4 fork, is quickly discarded. After all, the result should ideally be technically better, but at least equal, but in no case worse, which would inevitably be the case when using old parts, even if they are still so classic. So what remains?

GUEST PORTRAIT: KINGSTON CUSTOM

BY CLAUD MÜLLER



Correct. Keep it as original as possible, but still add an unmistakable signature. So what could be more obvious than to strain the in-house unique selling point and install a full fairing that deserves this designation? More than deserved, in fact!

Presumably, the iron stove exuded cozy warmth as Dirk pondered these thoughts in his 200 square meter workshop. He certainly didn't think about a ride over the Bernina Pass. But he was certainly thinking about the additional fairing for the rear wheel, which makes everything fit together. A small stylistic element reminiscent of a tail unit is given both aesthetic and technical significance as a "tail light holder. And the rolling sculpture is finished. Or is it?

Well, on the whole it is. Of course, everything has to be realized first. The plan is that there will be a total of 18 Spirit of Passion models, plus number 0, the forefather, so to speak.

And suddenly there it was, unloaded from a transporter in front of the Kempinski Grand Hotel des Bains, parked and acting. Just like that. A statement, you could say. A two-wheeler that has become a monument. Somehow out of time, classic and futuristic at the same time. You first have to go around it a few times when you come across it unprepared. Quickly, very quickly, even as you approach, spontaneous thoughts of what a complete aberration of taste this is are permanently displaced and replaced by amazement. Over time (and I'm still talking about the first one or two



Der Boxsack, zum Abreagieren bei kreativer Blockade?
The punching bag, to unwind when creatively blocked?

GUEST PORTRAIT: KINGSTON CUSTOM

BY CLAUD MÜLLER



minutes of our encounter), you begin to realize that someone has really put some thought into this. And when you are lucky enough not to be left alone in your amazement, but to be able to talk directly to the builder, a new world opens up and you inevitably begin to be glad that you are not alone in the world. That there are more of the kind who have gasoline in their blood, but still have an aesthetic claim. Of course, the very next moment you realize that you already knew that before. But not so clearly. And every now and then you just need a confirmation.

Initially, Dirk had only planned to be here and present his creation to a hopefully open-minded audience that appreciates his work. This quickly turned into active participation in the Kilomètre Lancé. The pictures that emerged as the "Spirit of Passion" thundered along the highest runway in Europe (the term is actually not correct, it rather glided along) made it clear that both the bike and its message had arrived. A runway is also a landing strip.

Inspired by the positive experience, Dirk asked me if it would be possible for him to join the Bernina Gran Turismo next weekend. I liked the idea so much that I seized the opportunity to clarify this at the first right moment. And since we on the organizing team of the International St. Moritz Automobile Week all have gasoline in our blood and are always able to recognize a good idea when it counts, there was nothing standing in the way of a demo ride.

The performance was a statement. Dirk knew all the marshals, all the marshals knew Dirk. Everyone was happy and we have a new fan. Kingston Custom, on the other hand, has several. We're all looking forward to Dirk coming back to St. Moritz and I've also known since the spring what he'll bring: Again, something where someone has put some thought into it. ■

BMW R18 "Spirit of Passion", limitiert auf 18 Exemplare plus die Vorserie, Nummer 0.

BMW R18 "Spirit of Passion", limited to 18 units plus the pre-series, number 0.



Be P1

Subscribe on
Taziomagazine.com



ONE YEAR SUBSCRIPTION

Four issues, delivered to your home!

€64 – \$68 – £60

(instead of €72 – \$76 – £68)*

Save on
single-issue
price



Complete your collection on Taziomagazine.com



Tazio #1 Autumn 2021



Tazio #2 Winter 2021



Tazio #3 Spring 2022



Tazio #4 Summer 2022

* Price excluded sales tax (USA) and shipping (calculated at check-out)

Terms and conditions: subscriptions will start with the next available issue. The minimum term is 12 months from the point of purchase. For more info, mail us at info@taziomagazine.com



INTERVIEW

CLAUS MÜLLER IM GESPRÄCH MIT DIRK DE JAGER



CM: Wie ich immer wieder mitbekomme, hast Du auch ein großes Wissen über Autos, Marken, Fahrzeugtypen und deren Geschichte, über Rennsport und die damit verbundenen Fahrer. War das schon vorher Dein Hobby oder kam das erst durch den Beruf als Fotograf?

DdJ: Ich bin damit aufgewachsen, dass ich mit meinen Eltern zu Rennstrecken gefahren bin, z. B. zu den 24-Stunden-Rennen in Spa und Zolder. Daher hatte ich schon immer ein grundsätzliches Interesse an der Geschichte und Hintergrundgeschichte der Autos und das wurde noch ernster, als ich öfters zu Top-Concours (Pebble Beach, Villa d'Este) fuhr und mich auch mehr für die Geschichte der Autos interessierte und mit den Besitzern sprechen wollte, um mehr über ihre Autos zu erfahren. Jetzt hilft es, wenn man sich mit einem Sammler unterhält und er merkt, dass man tatsächlich weiß und versteht, was man sich ansieht.

CM: Irgendwie bist Du dann zusammen mit Johan Dillen auf die Idee gekommen, ein Klassiker-Magazin zu gründen. Was hast Du Dir denn dabei gedacht? Ich meine, in der heutigen Zeit, in der Print-Magazine vermeintlich eher eine aussterbende Spezies sind?

DdJ: Das war schon immer ein kleiner Traum von mir und Johan, der als Buch- und Zeitschriftensammler seit 15 Jahren als freier Mitarbeiter für verschiedene Zeitschriften weltweit Artikel verfasst.

In letzter Zeit fühlte ich mich von vielen Magazinen mehr und mehr im Stich gelassen, was die Qualität von Aufmachung, Haptik und Inhalt angeht. Zu viele kämpfen mit dem Internet, bringen keine Qualität mehr und viele Zeitschriften, die bereits seit Monaten online sind, kommen von Herstellern, Auktionshäusern, Händlern usw. Wir finden, dass der traditionelle Vertrieb auf monatlicher Basis vorbei ist. Das Gleiche gilt für ein allgemeines Oldtimer-Magazin. Davon gibt es eine Menge in genügend vielen Sprachen.

Die Druckindustrie hat sich verändert, die alten Methoden, 50.000 Exemplare zu drucken und sie in jedem Laden an der Ecke und an jedem Bahnhof/Busbahnhof auszulegen, von denen man anschließend 40.000 wieder wegwerfen kann, sind vorbei.

CM: Was genau ist das Konzept hinter „Tazio“?

DdJ: Wir lieben es, großartige Geschichten über die Geschichte des Motorsports zu erzählen, die noch nicht erzählt worden sind. Zu Rennwagen und Fahrern gibt es so viele Geschichten, und jedes Jahr werden neue geschrieben. Ich bin es leid, in den großen Monatszeitschriften wieder eine Geschichte über einen MG B, wieder eine Geschichte über einen Jaguar E-Type zu sehen. Das ist 40 Jahre lang, zweimal im Jahr die gleiche Geschichte. Uns geht es bei Tazio darum, die Qualität und die Freude am Lesen wiederherzustellen und tatsächlich etwas Neues zu lernen/lesen. Die Arbeit mit Rennautos ist natürlich viel schwieriger, weil es bei diesen Autos so viele Einschränkungen und Komplexitäten gibt.

CM: Hallo Dirk! Wir kennen uns ja schon ziemlich lange vom Sehen auf den verschiedensten Veranstaltungen in der ganzen Welt. Durch die Bernina Gran Turismo und was so damit zusammenhängt, hatten wir in den letzten Jahren mehr miteinander zu tun. Natürlich weiß ich, dass Du als Fotograf arbeitest, aber immer noch nicht, was sich dahinter alles verbirgt. Wie hat das denn bei Dir angefangen und was machst Du da eigentlich genau?

DdJ: Im Grunde ist es aus einer Leidenschaft und einem Hobby entstanden, das sich zu einem Beruf entwickelt hat, den ich nie wirklich geplant hatte. Als ich mich für mein Studium entschied, war die Wahl zwischen IT (1998 eine sehr kluge Entscheidung) und Fotografie. Mit 18 ist man noch nicht so gesellschaftsfähig, und ich hatte Angst, dass ich, wenn ich mich für Fotografie entscheide, in einem Fotogeschäft arbeiten würde, wie so viele andere auch. Ich wusste, dass ich das nicht wollte, also entschied ich mich für IT. Also habe ich die Fotografie an den Wochenenden wieder aufgenommen, als ich zu arbeiten begann. In den ersten Jahren war es ein reines Hobby, ohne die Absicht, mich selbständig zu machen. Als ich dann anfing, einige private Fotoshootings für Sammler und Zeitschriften zu machen, gründete ich meine Firma, und seitdem ging es bergauf.

CLAUS MÜLLER IM GESPRÄCH MIT DIRK DE JAGER

In den letzten Jahren hat es mich gestört, dass die großen Magazine billiges Papier verwendet haben und sich oft nicht einmal die Mühe gemacht haben, scharfe Bilder in speziellen Foto-shootings oder gut recherchierte Texte zu liefern. Das ist genau der Punkt, an dem wir wieder anfangen müssen, zu recherchieren, die Fahrer selbst anzurufen und nicht einfach aus dem Internet zu kopieren und einzufügen, ohne es zu überprüfen. Wie ich schon sagte: Wir bringen die Qualität in jedem Sinne des Wortes zurück!

CM: Und ging die Rechnung mit „Tazio“ bisher wenigstens einigermaßen auf?

DdJ: Wenn man bedenkt, was im letzten Jahr passiert ist, ist natürlich alles passiert, was gegen uns arbeiten könnte, aber wir sehen einen klaren Aufwärtstrend bei den Verkäufen und wir bekommen großartiges Feedback von Sammlern, die Tazio lesen und die uns jetzt anschreiben und fragen, ob wir nicht eine Geschichte mit etwas aus ihrer Sammlung machen wollen. Wir haben sowohl Sammler aus den USA als auch aus der EU, es ist also interessant zu sehen, welche Resonanz wir bekommen.

Lustigerweise haben wir eine starke Präsenz in Portugal, was wir überhaupt nicht erwartet hatten.

CM: Wir arbeiten ja jetzt für das Motorsport Rendezvous zusammen. Da wir kein gemeinsames Büro haben, passiert das in einer Art „Fernbeziehung“. Da ist ja leider keine Zeit und keine Gelegenheit für sog. Flurgespräche. Was macht Deiner Meinung nach ein Event wie das Motorsport Rendezvous aus? Und wo soll da die Reise hingehen?

DdJ: Für mich ist das ganz einfach. Florian Seidl ist derjenige, der die Idee dazu hatte und ich teile seine Idee und Leidenschaft dafür. Es gibt schon viele Concours, beim Motorsport Rendezvous geht es mehr darum, Freunde zu treffen, neue zu finden, sich über die Autos der anderen zu unterhalten, das Essen zu genießen und natürlich am nächsten Tag eine Ausfahrt zu machen!

CM: Man konnte ja vor kurzem lesen, dass die Internationale St. Moritzer Automobilwoche eine Art „Car Week für Europa“ werden könnte. Was sagst Du dazu?

DdJ: Eine Autowoche für Europa, das ist eine große Aufgabe! Man darf nicht vergessen, dass es die Monterey Car Week schon seit 70 Jahren gibt, aber wirklich eine ganze Woche wurde sie erst Mitte/Ende der 90er Jahre.

Erst im letzten Jahrzehnt oder so wurde sie mit vielen anderen Nebenveranstaltungen immens populär. Für uns Europäer ist es einfach, als Besucher dorthin zu fahren, aber als Teilnehmer... Das ist etwas anderes.

Der Vorteil von St. Moritz ist... nun ja... es ist St. Moritz. Wer ist nicht gerne dort. Aber von überall in der EU kann man einfach mit seinem Oldtimer hinfahren und an einer der Veranstaltungen teilnehmen. Es gibt jede Menge Platz, Hotels, Parkplätze, gutes Essen, tolle Landschaften und fantastische Straßen, die man genießen kann. Die Zutaten sind alle da, jetzt liegt es nur noch an den Leuten, zu uns zu kommen und ihre Autos zu nutzen

CM: Genau, das meine ich auch. Es ist heutzutage ja gar nicht mehr selbstverständlich, dass man mit einer Auto- bzw. Motorsportveranstaltung überhaupt noch willkommen ist. Und dann gleich mit einer ganzen Woche! Das muss man ganz klar festhalten. Und dann noch in einer solch grandiosen Landschaft.

DdJ: Richtig, mit den sich ständig ändernden politischen Ansichten in vielen Ländern gibt es viele Unsicherheiten, sein Sammlerauto einzusetzen. In der Region Engadin haben wir die volle Unterstützung der Politiker, aber vor allem auch der Gemeinden, die den Nutzen einer ganzen Veranstaltungswoche sehen. Es hilft ihnen, mehr Menschen in die Region zu locken, die die herrliche Landschaft zum Wandern und Fahren schätzen. Mit mehreren Gebirgspässen in jeder Richtung, die man befahren kann, ist es ein Traum für jeden Autofahrer.

CM: Ja, wir sind tatsächlich froh, dass es das noch gibt. Gerade die Umweltsituation macht es nicht gerade einfacher für das Oldtimer-Hobby. Wir sind ja nicht zuletzt deswegen auch große Fans von eFuels, weil wir so eine Gelegenheit haben, unsere Fahrzeuge in Zukunft umweltfreundlich zu bewegen. In welche Richtung, denkst Du, geht die Entwicklung für unser Hobby (ich meine für uns ist es ja weit mehr als nur ein Hobby) hin?

DdJ: Wie ich schon seit langem sage, sind Elektroautos nicht die Lösung. Weniger Autos auf den Straßen sind es! Ein Elektroauto ist eine gute Möglichkeit für jemanden, der in einer internationalen Großstadt lebt und arbeitet und 5–8000 km im Jahr fährt. Aber Verbrennungsmotoren für den täglichen Gebrauch werden immer noch gebraucht.

Für uns und das Oldtimer-Hobby sind die eFuels eine Lösung. Man schaue sich nur mal die Garagen der Sammler an, was fahren die eigentlich? Alle nicht viel, vielleicht maximal 1000km/Jahr, die meisten erreichen nicht einmal das.

CM: Nun, es bleibt also spannend. Ich danke für das Gespräch und wir sehen uns spätestens beim Motorsport Rendezvous!

DdJ: Ich kann es kaum erwarten, wieder in St. Moritz zu sein und die Autos wieder zu sehen. ■

CLAUS MÜLLER IN CONVERSATION WITH DIRK DE JAGER

CM: Hello Dirk! We know each other for quite a long time from seeing each other at various events around the world. Through the Bernina Gran Turismo and what so related, we had more to do with each other in recent years. Of course, I know that you work as a photographer, but I still don't know what is behind it all. How did that start for you and what exactly do you do?

DdJ: It basically came out of passion and hobby that grew into a job that I never really had planned to do. When I was choosing my college major it was between IT (1998 so smart choice) or photography. Just at 18 you are not that social yet and I was afraid that going for photography I would end up working in a camera store just as so many. Something I knew I didn't want to do, so went for IT. So I picked up photography again in the weekends when I started working. The first few years it was strictly hobby with no intention of becoming self-employed. When I started doing some private photoshoots for collectors and magazines, that's when I started up my company and it grew from there.

CM: As I keep hearing, you also have a great knowledge about cars, brands, vehicle types and their history, about racing and the drivers associated with it. Was this already your hobby before or did it only come through your profession as a photographer?

DdJ: I grew up going to racetracks with my parents, such as the Spa 24 Hours and Zolder 24 Hours, so I always had an interest in the back story of cars and their history, that started getting serious when I went more to top Concours (Pebble Beach, Villa d'Este) and got more interested in the cars history and wanting to be able to talk to the owners to learn more about their cars. Now it helps when you talk to a collector and he realizes that you actually know and understand what you are looking at.

CM: Somehow you (together with Johan Dillen) came up with the idea of founding a classic car magazine. What were you thinking? I mean, in these days, when print magazines are supposedly a dying breed?

DdJ: It's always been a bit of a dream of mine and Johan, as a book and magazine collector and working for various magazines globally as a freelance supplier of articles for 15 years.

Lately I felt more and more let down by many magazines in quality in presentation, feel and content. Too many fighting with the internet, not bringing quality anymore and a lot of images that are already months online coming from manufacturers, auction houses, dealers, etc... We do find that traditional distribution on a monthly basis is over. Same thing about doing a general classic car magazine. There are plenty of those around in enough languages.

The print industry has changed, the old ways of printing 50.000 copies to put them in every corner shop and train/bus station, of which afterwards you can toss away 40.000 that return, are over. Smaller dedicated specialized print runs in the right shop and right audience does work.

CM: What exactly is the concept behind "Tazio"?

DdJ: Our love for making great stories that are untold on the history of motorsport.

With racing cars and drivers there are so many stories available and each year new ones are being created. I'm tired of seeing in the big monthly's again a story on an MG B, again a story on a Jaguar E-Type. It's 40 years long, twice a year the same story.



Stets mit vollem Körpereinsatz, hier am 17 Mile Drive in Pebble Beach. Always with full body effort, here at the 17 Mile Drive in Pebble Beach.



GRAND HOTEL DES BAINS KEMPINSKI
YOUR HOME AWAY FROM HOME

What else revives the glamour of long-gone days than driving a vintage car through an alpine wonderland? Explore the infinite beauty of the Swiss Alps on a ride through the scenic routes of the Bernina pass that will bring you to the iconic Grand Hotel des Bains Kempinski St. Moritz.

Set in a historical building from 1864, the Grand Hotel des Bains Kempinski is a contemporary and elegant hotel, ideal for sports lovers and leisure travellers alike.

The hotel exhibits a rich tradition with 228 rooms and suites inviting you to rest in a cosy mountain atmosphere, offering the ultimate experience of luxury.

Carefully selected elements of the Engadin valley and natural materials create a sophisticated yet refined look.

Discover the Alpine Suites with one up to four bedrooms offering luxurious living, contemporary design and space for a private retreat. Reset your batteries with comfort and convenience.

Ranging in size from 100 to 545 square meters, the Alpine Suites can be rented for short or long term visits. For an unforgettable vacation, exclusive 5-star hotel services and amenities are included in your stay.

Kempinski
HOTELLERS SINCE 1887

INTERVIEW

CLAUS MÜLLER IN CONVERSATION WITH DIRK DE JAGER

For us with Tazio it's about bringing back quality and enjoyment of reading, and to actually learn/read something new. Working with race cars is much more difficult of course due to restrictions and complexities of running these cars. The last years it bothered me that big magazines were using cheap paper and not even bothering often with sharp images in dedicated photoshoots, nor fully researched texts. That's just where we go back to doing the research, calling drivers ourselves and not copy/paste from the internet without double checking it. As I said: bring back quality in every sense of the word!

CM: And has "Tazio" worked out at least to some extent so far?

DdJ: Considering what has happened the past year, everything that could work against us of course happened, yet we do see a clear rising line in the sales and we get great feedback from collectors who are reading Tazio and that are now mailing us asking if we would love to do a story with something from their collection. US based collectors and EU based, so it's interesting to see what kind of response we are getting. Funny enough, we have a strong presence in Portugal, something we had not anticipated.

CM: We are now working together for Motorsport Rendezvous. Since we don't have an office together, it's a kind of "long-distance relationship". Unfortunately, there is no time and no opportunity for so-called hallway conversations. In your opinion, what makes an event like the Motorsport Rendezvous special? And where should the journey go?

DdJ: To me, it's fairly simple. Florian Seidl is the one who came up with it and I share his idea and passion for it. There are already plenty of concours around, the Motorsport Rendezvous is more about seeing friends, making new ones, having a talk on each other's cars, enjoying food and of course the next day, go for drive!

CM: One could read recently that the International St. Moritz Automobile Week could become a kind of "Car Week for Europe". What do you think about this?

DdJ: Car week for Europe, that's big shoes to fill! Keep in mind that the Monterey Car week is already around for 70 years, but really a full week only became from the mid/late 90ths.

Only the last decade or so it became immensely popular with so many other side events around it. For us Europeans it's easy to go there as a visitor, but as a participant... That's something different.

The advantage of St. Moritz is... well... it is St. Moritz. Who doesn't enjoy being there. But anywhere from the EU you can just drive up with your classic car and participate in one of the events. There is plenty of space available with hotels, parkings, good food, great scenery and fantastic roads to enjoy. The ingredients are all there, now it's just up to the people to come and join us and enjoy using their cars.

CM: Exactly, that's what I mean. Nowadays, it is no longer a matter of course that a car or motorsport event is welcome at all. And then with a whole week! That must be clearly stated. And then still in such a grandiose landscape.

DdJ: Correct, with the ever-changing political views in many countries there are a lot of uncertainties of using your collector car. With the Engadin region we have the full support of the politicians but more importantly also the local communities who see the benefits of having an entire week of events around. It helps them attract more people to region who enjoy the gorgeous scenery for hiking and driving. With several mountain passes literally in every direction that you drive off too, it is a dream for every car guy.

CM: Yes, we are indeed glad that it still exists. The environmental situation in particular doesn't exactly make it easier for the classic car hobby. We are big fans of eFuels, not least because it gives us an opportunity to move our vehicles in an environmentally friendly way in the future. In which direction do you think the development of our hobby (I mean for us it is much more than just a hobby) is going?

DdJ: As I have been saying for a long time, electric cars are not the solution. Less cars on the road are! An electric car is a good possible way for somebody that lives and works in a major international city and drives 5-8000kms a year. But combustion engines for daily driving are still needed.

For us and the classic car hobby, eFuels are a solution. Just look at the garages of the collectors, what do they actually drive? All not much, maybe a maximum of 1000km/year, most do not even reach that.

CM: Well, it remains exciting. Thank you for the interview and see you at the latest at the Motorsport Rendezvous!

DdJ: I can't wait to be back in St. Moritz and seeing the cars out and about again. ■





Super Stick Shift [Ⓜ]

**„When Supercars
were Superstars“**

05.–07. September 2022

SUPER STICK SHIFT

Super Stick Shift – auf den ersten Blick ein komischer Name für eine Klassiker-Rallye. Nicht so auf den zweiten Blick, ist die Rallye doch gedacht für die Supersportwagen der 70er bis 90er Jahre (1974 – 1995 um genau zu sein). Die Helden des Autoquartetts, mit triumphierenden Maximalwerten in fast allen Disziplinen, sei es Hubraum, Höchstgeschwindigkeit oder Motorleistung. Analoge Traumflitzer, die vermeintlich genauso auf der Straße klebten, wie ihre Hochglanz-Abbildungen auf Postern an den Wänden der Kinderzimmer oder Pin Ups an der Innenseite von Metallspinden. Gefährliche Maschinen, die beherztes Zugreifen erfordern, um artgerecht fortbewegt zu werden.

Denn es gab noch keine elektronischen Helferlein, kein ABS, kein Antischlupf, keine Spurhalteassistenten, kein automatisch abblendendes Licht und schon gar keine Fahrassistenzsysteme, die den modernen Pkw wie von Geisterhand im Verkehr mitschwimmen lassen. Und auch keine Paddles, wie die Schaltwippen am Lenkrad auf neudeutsch heißen.

Vielmehr hatten diese Fahrzeuge noch Schalthebel (shift sticks), sehr kurz meistens, für knackige Gangwechsel. Und sie brüllten ihre Potenz hinaus in die Welt und sorgten überall für Aufsehen, wo sie sich in freier Wildbahn blicken ließen. Unerreichbare Traumwagen für die Einen, zukunftsweisende Technologieträger für die Anderen, immer jedoch irgendwie unerreichbar und nur für schöne und reiche Menschen gedacht.

Und wir freuen uns nach wie vor, wenn wir solche Autos sehen, umso mehr, wenn diese nicht im Museum stehen, sondern auf der Straße gefahren werden. Doch irgendwie passen sie noch nicht recht in den heutige Veranstaltungslandschaft. Bei der heimischen Oldtimer-Ausfahrt „Rund um den Kirchturm“ wirken sie völlig deplatziert. Gleichzeitig sind sie irgendwie zu alt für die organisierten Supercar Touren, wie sie seit einigen Jahren immer wieder zu sehen sind. Auch fällt es in einem typischen „Super Stick Shift“-Auto durchaus schwer, dauerhaft mit den modernen Brüdern im Geiste mitzuhalten, da eben alles noch manuell und analog funktioniert. Steigt der erfolgreiche Jungmanager nach 300 km quasi taufersch und voller Elan aus seinem McLaren 570S oder dem Ferrari Portofino, weiß der Fahrer eines analogen Supersportlers schon ganz genau, was er geleistet hat, wenn er sich aus dem Schalensitz heraussortiert und seine Bandscheiben streckt. Aber wenn man sieht, dass diese Leute nach dem Aussteigen noch minutenlang grinsen, dann ahnt man, was es heißt, Super Stick Shift fahren zu dürfen.

Und deswegen war es allerhöchste Zeit, genau für diese Fahrzeuge eine maßgeschneiderte Rallye zu organisieren... ■

Super Stick Shift – at first glance a strange name for a classic car rally. Not so at second glance, since the rally is intended for the super sports cars of the 1970s to 1990s (1974 – 1995 to be precise). The heroes of the car quartet, with triumphant maximum values in almost all disciplines, be it engine displacement, top speed or power. Analog dream runabouts that were supposedly just as glued to the road as their glossy images on posters on the walls of children's rooms or pin ups on the inside of metal lockers. Dangerous machines that required courageous action in order to be moved in a manner befitting their species.

Because there were still no electronic helpers, no ABS, no anti-slip, no lane-keeping assistants, no automatic dimming lights and certainly no driving assistance systems that allow the modern car to float along in traffic as if by magic. And no paddles either, as the shift paddles on the steering wheel are called also in "new German".

Rather, these vehicles still had shift sticks, usually very short, for crisp gear changes. And they roared their power out into the world, causing a sensation wherever they appeared in the wild. Unattainable dream cars for some, forward-looking technology carriers for others, but always somehow unattainable and seemingly intended only for beautiful and rich people.

And we are still happy when we see such cars, even more so when they are not in museums but driven on the road. Yet somehow they still don't quite fit into today's event landscape. At the local classic car rallye "Around the Church Tower", they seem completely out of place. At the same time, they are somehow too old for the organized supercar tours, as they have been seen again and again for several years. It is also quite difficult to keep up with the modern brothers in spirit in a typical "Super Stick Shift" car, because everything still works manually and analog. If the successful young manager gets out of his McLaren 570S or Ferrari Portofino after 300 km quasi dewy-eyed and full of verve, the driver of an analog super sports car already knows exactly what he has accomplished when he sorts himself out of the bucket seat and stretches his intervertebral discs. But when you see these people grinning for minutes after getting out of the car, you get an idea of what it means to be able to drive Super Stick Shift.

And that's why it was high time to organize a tailor-made rally for precisely these vehicles... ■



Super Stick Shift [Ⓜ]

SUPER STICK SHIFT ZEITPLAN - TIME TABLE

Montag, 05.09.22

Abends Welcome Dinner, Paradiso (nur für Teilnehmer, zusammen mit Drivers Dinner Targa Poschiavo Engiadina)

Dienstag, 06.09.22

09:00 Uhr Start in der Fußgängerzone St. Moritz
09:30 Uhr Zeitprüfung 1, Armeelogistikcenter (San Guerg, 7525 S-chanf)
10:30 Uhr Umbrail Pass
12:00 Uhr Livigno
13:15 Uhr – 14:30 Uhr Mittagspause Poschiavo, Croce Bianca
15:15 Uhr Zeitprüfung 2, genauer Ort siehe tagesaktueller Routenplan
15:30 Uhr Erstes Fahrzeug im Ziel, Kempinski Grand Hotel des Bains, St. Moritz. Parken der Fahrzeuge auf Anweisung.
Abends Drivers Dinner (nur für Teilnehmer, zusammen mit Teilnehmern Motorsport Rendezvous/Welcome)

Mittwoch, 07.09.22

10:00 Uhr Start in der Fußgängerzone St. Moritz
11:00 Uhr Durchfahrt Alveneru
12:00 – 13:30 Mittagspause Davos Hotel Alpen Gold Flüela Pass
14:00 Uhr Zeitprüfung Armeelogistikcenter (San Guerg, 7525 S-chanf)
15:30 Uhr Erstes Fahrzeug im Ziel, Kempinski Grand Hotel des Bains, St. Moritz. Parken der Fahrzeuge auf Anweisung.
16:00 – 17:00 Uhr Mobility Forum: „Die Zukunft des Automobildesigns – Das Interieur wird neu zum Herzstück für die junge Generation“ (by B. I. Collection)
Abends Drivers Dinner, La Rösä (nur für Teilnehmer, zusammen mit Teilnehmern Motorsport Rendezvous)

Monday, 05.09.22

Evening Welcome Dinner, Paradiso (participants only)

Tuesday, 06.09.22

9:00 am Start in the pedestrian zone St. Moritz
9:30 am Time trial 1, Army Logistics Center (San Guerg, 7525 S-chanf)
10:30 am Umbrail Pass
12:00 noon Livigno
1:15 – 2:30 pm Lunch break Poschiavo, Croce Bianca
3:15 pm Time trial 2, exact location see daily route plan
3:30 pm First vehicle at the finish, Kempinski Grand Hotel des Bains, St. Moritz. Parking of the vehicles on instruction.
Evening Drivers Dinner (participants only)

Wednesday, 07.09.22

10:00 am Start in the pedestrian zone St. Moritz
11:00 am Passage Alveneru
12:00 – 1:30 pm Lunch break Davos Hotel Alpen Gold Flüela Pass
2:00 pm Time trial Army Logistics Center (San Guerg, 7525 S-chanf)
2:15 – 2:30 pm First vehicle at the finish, Kempinski Grand Hotel des Bains, St. Moritz. Parking of the vehicles on instruction.
3:30 pm Drivers Dinner, La Rösä (participants only)



SUPER STICK SHIFT ZEITPLAN - TIME TABLE

Route am 06.09.2022



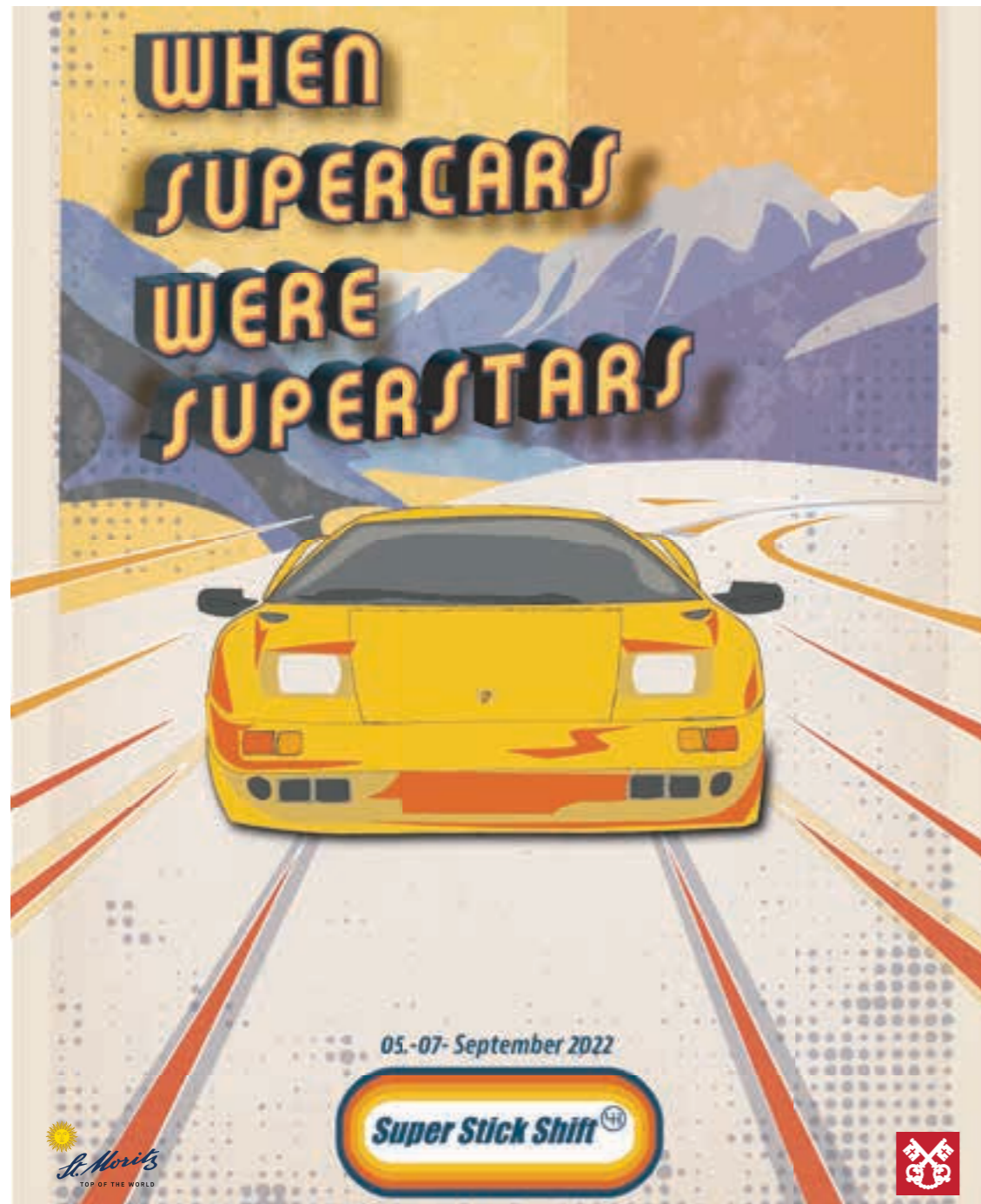
Route am 07.09.2022



SUPER STICK SHIFT

SUPER STICK SHIFT

 **KUSANA**™ presents  INTERNATIONALE
ST. MORITZER
AUTOMOBILWOCHE



B.I. COLLECTION
DOUGLAS · MACHAT & CIE.
PRIVATE BROKERS



Sotheby's



www.superstickshift.com

„Als Supercars noch Superstars waren“

so lautet das Motto der neuesten Ausgabe der Internationalen St. Moritzer Automobilwoche, der Rallye „Super Stick Shift“. Schließen Sie für einen Moment die Augen und denken Sie an die Anfangssequenz von „Cannonball Run“: Hatten die Mädchen im Countach ESP, ABS, DSC und Servo? Wahrscheinlich nicht, aber sie hatten Spaß – am Fahren, nicht am Gefahrenwerden“.

Für eine Teilnahme gelten einfache Regeln:

- Sport- und Supersportwagen
- Schaltgetriebe
- Heck- oder Allradantrieb
- Maximal zwei Türen, Coupé oder offene Karosserie

Die Super Stick Shift ist ausschließlich für Supersportwagen bestimmt, die zwischen dem 01.01.1974 und dem 31.12.1995 gebaut wurden, als es noch keine elektronischen Fahrhilfen gab. Der handgeschaltete Fahrspaß war pur und hatte mit Geschicklichkeit statt mit Bummeln zu tun.

Genau die Fahrzeuge, die nicht nur die begehrtesten Trümpfe im Quartett der Autos waren, sondern die auch heute noch Emotionen auslösen: Lamborghini Countach oder Diabolo, Audi Sport Quattro, BMW M1, Ferrari GTO, F40 und F50 oder Lancia Stratos, Porsche 959, um nur einige zu nennen. Oder darf es ein Cizeta, eine Callaway Corvette, ein Maserati Shamal, ein deTomaso Pantera, ein RUF Porsche oder gar ein Monteverdi Hai sein?

Die „Super Stick Shift“-Rallye führt die Teilnehmerinnen und Teilnehmer an zwei erlebnisreichen Tagen über eine Gesamtstrecke von rund 350 Kilometern über einige der spektakulärsten Alpenstrassen rund um St. Moritz.

Mit Roadbook und Benzin im Blut, ganz zu schweigen vom Enthusiasmus. Um die Exklusivität zu gewährleisten, ist die Teilnehmerzahl streng limitiert – Ihr Ticket ist Ihr Fahrzeug. Elektronische Fahrhilfen haben draußen zu bleiben, wir wollen zurück zum ursprünglichen Erlebnis: Gas – Kupplung – Bremse.

Angesprochen sind alle Sammler, für die der Spaß am Fahren ihrer tollen Automobile ebenso wichtig ist wie das gepflegte Beisammensein und Feiern in der Region „Top of the World“ im Schweizer Engadin und Puschlav.

Als Event im Rahmen der St. Moritzer Automobilwoche ist „Super Stick Shift“ in bewährter Manier garantiert stressfrei, dafür aber eingebettet in die Gastfreundschaft und die Schweizer Landschaft. ■

“When Supercars were Superstars”

is the motto of the latest addition to our International St. Moritz Automobile Week, the “Super Stick Shift” rally. Close your eyes for a moment and think of the opening sequence of “Cannonball Run”: Did the girls in the Countach have ESP, ABS, DSC and servo? More likely not, but they did have fun – driving, not being driven”.

Simple rules:

- Sport and super sports cars
- Manual transmission
- Rear or all-wheel drive
- Maximum two doors, coupé or open body

Intended exclusively for super sports cars built between 01.01.1974 and 31.12.1995, when there were no electronic driving aids. The hand-shifted driving pleasure was pure and had to do with skill instead of strolling.

Exactly the vehicles that were not only the most sought-after trump cards in the quartet of cars, but which still today cause emotions: Lamborghini Countach or Diabolo, Audi Sport Quattro, BMW M1, Ferrari GTO, F40 and F50 or Lancia Stratos, Porsche 959, to name just a few. Or may it be a Cizeta, a Callaway Corvette, a Maserati Shamal, a deTomaso Pantera, RUF Porsche or even Monteverdi Hai?

The “Super Stick Shift” rally takes participants on two eventful days of driving over a total distance of around 350 kilometers along some of the most spectacular Alpine roads around St. Moritz.

With roadbook and gasoline in the blood, not to mention enthusiasm. To ensure exclusivity the number of participants is strictly limited – your ticket is your vehicle. Electronic driving aids have to stay outside, we want to get back to the original experience: gas – clutch – brake.

Intended for all collectors for whom the fun of driving their great automobiles is just as important as the cultivated get-together and party in the “Top of the World” region in the Swiss Engadin and Puschlav.

As an event within the framework of the St. Moritz Automobile Week, “Super Stick Shift” is guaranteed to be free of stress in the proven manner, but instead embedded in the hospitality and the Swiss landscape. ■

SUPER STICK SHIFT

List of eligible vehicles

Manufacturer	Model	Specials	MY
AC	Cobra MK IV	only genuine Autocraft cars	
Alfa Romeo	ES 30 RZ/SZ		1989-1992
Alpina	B12 (e31)	5.0 & 5.7	1990-1996
Alpina	B7 turbo (e24)		1982
Arden	AJ6 & AJ7	6.3l	1988-
Aston Martin	V8 Vantage		1976 - 1980
Aston Martin	V8 Zagato		
Aston Martin	Virage Vantage	V550	
Audi	Sport Quattro		1985
BMW	M1 (e26)		1978 - 1981
BMW	M635CSi (e24)		
BMW	M3 (e 30)	exclusively only Evo II & Sport Evo	1988-1990
BMW	850 Csi (e31)		
Bugatti	EB110	GT & SS	
Cizeta	V16T		
Corvette	C4 Callaway	B2K & Sledgehammer	
Corvette	C4 ZR1		1990-1995
Dauer	962		
de Tomaso	Guara		1993-Production end
de Tomaso	Pantera		1974 onwards
Dodge	Viper	RT/10	1992-1996
Donkervoort	D10	exclusively	1988-1989
Ferrari	348	exclusively Zagato Elaborazione	
Ferrari	288 GTO	also Evoluzione	1984
Ferrari	Berlinetta Boxer	365GT4BB, 512 BB, 52 Bbi	1974 onwards
Ferrari	F40	also GTE and LM	1987 - 1992
Ferrari	F50		1995
Ferrari	testarossa	incl.512 TR and 512M	1984 onwards
Ford	RS200	Strada	



SUPER STICK SHIFT

List of eligible vehicles

Manufacturer	Model	Specials	MY
Honda	NSX		
Isdera	Spyder		
Isdera	Imperator 108i	also Commenatore	
Jaguar	XJS	Lister LeMans, Arden 6.3, Brandenburger only!	
Jaguar	XJ220		1992-1994
Jaguar	XJ-R15		1991
Koenig	512 BB/ turbo		
Koenig	Competition	on testarossa base	
Lamborghini	Countach	500, 5000, Quattro Valvole, Anniversary	1974 onwards
Lamborghini	Diablo	2 WD, SV, VT.1, SE30, Roadster, (Trofeo)	until 1996
Lancia	Stratos HF		
Lancia	.037		1982-1983
Lancia	DeltaS4	Stradale	
Light Car Company	Rocket		
Lister	Storm	GT4	
Lotus	Esprit Turbo	also 300Sport, turbo SE & HW	
Marcos	Mantara	LM400, LM500 and LM600 only	
Maserati	Barchetta	(Stradale)	1991-1992
Maserati	Bora		
Maserati	Khamsin		
Maserati	Karif		
Maserati	Shamal		1989-1995
Maserati	Ghibli II	exclusively only Cup & Open Cup	1995
McLaren	F1		1993-1997
Mercedes	C124 series	exclusively only manuals like Lotec, Brabus, Koenig	
Monteverdi	Hai 450		
Monteverdi	Hai 650		
Morgan	Plus 8		1974 to 1989





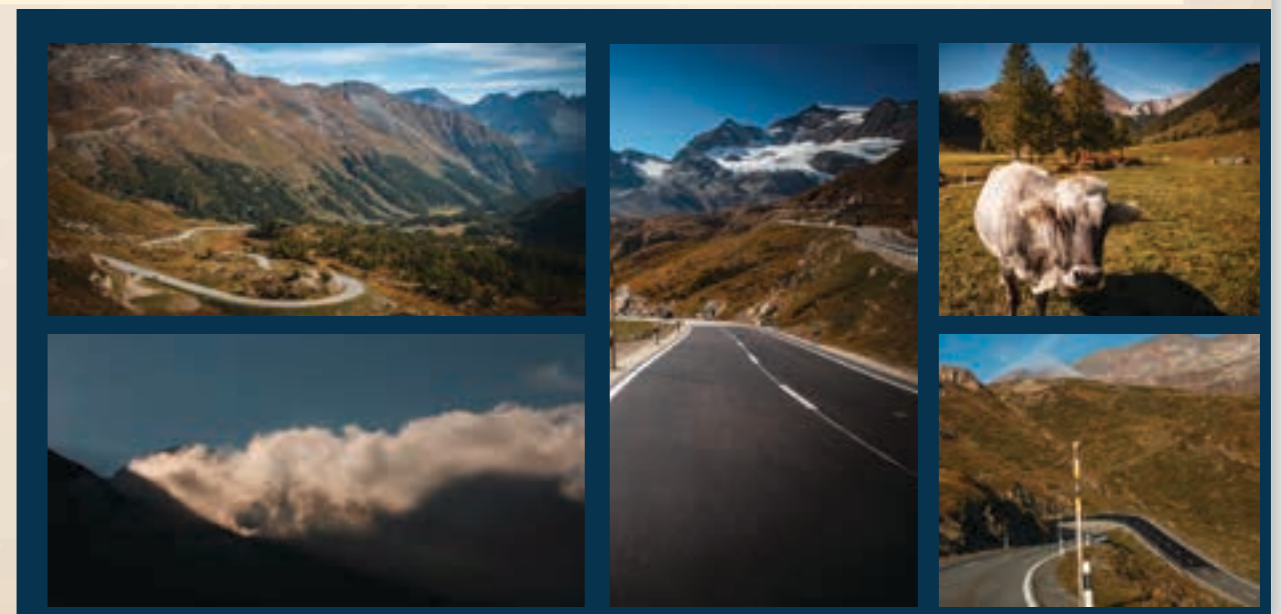
Luxury Beyond Cars



SUPER STICK SHIFT

List of eligible vehicles

Manufacturer	Model	Specials	MY
Porsche	930	3.0 and 3.3	1974 onwards
Porsche	911 2.7 RS		
Porsche	911 3.0 RS		
Porsche	911 G based	exclusively specials as Wallner TT, DP Motorsport 935, etc.	
Porsche	911 Speedster		
Porsche	911 CS		1984
Porsche	962 "street"	Dauer 962 LM, Koenig C62, DP 962, Schuppan 962CR	
Porsche	959		1986-1988 (2002)
Porsche	928 GTS		1992-
Porsche	944 turbo Cup		
Porsche	964 RS/RSR	RS: only 3.8	
Porsche	964 (turbo 3.6)	only 3.6 and S	
Porsche	968 turbo S		1993
Porsche	993 GT2		
Porsche	993 RS/RSR		
Porsche	993 turbo S		
Porsche	GT1	exception	1996
RUF	BTRII (964)		1988-1989
RUF	BTR 3.8		1992-1994
RUF	CTR		1987
RUF	Turbo R		1994-1997
TVR	400SX & 450SE/AC		1989
TVR	Chimaera 500		
TVR	Griffith 500		1992-
TVR	Tuscan Speed 6		
Venturi	400GT		
Vector	W2	also W8	



... MIT UWE WIESSMATH (EXTERNAL OPERATIONS PARTNER FÜR TARGA POSCHIAVO ENGIADINA UND SUPER STICK SHIFT)



Unser Teammitglied Claus Müller ist schon seit 1985 in der Oldtimerszene zuhause. Kein Wunder, dass er auch Uwe Wiessmath seit Jahren kennt. Uwe ist bekennender Mille Miglia Fan und veranstaltet mit dem Altmühltal Classic Sprint die „fränkische Mille Miglia“. Er ist als „External Operations Partner“ nicht nur für die Organisation unserer Fahr-Events Super Stick Shift und Targa Poschiavo Engiadina zuständig, sondern auch für den „Driving Day“ des Motorsport Rendezvous. Ein Interview.

CM: Uwe, du bist ja ein alter Hase im Classic Car Bereich und wir kennen uns schon lange. Erzähl uns doch mal deinen Werdegang.

UW: Ja das stimmt. Ich kam damals zum „Oldtimer“ (der ja eher noch ein altes gebrauchtes Auto war), weil ich als Zivildienstleistender ein cooles Auto ohne Dach haben wollte. Daraus wurde ein Fiat Spider, den ich mir zwar nicht wirklich leisten konnte, aber ich war glücklich damit. So nahm das „Drama“ Oldtimer seinen Lauf und daraus entstand auch meine Liebe zu italienischen Sportwagen.

Irgendwann war ich das erste Mal auf der Mille Miglia (ca. 1992) als Zuschauer und danach war es um mich geschehen. Ich fand die Atmosphäre unglaublich fesselnd. Die Liebe und der Enthusiasmus von Piloten und Zuschauern hat mich in den Bann gezogen. Fortan wollte ich bei so einer Veranstaltung unbedingt mitfahren.

CM: Und, ist daraus etwas geworden?

UW: Ja, das war aber ein sehr langer Weg. Ich habe mich lange umgeschaut, um ein Auto zu finden, das dort angenommen wird und, was viel schwieriger war, zu meinem Geldbeutel passt. Das

war eine jahrelange Suche weltweit. Mann muss auch sehen, dass es das Internet noch nicht gab. Du warst auf Connections und ausländische Fachmagazine angewiesen. Mein Problem war auch noch, dass ich unbedingt eine Barchetta wollte. Die großen Marken, wie Ferrari, Maserati, OSCA, etc. kamen leider nicht in Frage. So entstand die Liebe zu den kleinen Manufakturen, wie Stanguellini, Siata, Ermini, etc. Schließlich konnte ich eine Siata erwerben und war sehr glücklich.

CM: Dann hast du das passende Auto also gefunden und gleich direkt zur Mille Miglia gebracht?

UW: Ja, schön wäre es gewesen. Obwohl ich eine absolute Rarität erstanden habe, war das wieder ein langer Weg, da ich jahrelang nicht angenommen wurde. Damals ein Rätsel für alle. Heute weiß ich, dass es nicht an mir und vor Allem nicht am Fahrzeug lag – das ist aber eine andere Geschichte

Ich bin zwischenzeitlich aber viele europäische Veranstaltungen gefahren und konnte meine Leidenschaft auch ohne Mille Miglia ausleben. Als ich die Mille Miglia eigentlich schon abgeschlossen hatte, bekam ich doch noch einen Startplatz und bin diese auch mehrmals gefahren.

CM: Und wie wird dann aus einem Teilnehmer ein Veranstalter?

UW: Das ist auch wieder eine lustige Begebenheit. Ich habe im Freundeskreis kleine Ausfahrten organisiert, nach dem Motto: „Sonntag ist das Wetter gut, wir treffen uns und fahren eine Runde“.

Am Schluss waren wir regelmäßig über 20 Fahrzeuge, die sich spontan getroffen haben und miteinander gefahren sind. Irgendwann kamen Stimmen auf, dass man doch mal eine Übernachtung einplanen sollte, weil man dann abends schön zusammensitzen und ein bisschen feiern könnte. Irgendjemand meinte, er kenne den Grafen X mit der Burg Y, die wir dann auch als Location bekommen würden und er gerne Flyer hätte, damit er das bewerben könne. Ich meinte dann, dass wir daraus eine Veranstaltung machen müssen, mit Nenngeld usw. Wenn es so locker bleiben würde und das Wetter schlecht wäre, würden wir auf den ganzen Kosten sitzen, weil ja alle absagen und nicht mitfahren. So entstand der Altmühltal Classic Sprint. Das Nenngeld war damals 159 Euro für Vollverpflegung und Roadbook, Startnummern, etc. Beim ersten Classic Sprint waren dann auch 89 Fahrzeuge am Start.

CL: Ich war ja selbst bei einer der ersten Veranstaltungen dabei damals. Der Classic Sprint hat sich in den folgenden Jahren zu einer, über die deutschen Grenzen bekannten und großen Regularity Veranstaltung entwickelt. Wie ging es weiter?

UW: Nachdem wir den Classic Sprint sehr erfolgreich entwickelt haben, sind natürlich auch andere Leute auf mich zugekommen.

... WITH UWE WIESSMATH (EXTERNAL OPERATIONS PARTNER FOR TARGA POSCHIAVO ENGIADINA AND SUPER STICK SHIFT)

Wir haben sehr viel Veranstaltungen beraten (wohlgemerkt, hatte ich noch einen normalen Job) und wurden auch für Incentives gebucht. Letztlich kam auch noch der Motorsportclub Nürnberg (Ausrichter der DTM am Norisring) auf mich zu und wir haben die Norisring Classic Rallye organisiert, die neben dem Classic Sprint die zweite größere Veranstaltung ist.

CM: Das war auch der Grund, warum wir uns für dich entschieden haben. Was hast du gedacht, als wir dir die Veranstaltungen präsentiert haben und gefragt hatten, ob du diese als Verantwortlicher übernehmen wolltest?

UW: Ich fand es superspannend. Die Konzepte, die Fahrzeuggruppen ansprechen, die es in dieser Art nicht gab, war für mich, der ja auch immer über den Tellerrand schaut, wirklich anders.

Einerseits eine reine Vorkriegsveranstaltung (Targa Poschiavo Engadina) und das absolute Gegenteil, die Super Sportwagen aus den 70er – 90er Jahren (Super Stick Shift) – welchen größeren Gegensatz kann es denn geben? Die Umgebung von St. Moritz und die fantastischen Landschaften hier tun ihr Übriges. Ich muss aber auch gestehen, dass ich sehr zweifelnd war, ob dies so gelingen könne und die Enthusiasten unser Konzept verstehen würden. Da wir wissen, dass aller Anfang schwer ist, sind wir aber guter Dinge, dass wir die Türen in den nächsten Jahren eingerannt bekommen werden.

CM: St. Moritz und die ganze Ecke hier waren ja ziemlich neu für dich. Gab es denn irgendwelche Schwierigkeiten oder Besonderheiten?

UW: Wir mussten natürlich viel lernen. Bei unseren Veranstaltungen in Deutschland kennt man natürlich die Abläufe, welche Informationen die Behörden brauchen und welche Strippen man ziehen muss. Dies ist hier alles neu, wobei die Organisation der Internationalen St. Moritzer Automobilwoche das alles natürlich weiß. Für die Strecken mussten wir auch einige Dinge lernen. Mache Pässe, entgegen unserer Annahme, sind mit z.B. der SSS nicht befahrbar. Es mangelt den Autos nicht an Leistung, aber die Kurvenradien sind einfach zu klein für diese Fahrzeuge. Da sind wir viele Kilometer gefahren, um das zu scouten und die optimalen Strecken zu finden, was uns dann auch gelungen ist.

CM: Wie müssen sich die Teilnehmer die Veranstaltungen vorstellen?

UW: Beide Veranstaltungen sind klassische Regularity Rallyes, bei denen die Sollzeiten mit Druckschlauch gemessen werden. Das ist aber nicht der Fokus. Der Fokus liegt auf fantastischen Strecken, großartigen Locations für die Lunches unterwegs und die Dinner am Abend und darauf, andere autoverrückte Enthusiasten kennenzulernen. Diese Konstellation ist, soweit ich die Szene überblicken kann, ziemlich einmalig. Wir wollen, dass unsere Gäste viel Spaß beim Fahren und unvergessliche Abend-

veranstaltungen erleben dürfen. Da hat sich die Organisation der ISAW wirklich viel Unvergessliches einfallen lassen. Wir halten die Starterfelder bewusst etwas kleiner, damit man auch eine sehr persönliche Betreuung der Teilnehmer sicherstellen kann. Es ist also ein schöner Mix aus Autofahren, unglaublicher Landschaft, schönen Locations und persönlicher Betreuung.

Weiter kann man die Woche auch nutzen, den anderen Veranstaltungen innerhalb der ISAW beizuwohnen. Entweder als Zuschauer oder als Teilnehmer. Ich denke, wer diese Woche nicht nutzt, um seiner Oldtimerleidenschaft zu fröhnen, wird es bereuen.

CM: Was wünschst du dir für deine Veranstaltungen?

UW: Ich wünsche mir für die komplette ISAW, dass wir alle zusammen einige unvergessliche Tage erleben und die Zuschauer, die Teilnehmer und das Team, sich nach der ISAW auf das nächste Jahr freut. Das ist, denke ich, das größte Kompliment.

CM: Danke für das Gespräch Uwe. ■

Our team member Claus Müller has been at home in the classic car scene since 1985. No wonder that he also knows Uwe Wiessmath for years. Uwe is a self-confessed Mille Miglia fan and organizes the “Franconian Mille Miglia” with the Altmühltal Classic Sprint. As External Operations Partner he is not only responsible for the organization of our driving events Super Stick Shift and Targa Poschiavo Engiadina, but also for the “Driving Day” of the Motorsport Rendezvous. Interview.

CM: Uwe, you are an old hand in the classic car business and we know each other for a long time. Tell us about your career.

UW: Yes, that’s right. I came to classic cars (which was rather an old used car) because I wanted to have a cool car without a roof when I was doing my community service. This turned into a Fiat Spider, which I couldn’t really afford, but I was happy with it. So, the “drama” of classic cars took its course and out of that came my love for Italian sports cars.

At some point I went to the Mille Miglia for the first time (around 1992) as a spectator and after that I was hooked. I found the atmosphere incredibly captivating. The love and enthusiasm of pilots and spectators captivated me. From then on, I really wanted to take part in such an event.

CM: And did anything come of it?

UW: Yes, but it was a very long road. I looked around for a long time to find a car that would be accepted there and, what was much more difficult, would fit my wallet. It was a worldwide search that lasted for



WE ARE PROUD TO BE
EXTERNAL OPERATIONS PARTNER FOR



AND PARTNER OF



WATCH OUT FOR
ALTMÜHLTAL CLASSIC SPRINT IN JUNE 2023!

www.classic-sprint.de



INTERVIEW...

... WITH UWE WIESSMATH
(EXTERNAL OPERATIONS PARTNER FOR TARGA POSCHIAVO ENGIADINA AND SUPER STICK SHIFT)

years. You also have to see that the Internet didn't exist yet. You had to rely on connections and foreign trade magazines. My problem was also that I really wanted a Barchetta. The big brands like Ferrari, Maserati, OSCA, etc. were unfortunately out of the question. So the love for the small manufactures, like Stanguellini, Siata, Ermini, etc. was born. Finally, I was able to buy a Siata and I was very happy.

CM: So, you found the right car and took it straight to the Mille Miglia?

UW: Yes, that would have been nice. Although I bought an absolute rarity, it was again a long road, as I was not accepted for years. At the time, it was a mystery to everyone. Today I know that it was not because of me and especially not because of the vehicle – but that is another story.

In the meantime, I drove many European events and could live out my passion even without the Mille Miglia. When I had actually already written off the Mille Miglia, I still got a starting place and drove it several times.

CM: And how does a participant become an organizer?

UW: That's another funny story. I organized small one day tours for a circle of friends, according to the motto: "Sunday the weather is good, let's meet and drive a round".

In the end, we were regularly over 20 vehicles that spontaneously met and drove together. At some point, voices were raised that we should plan an overnight stay, because then we could sit together in the evening and celebrate a bit. Someone said that he knew Count X with Castle Y, which we would then also get as a location and he would like to have flyers so that he could advertise it. I then said we need to make it an event, with entry fees, etc. If it would remain so loose and the weather would be bad, we would sit on the whole costs, because all cancel and do not go. That's how the Altmühltal Classic Sprint came into being. The entry fee at that time was 159 Euro for full catering and roadbook, start numbers, etc. At the first Classic Sprint there were 89 vehicles at the start.

CL: I was there myself at one of the first events back then. In the years that followed, the Classic Sprint developed into a major regularity event that is well known beyond Germany's borders. How did it continue?

UW: After we developed the Classic Sprint very successfully, other people approached me, of course. We did a lot of event consulting (mind you, I still had a normal job) and were also booked for incentives. In the end, the Motorsport Club Nuremberg (organizer of the DTM at the Norisring) approached me and we organized the Norisring Classic Rally, which is the second major event besides the Classic Sprint.

CM: That was also the reason why we chose you. What did you think when we presented the events to you and asked if you

wanted to be in charge of them?

UW: I thought it was super exciting. The concepts of addressing groups of vehicles that didn't exist in this way was really different for me, who always thinks outside the box.

On the one hand, a pure pre-war event (Targa Poschiavo Engadina) and the absolute opposite, the super sports cars from the 70s – 90s (Super Stick Shift) – what bigger contrast can there be? The surroundings of St. Moritz and the fantastic landscapes here do the rest. But I must also confess that I was very doubtful whether this could succeed in such a way and whether the enthusiasts would understand our concept. But since we know that all beginnings are difficult, we are confident that we will have the doors knocked down in the next few years.

CM: St. Moritz and the whole area here were quite new for you. Were there any difficulties or peculiarities?

UW: We had to learn a lot, of course. With our events in Germany, of course you know the procedures, what information the authorities need and what strings you have to pull. This is all new here, although the organization of the International St. Moritz Automobile Week knows all this, of course. For the routes we had to learn also some things. Some passes, contrary to what we thought, are not passable with the SSS, for example. The cars don't lack power, but the curve radii are simply too small for these vehicles. We drove many kilometers to scout this out and find the optimum routes, which we then succeeded in doing.

CM: How do the participants have to imagine the events?

UW: Both events are classic regularity rallies, where the target times are measured with pressure hoses. But that is not the focus. The focus is on fantastic routes, great locations for lunches along the way and dinners in the evening, and getting to know other car-crazy enthusiasts. This constellation is pretty unique as far as I can survey the scene. We want our guests to have a lot of fun while driving and to experience unforgettable evening events. The organization of the ISAW has really come up with a lot of unforgettable things. We deliberately keep the starting fields somewhat smaller, so that we can also ensure very personal attention to the participants. So, it's a nice mix of driving, incredible scenery, beautiful locations and personal attention. Furthermore, you can use the week to attend the other events within the ISAW. Either as a spectator or as a participant. I think anyone who doesn't take advantage of this week to indulge their classic car passion will regret it.

CM: What do you wish for your events?

UW: My wish for the complete ISAW is that we all experience some unforgettable days together and that the spectators, the participants and the team, look forward to next year after the ISAW. That, I think, is the greatest compliment.

CM: Thank you for the interview Uwe.



1905 **TARGA** 1927
POSCHIAVO & ENGADINA
03.–05. September 2022

TARGA POSCHIAVO ENGADINA

1923 Alvis Racing Car



Das waren noch Zeiten!“ – diese Worte kommen einem unweigerlich in den Sinn, wenn man einen Vorkriegswagen sieht. Bei vielen als „Schnauferl“ verunglimpft repräsentieren diese Kraftfahrzeuge eine Zeit der technischen Pioniere und Abenteurer. Tollkühne Rennfahrer trieben die Wagen zu Höchstleistungen, oftmals ohne Rücksicht auf Verluste. Häufig wussten die Ingenieure gar nicht, was sie mit einer Erfindung anrichten würden oder ob das überhaupt funktioniert. Aber die unerschrockenen Testfahrer probierten es mangels Computersimulation einfach aus.

Keine Ära des Fahrzeugbaus glänzte mehr, alles wurde erfunden, was man heute kennt. Außer Elektronik ist alles schon einmal dagewesen, wurde verworfen oder weiterentwickelt. Nur eine kleine Anekdote der Fahrzeuggeschichte waren die elektrischen Automobile, die es schon vor über 100 Jahren gab, ob daraus heute mehr wird, bleibt abzuwarten. Das Design folgte noch lange nicht nur der Funktion, sondern die Zeichner tobten sich an geschwungenen Kotflügeln und ausladenden Kühlern aus, meterlange Motorhauben unterstrichen die Leistung, Nickel und Chrom werteten optisch auf und wertvolle Materialien wie exotische Ledersorten, Brokat oder edle Hölzer, zierten die Innenräume. Luxus wurde groß geschrieben bei Marken wie Rolls Royce, Hispano Suiza oder Isotta Fraschini.

Gleichzeitig wurden aber schon vor dem ersten Weltkrieg Fernfahrten veranstaltet, man denke nur an den Alpine Trail von 1913, seinerzeit eine der härtesten Langstreckenfahrten über gut 2.900 km entlang schlechter Strassen in unwegsamen Gebirgs-

landschaften. Oder an die Fahrt von New York nach Paris im Jahr 1908, bei der immerhin 3 von 6 Teilnehmern am Ziel ankamen – in einer Zeit, als Strassen größtenteils fehlten und ein Tankstellennetz nicht einmal ansatzweise existierte.

Aber es gab auch damals schon reine Fahrmaschinen, gebaut, um anspruchsvolle Strecken möglichst schnell zu meistern. Die Rennwagen waren nie mehr so gefährlich als damals, als die Fahrer im Polohemd oder mit einem dünnen Stoffoverall über Hemd und Krawatte, geschützt einzig durch einen Helm, der heute nicht einmal mehr für Fahrradfahrer als ausreichend erachtet würde.

„Discover the Joy of Motoring in Comfort & Style“ war einst das Motto, in einer Zeit, als auch das Reisen noch Stil hatte, sei es mit dem Automobil, dem Zug oder einem Schiff. Eine glanzvolle Zeit, weit entfernt von der heutigen Hektik und Oberflächlichkeit. Sieht, oder noch besser, fährt man die Fahrzeuge aus dieser Epoche, kann man sich etwas in die Welt von damals hineinversetzen und einen Eindruck bekommen, was seitdem alles auf der Strecke blieb.

Heute bleibt uns nur noch, eine maßgeschneiderte Rallye speziell für Fahrzeuge aus der Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg anzubieten. Denn man sieht sie immer seltener, weil sie sich schwertun, bei den Oldtimerrallies, die landauf, landab veranstaltet werden, mitzuhalten. Zu sehr sind diese ausgelegt auf Autos der Wirtschaftswunderzeit, der 60er und 70er Jahre. International gibt es praktisch kaum eine relevante Veranstaltung, für die die Besitzer ihre automobilen Schätze aus dem Tiefschlaf holen. Jüngere wissen oftmals gar nicht mehr, wie man ein 100 Jahre altes, zischendes und schüttelndes Unikum in Bewegung setzt. Daher wurde es Zeit für eine Rallye, die auf die Leistungsfähigkeit der historischen, mindestens 83 Jahre alten Autos Rücksicht nimmt, gleichzeitig aber auch eine Herausforderung darstellt.

Besonders für die Baujahre zwischen 1905 und 1926 wird die Luft dünn, denn Autos aus dieser Epoche sind zu neu für den legendären London to Brighton Run und gleichzeitig zu alt für die Mille Miglia. Und es gibt keine „eigene“ Veranstaltung für diese Fahrzeuge. Bis jetzt. Denn genau die stehen nun im Focus unserer Targa Poschiavo Engiadina. ■

Those were the days!“ – these words inevitably come to mind when you see a pre-war car. Disparaged by many as “Schnauferl”, these motor vehicles represent a time of technical pioneers and adventurers. Daredevil racers drove the cars to top performance, often without regard for losses. Often, the engineers didn’t even know what they would do with an invention or whether it would even work. But the intrepid test drivers simply tried it out in the absence of computer simulation.

TARCA POSCIAVO ENGIADINA

No era of vehicle design shone brighter; everything was invented that is known today. Except for electronics, everything has been there before, discarded or developed further. Only a small anecdote of the vehicle history were the electric automobiles, which existed already over 100 years ago – whether this will become more today remains to be seen. The design did not only follow the function for a long time, but the draughtsmen raved about curved fenders and protruding radiators, meter-long engine hoods underlined the performance, nickel and chrome upgraded optically and valuable materials such as exotic leathers, brocade or noble woods, adorned the interiors. Luxury was writ large in brands such as Rolls Royce, Hispano Suiza or Isotta Fraschini.

At the same time, however, long-distance journeys were already being organized before the First World War. One only need to think of the Alpine Trail of 1913, at the time one of the toughest long-distance journeys over a good 2,900 km along bad roads in impassable mountain landscapes. Or the race from New York to Paris in 1908, in which 3 out of 6 participants reached their destination – at a time when roads were largely non-existent and a network of gas stations was not even rudimentary.

But even then, there were pure driving machines, built to master demanding routes as quickly as possible. Racing cars were never more dangerous than when drivers wore polo shirts or thin cloth overalls over a shirt and tie, protected only by a helmet that would not even be considered adequate for bicyclists today.

“Discover the Joy of Motoring in Comfort & Style” was once the motto, in a time when even travel was still in style, whether by automobile, train or ocean liner. A glamorous time, far removed from today’s hustle and bustle and superficiality. If you see, or even better, drive the vehicles from that era, you can put yourself somewhat in the world of that time and get an impression of all that has fallen by the wayside since then.

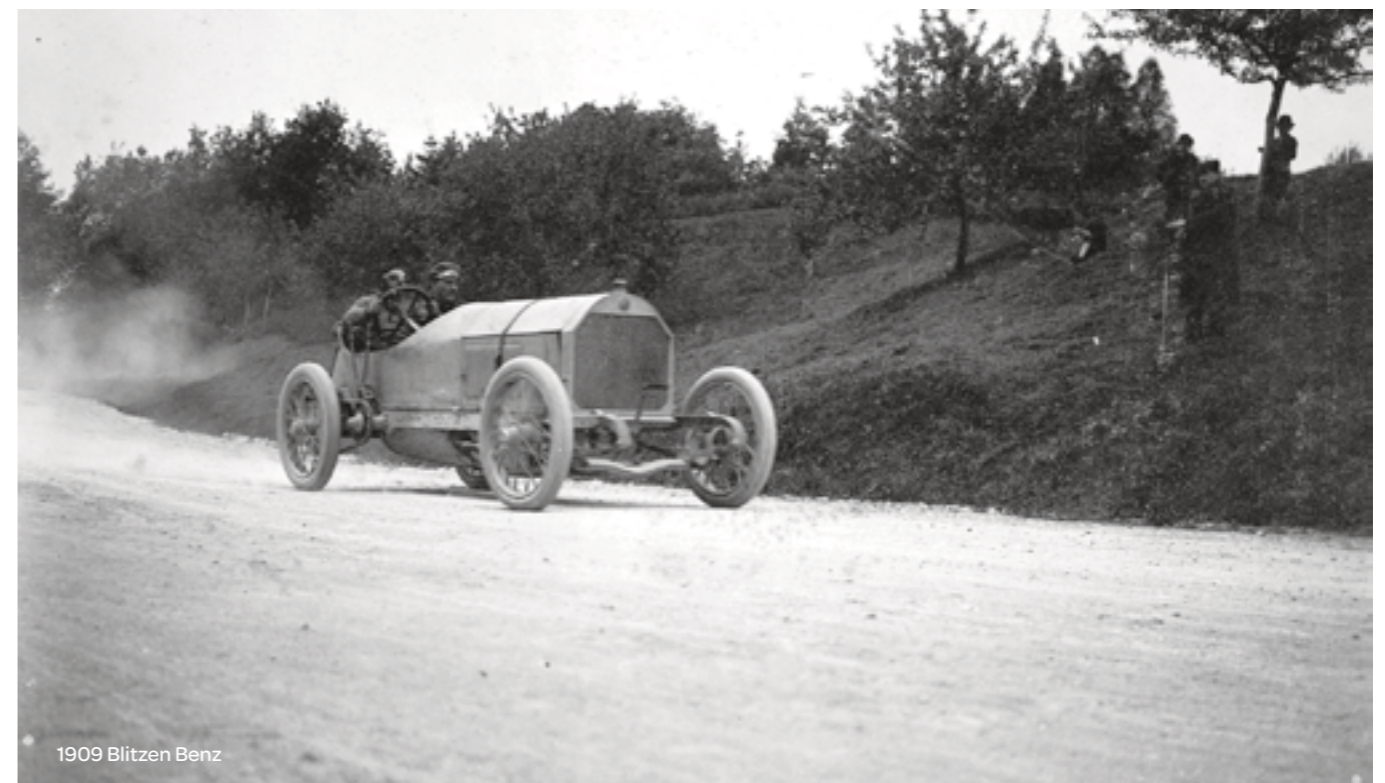
Today, the only thing left for us to do is to offer a tailor-made rally especially for vehicles from the pre-World War II era. Because you see them less and less, because they struggle to keep up with the classic car rallies that are organized up and down the country. These are too much geared to cars of the 1950s, the 60s and 70s. Internationally, there is virtually no relevant event for which owners bring their automotive treasures out of hibernation. Younger ones often don’t even know how to get a 100-year-old, hissing and shaking unique car moving. Therefore, it was time for a rally that takes into account the performance of the historic cars, which are now at least 83 years old, but at the same time is a challenge.

Especially for the years between 1905 and 1926 the air is getting thin, because cars from this era are too new for the legendary London to Brighton Run and at the same time too old for the Mille Miglia. And there is no “own” event for these cars. Until now. Because it is precisely these cars that are now the focus of our Targa Poschiavo Engiadina. ■

zwischengas.com

Wo tanken Freude bringt.

Die Nr. 1 für Oldtimer & Youngtimer im Internet.



1909 Blitzen Benz

TARCA POSCIAVO ENGIADINA ZEITPLAN - TIME TABLE

Samstag, 03.09.22

Abends Welcome Dinner, Lej da Staz (nur Teilnehmer, zusammen mit Teilnehmern Kilomètre Lancé/Abschluss)

Sonntag, 04.09.22

09:00 Uhr Start in der Fußgängerzone St. Moritz
10:00 Uhr Zeitprüfung 1 (genauer Ort siehe tagesaktueller Routenplan)
10:30 Uhr Durchfahrt La Rösa
11:00 Uhr – 13:15 Uhr Mittagspause Ortszentrum Poschiavo (Piazza Comunale, 7742 Poschiavo).
13:30 Uhr Start in Poschiavo zur zweiten Etappe
13:45 Uhr Zeitprüfung 2 in Prada /Li Curt Poschiavo (Via Dal Mot Da la Val)
14:15 Uhr – 15:15 Uhr Kaffeepause und Ausstellung der Fahrzeuge in La Rösa
15:20 Uhr Wertungsprüfung La Rösa
15:30 Uhr Durchfahrt Ospizio Bernina
16:00 Uhr Erstes Fahrzeug im Ziel, Kempinski Grand Hotel des Bains, St. Moritz.
 Parken der Fahrzeuge auf Anweisung.
Abends Drivers Dinner, Grevasalvas (nur Teilnehmer)

Montag, 05.09.22

09:30 Uhr Start in der Fußgängerzone St. Moritz
09:45 Uhr Zeitprüfung 1, Kempinski Grand Hotel des Bains, St. Moritz
11:45 Uhr – 13:20 Uhr Mittagspause Albula Hospiz (San Guerg, 7525 S-chanf)
14:00 Uhr Zeitprüfung Armeelogistikcenter (San Guerg, 7525 S-chanf)
15:30 Uhr Erstes Fahrzeug im Ziel, Kempinski Grand Hotel des Bains, St. Moritz.
 Parken der Fahrzeuge auf Anweisung.
Abends Abschluss-Dinner, Paradiso (nur Teilnehmer, zusammen mit Teilnehmern Super Stick Shift/Welcome)

Samstag, 03.09.22

Abends Welcome Dinner, Lej da Staz (participants only, together with participants Kilomètre Lancé)

Sunday, 04.09.22

9:00 am Start in the pedestrian zone St. Moritz
10:00 am Time trial 1 (exact place see daily updated route plan)
10:30 am Passage through La Rösa
11:00 a.m. – 1:15 p.m. Lunch break in Poschiavo town center (Piazza Comunale, 7742 Poschiavo).
1:30 pm Re-Start in Poschiavo for the second stage
1:45 pm Time trial 2 in Prada /Li Curt Poschiavo (Via Dal Mot Da la Val)
2:15 – 3:15 pm Coffee break and exhibition of the vehicles in La Rösa
3:20 pm Special stage La Rösa
3:30 pm Passage Ospizio Bernina
4:00 pm First vehicle at the finish, Kempinski Grand Hotel des Bains, St. Moritz.
 Parking of the vehicles on instruction.
Evening Drivers Dinner, Grevasalvas (participants only)

Monday, 05.09.22

9:30 am Start in the pedestrian zone St. Moritz
9:45 am Time trial 1, Kempinski Grand Hotel des Bains, St. Moritz
11:45 am – 13:20 pm Lunch break Albula Hospiz (San Guerg, 7525 S-chanf)
2:00 pm Time test Army Logistics Center (San Guerg, 7525 S-chanf)
3:30 pm First vehicle at the finish, Kempinski Grand Hotel des Bains, St. Moritz.
 Parking of the vehicles on instruction.
Evening Drivers Dinner, Paradiso (participants only)

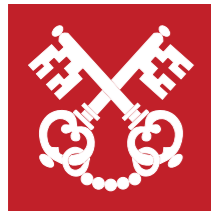
Route am 04.09.2022



Route am 05.09.2022



VALPOSCHIAVO – ITALIANITÀ IM HOCHGEBIRGE



Der Berninapass ist einer der höchstgelegenen der Schweiz: Flachgeschliffen von massiven Gletschern und eisigen Winden passiert man ihn mit den roten Zügen der Rhätischen Bahn auf 2253 Metern. Der Bernina Express schlängelt sich am Lago Bianco entlang, bevor er sich in unzähligen Kehren hinunter ins Tal winden wird, in die Valposchiavo.

Die Landschaft könnte vielseitiger nicht sein, vom kargen hochalpinen, baumlosen Gelände, über blauklare Seen und Lärchenhaine bis auf sanfte Wiesen und Laubälder, Weinberge und Obstplantagen. Die Dörfer reihen sich entlang der Bahnlinie wie auf einer Perlschnur, ihre Namen zergehen auf der Zunge: Poschiavo, Miralago, Brusio und schliesslich Campocologno, auf 550 Höhenmetern kurz vor der italienischen Grenze. Sonnig und warm ist das Versprechen, italienisch die Sprache, mediterran die Lebensart, gleichzeitig liegt das Tal im Hochgebirge, 3000er säumen es bis an seinen südlichsten Zipfel.

Die Valposchiavo ist exzellent erschlossen, immer wieder kann man ein Stück gehen und später mit müden Beinen auf den Zug wechseln. Oder auch auf die kleinen gelben Postbusse, die die Seitentäler bedienen, wie beispielsweise die Val da Camp.

Auch für das leibliche Wohl ist gesorgt, denn auf fast allen Wanderungen winken Einkaufsmöglichkeiten. Mit 100% Valposchiavo wurde eine Initiative für die regionale Wirtschaft lanciert – was lokal produziert wird, soll auch lokal angeboten werden und so die Wertschöpfung im Tal halten. Neben Fleisch und Milchprodukten gibt es fantastisches Brot (unbedingt die „Brasciadela“ versuchen, das Ringbrot aus Roggen), aber auch Gemüse, Früchte, Kräutertees und Getreide, aus dem beispielsweise Pasta und Bier hergestellt werden. Nicht zu vergessen die Desserts und Gelati, die sich von nachmittags bis in den späten Abend auch auf den Piazzes geniessen lassen.

Poschiavo überrascht als kleines Städtchen – neben den alten Herrenhäusern prägen zahlreiche Palazzi in zarten Pastellfarben das Bild. Es ist eine Idylle und trotzdem geschäftiges Zentrum des Tals. Viele Geschäfte laden zum Einkauf (darunter faszinierendes Kunsthandwerk wie die Tessitura, wo Leinen auf alten Webstühlen verarbeitet wird), zwei Kirchen (eine katholisch, die andere evangelisch) zeugen von der bewegten Geschichte des Tals, die verkehrsberuhigte Innenstadt lässt Einheimische und Gäste in den Cafés und Restaurants in Ruhe verweilen.



VALPOSCHIAVO – ITALIANITÀ IN THE HIGH MOUNTAINS



The Bernina Pass is one of the highest in Switzerland: ground flat by massive glaciers and icy winds, you pass it on the red trains of the Rhaetian Railway at 2,253 meters. The Bernina Express winds its way along Lago Bianco before winding its way in countless hairpin bends down into the valley, into Valposchiavo.

The landscape could not be more varied, from barren high alpine treeless terrain, to blue-clear lakes and larch groves, to rolling meadows and deciduous forests, vineyards and orchards. The villages line up along the railroad line like on a string of pearls, their names melting on the tongue: Poschiavo, Miralago, Brusio and finally Campocologno, at 550 meters altitude just before the Italian border. Sunny and warm is the promise, Italian the language, Mediterranean the way of life, at the same time the valley lies in the high mountains, some 3,000 m high mountains line it up to its southernmost tip.

The Valposchiavo is excellently developed, you can always walk a bit and later change to the train with tired legs. Or also on the small yellow post buses that serve the side valleys, such as the Val da Camp.

Also for the physical well-being is provided, because on almost all hikes stop-off possibilities beckon. With 100% Valposchiavo, an initiative for the regional economy was launched – what is produced locally should also be offered locally and thus keep the added value in the valley. In addition to meat and dairy products, there is fantastic bread (be sure to try the “Brasciadela”, the ring bread made from rye), but also vegetables, fruits, herbal teas and cereals, from which, for example, pasta and beer are made. Not to forget the desserts and gelati, which can be enjoyed from the afternoon until late evening also in the piazzas.

Poschiavo surprises as a small town – next to the old mansions, numerous palazzi in delicate pastel colors characterize the picture. It is an idyllic and yet busy center of the valley. Many stores invite you to shop (including fascinating handicrafts such as the Tessitura, where linen is processed on old looms), two churches (one Catholic, the other Protestant) bear witness to the valley's eventful history, and the traffic-calmed town center allows locals and guests to linger in peace in the cafés and restaurants.





Die Targa Poschiavo & Engadina

- eine klassische Oldtimer-Rallye für Vorkriegsfahrzeuge, insbesondere der Baujahre 1905 bis 1926.

Unter dem Dach der [Internationalen St. Moritzer Automobilwoche](#) bietet diese Rallye damit gerade den "vergessenen" Fahrzeugen eine Plattform: einerseits zu jung für den „London to Brighton Veteran Car Run“, andererseits zu alt für die „Mille Miglia“.

Für diese Baujahre gibt es bisher keine maßgeschneiderte, internationale Veranstaltung von Rang, wobei doch viele bedeutende Sammlungen Fahrzeuge aus dieser Epoche beinhalten. Die Anforderungen an Vorkriegsfahrzeuge in den Schweizer Alpen sind anspruchsvoll, daher akzeptieren wir alle Vorkriegs-Baujahre bis einschließlich 1939, Fahrzeugen von 1905 – 1926 wird dabei eine Vorrangstellung eingeräumt.

Die Organisatoren der [Targa Poschiavo Engadina](#) veranstalten seit Jahren erfolgreich die [Bernina Gran Turismo](#) - damit ist eine professionelle Durchführung auf höchstem Niveau garantiert. Selbstverständlich ist die Streckenführung den teilnehmenden Fahrzeugen [der Targa Poschiavo Engadina](#) angepasst – sowohl was Streckenlänge als auch -anspruch angeht.

Exklusive Abendveranstaltungen in einzigartigen Locations runden die erlebnisreichen Tage im Engadin ab und sorgen für bleibende Erinnerungen.





Unterstützt wird unser Organisationsteam von Uwe Wiessmath, „Altmühltal Classic Sprint“; seine vielfach erprobten Roadbooks auf höchstem Niveau machen nicht nur die Teilnahme zu einem Vergnügen, sie ermöglichen einem interessierten Publikum auch, die Strecke online zu verfolgen. So können bereits im Vorfeld die besten Plätze für eine hautnahe Beobachtung der vorbeifahrenden Autos gefunden werden.

Die historische St. Moritzer Automobilwoche fand in den Jahren 1929 und 1930 statt – seit dieser Zeit steht St. Moritz als Synonym für den beim Jet-Set beliebten, weltbekannten Ferienort. Auf der südlichen Seite der Bernina begrüßt das Puschlav unsere internationalen Teilnehmer mit herzlicher Gastfreundschaft und gelebter Tradition im Einklang mit der Natur. Die Exklusivität unserer Veranstaltungen wahren wir auch zukünftig mit einer Begrenzung auf 80 teilnehmende Fahrzeuge.

Die Internationale St. Moritzer Automobilwoche bietet Sie richtige Veranstaltung für jedes klassische Fahrzeug!

Teilnehmern der Targa Poschiavo Engadina bieten wir als zusätzliches Highlight eine bevorzugte Behandlung zur Teilnahme an den weiteren Events der Internationalen St. Moritzer Automobilwoche – ein passendes Fahrzeug natürlich vorausgesetzt.

Somit besteht für Sie die einzigartige Gelegenheit, sich einen der wenigen Startplätze der Bernina Gran Turismo Bergprüfung zu sichern. Oder Ihnen steht der Sinn mehr nach exklusivem Lifestyle? Dann nehmen Sie mit Ihrem Fahrzeug an unserer Classic Car Gartenparty Motorsport Rendezvous teil. Dieses Event präsentiert eine Auswahl der außergewöhnlichsten historischen Rennfahrzeuge im Garten des Kempinski Grand Hotel des Bains.



Eine Woche länger Sommer!

The Targa Poschiavo & Engadina

– a classic vintage car rally for pre-war vehicles, especially those built between 1905 and 1926. Younger pre-war cars will be accepted as well.

Under the umbrella of the International St. Moritz Automobile Week, this rally thus offers a platform precisely for the “forgotten” vehicles: on the one hand too young for the “London to Brighton Veteran Car Run”, on the other hand too old for the “Mille Miglia”. So far, there is no tailor-made, international event of distinction for these model years, although many important collections contain vehicles from this era.

The requirements for pre-war vehicles in the Swiss Alps are demanding, therefore we accept all pre-war model years up to and including 1939, vehicles from 1905 – 1926 are given priority.

The organisers of the Targa Poschiavo Engadina have been successfully staging the Bernina Gran Turismo for years – guaranteeing professionalism at the highest level.

Of course, the route is adapted to the participating vehicles of the Targa Poschiavo Engadina – both in terms of route length and demands.

Exclusive evening events in unique locations round off the eventful days in the Engadine and ensure lasting memories.

Our organizing team is supported by Uwe Wiessmath, “Altmühltal Classic Sprint”; his roadbooks, which have been tested

many times at the highest level, not only make participation a pleasure, they also allow an interested public to follow the route online. In this way, the best places for up-close observation of the passing cars can be found in advance.

The historic St. Moritz Automobile Week took place in 1929 and 1930 – since then, St. Moritz has been synonymous with the world-famous resort popular with the jet set. On the southern side of the Bernina, the Puschlav welcomes our international participants with warm hospitality and living tradition in harmony with nature. We will continue to preserve the exclusivity of our events with a limit of 80 participating vehicles.

The International St. Moritz Automobile Week offers the right event for every classic vehicle!

As an additional highlight, we offer participants of the Targa Poschiavo Engadina preferential treatment for participation in the other events of the International St. Moritz Automobile Week – provided that you have a suitable vehicle, of course.

This gives you the unique opportunity to secure one of the few starting places for the Bernina Gran Turismo mountain test.

Or are you more in the mood for an exclusive lifestyle? Then take part with your vehicle in our Classic Car Garden Party Motorsport Rendezvous. This event presents a selection of the most extraordinary historic racing cars in the garden of the Kempinski Grand Hotel des Bains. ■



1923 Alvis Racing Car



TECHNIK VON UNTERWASSER BIS INS WELTALL

Die beiden außergewöhnlichen Museen bieten jeden Tag Spannung, Abwechslung und Unterhaltung. Hier kommt jeder Technik- und Oldtimer-Fan auf seine Kosten. Während in Sinsheim die voll begehbaren Überschall-Passagierflugzeuge, Concorde und Tupolev Tu-144, die Besucher schon von weitem begrüßen, heißen sie in Speyer ein gigantisches Space Shuttle und ein Jumbo-Jet willkommen. Auf über 200.000 m² warten hunderte prächtige und seltene Oldtimer, unzählige Motorrad-Klassiker, Formel-1-Legenden, Rekordfahrzeuge, majestätische Flugzeuge, riesige Dampflokomotiven und vieles mehr darauf, entdeckt zu werden. In der Halle 3 in Sinsheim dreht sich alles um die "Red Bull World of Racing". Ob nun Motorcross oder Formel-1, in der Wüste oder im Schnee, zu Land oder in der Luft – in der aktuellen Sonderausstellung gibt es die actiongeladene Welt des Red Bull-Motorsports zu erleben, inklusive Enduro-Maschinen und Exponate aus der Moto GP-Welt.

Bis in den Oktober hinein finden in den Außenbereichen interessante, bunte und actionreiche Fahrzeug- sowie Motorradtreffen statt. So versammeln sich immer am ersten Oktober-Wochenende in Sinsheim hunderte historische Motorräder aller Epochen und Hersteller zum Benzingespräch. Und beim Tag der Harley blubbert es den ganzen Tag auf dem Museumsgelände. Hier kommen die historischen als auch die aktuellen Feuerstühle zusammen. Beim legendären Speyerer BRAZZELTAG im Mai lassen die Oldtimer ihre Kräfte spielen. Vom kleinen motorisierten Dreirad bis hin zur Jet-Dräger Show, sind dem BRAZZELTAG keine Grenzen gesetzt – der nächste Termin ist am 13. und 14. Mai 2023. Dann verwandelt sich das Museum erneut in einen großen Spielplatz für Technikfans. Ein Blick in den Veranstaltungskalender lohnt sich allemal. Ist ein längerer Aufenthalt in den Museen geplant, kann dieser mit einer komfortablen Übernachtung im Hotel Sinsheim oder im Hotel Speyer am Technik Museum inkl. Frühstück verbunden werden. Beide Museen stellen ihren Gästen außerdem Caravan-Stellplätze zur Verfügung.

Adresse:

Technik Museum Sinsheim, Museumsplatz,
74899 Sinsheim, Tel.: 07261/9299-0

Technik Museum Speyer, Am Technik Museum 1,
67346 Speyer, Tel.: 06232/6708-0,
www.technik-museum.de,
info@technik-museum.de

Veranstaltungen unter: www.technik-museum.de/kalender

The two extraordinary museums offer excitement, variety and entertainment every day. Here, every technology and classic car fan gets his money's worth. While in Sinsheim the fully accessible supersonic passenger aircraft, Concorde and Tupolev Tu-144, greet visitors from afar, in Speyer a gigantic space shuttle and a jumbo jet welcome them. Hundreds of magnificent and rare classic cars, countless motorcycle classics, Formula 1 legends, record-breaking vehicles, majestic airplanes, huge steam locomotives and much more are waiting to be discovered on more than 200,000 m². In Hall 3 in Sinsheim, everything revolves around the "Red Bull World of Racing". Whether it's motorcross or Formula 1, in the desert or in the snow, on land or in the air – the action-packed world of Red Bull motorsports can be experienced in the current special exhibition, including enduro machines and exhibits from the Moto GP world.

Interesting, colorful and action-packed vehicle as well as motorcycle meetings will take place in the outdoor areas until October. For example, hundreds of historic motorcycles from all eras and manufacturers always gather in Sinsheim on the first weekend in October to talk fuel. And at the Harley Day, it's bubbling all day long on the museum grounds. Here the historical as well as the current fire chairs come together. At the legendary Speyer BRAZZELTAG in May the oldtimers let their forces play. From small motorized tricycles to jet dragster shows, there are no limits to BRAZZELTAG – the next date is May 13 and 14, 2023, when the museum will once again be transformed into a huge playground for technology fans. It's always worth taking a look at the calendar of events. If a longer stay at the museums is planned, it can be combined with a comfortable overnight stay at Hotel Sinsheim or Hotel Speyer am Technik Museum, including breakfast. Both museums also provide caravan parking spaces for their guests.



Technik
Museum Speyer

Concorde (hinten) und Tupolev TU-144 (vorne)
Concorde (back) and Tupolev TU-144 (front)



MOBILITY FORUM
St. Moritz, Forum Paracelsus
04.–10. September 2022

St. Moritz
TOP OF THE WORLD

MOBILITY FORUM ST. MORITZ



Das Mobility Forum St. Moritz ist ein neues Forum für Vorträge und Diskussionen über klassische und aktuelle Themen der Mobilität von gestern, heute und morgen.

Eines der wichtigsten aktuellen Themen ist die "Verkehrswende", also der Weg zum emissionsfreien Verkehr. Was in Ballungsräumen sicher sinnvoll ist, wirft doch in ländlichen Bereichen deutliche Fragen auf. Verschiedene Ideologien treffen aufeinander und schon besteht jede Menge Bedarf für Gespräche und Diskussionen. Das kürzlich in den Schlagzeilen zu lesende Verbrennerverbot wird sich nicht durchsetzen lassen. Auch werden sich die weltweit über 1,3 Mrd Verbrenner (nur PKW) weder kurz- noch mittelfristig ersetzen lassen. eFuels, also synthetische Kraftstoffe scheinen die unausweichliche Alternative zu sein, nicht nur, um klassische Fahrzeuge weiterhin bewegen zu können.

Aber auch andere wichtige Themen stehen an. So ist z. B. die Zukunft der großen Fahrzeugsammlungen (Stichwort "next generation") ebenso ein wichtiges Thema, wie Risikobewertungen, Versicherungen oder Sammlungsmanagement, um nur einige Bereiche der klassischen Mobilität anzusprechen.

Städteplanung und ÖPNV gehören ebenso zur Mobilität, wie zahlreiche andere Themen. Zunächst wollen wir jedoch bei den naheliegenden Themenbereichen bleiben und Leute, die etwas davon verstehen, zu Wort kommen lassen. Hoffen wir, dass sich das Mobility Forum St. Moritz prächtig entwickelt und zu einer wichtigen Plattform wird.

Ein genauer Zeitplan der Vorträge und Diskussionen war bei Drucklegung noch nicht verfügbar. Er ist jedoch ab kurz vor der Veranstaltung auf der Homepage www.i-s-a-w.com einsehbar. Der Eintritt ist begrenzt, aber kostenlos, solange der Platz reicht. Zumindest einige der Vorträge werden gestreamt und sind daher auch nachträglich abrufbar.

The Mobility Forum St. Moritz is a new forum for lectures and discussions on classic and current topics of mobility of yesterday, today and tomorrow.

One of the most important current topics is the "traffic turnaround", i.e. the path to emission-free traffic. What certainly makes sense in metropolitan areas, nevertheless raises distinct questions in rural areas. Different ideologies collide and there is already plenty of need for talks and discussions. The ban on internal combustion vehicles that recently hit the headlines will not be enforced. Nor will it be possible to replace the more than 1.3 billion internal-combustion vehicles worldwide (passenger cars only) in either the short or medium term. eFuels, i.e. synthetic fuels, seem to be the inevitable alternative, and not just to continue to be able to move classic vehicles.

But other important issues are also on the horizon. For example, the future of large vehicle collections (keyword "next generation") is just as important a topic as risk assessments, insurance or collection management, to address just a few areas of classic mobility.

Urban planning and public transport are just as much a part of mobility as numerous other topics. For now, however, we want to stick to the obvious topics and let people who know something about them have their say. Let's hope that the Mobility Forum St. Moritz will develop magnificently and become an important platform.

A precise schedule of presentations and discussions was not yet available at the time of going to press. However, it will be available on the homepage www.i-s-a-w.com from shortly before the event. Admission is limited, but free while space lasts. At least some of the talks will be streamed and will therefore be available for later viewing.

DON'T SEPARATE THE FACTORY AND CAR.

Be it factory restoration, maintenance or expertise, you can entrust your classic car to the Classic Center Fellbach's expert know-how. Here you can rely on original parts and expert consultation with access to the Mercedes-Benz Classic Archives. Find more information at: [mercedes-benz.com/classiccenter](https://www.mercedes-benz.com/classiccenter)

By Mercedes-Benz.



MOBILITY FORUM ST. MORITZ ZEITPLAN - TIME TABLE

IM FORUM PARACELSUS AT FORUM PARACELSUS

Sonntag, 04.09.22 - Sunday, 04.09.22

- 10:00** Kilomètre Lancé: "Design Summit"
Discussion in english
- 13:00** Carsten Müller, MdB: „Historische Fahrzeuge und die Mobilität der Zukunft“
("Historic vehicles and the mobility of the future")
Vortrag auf deutsch / Lecture in german

ab/from 11:30

11:00

12:00

ab/from 15:00

Mittwoch, 07.09.22 - Wednesday, 07.09.22

- 10:00** Dr. Uwe Koenzen: „Das Auto als Speicher – Bidirektionales Laden in der Praxis“ ("The car as storage – bidirectional charging in practice")
Vortrag auf deutsch / Lecture in german
- 11:00** Dr. Uwe Koenzen: „Elektrische Ikonen – klassische Fahrzeuge und eMobilität“ ("Electric icons – classic vehicles and eMobility")
Vortrag auf deutsch / Lecture in german
- 14:00** RM Sotheby's: „Innovation and disruption in the world of auction houses and collecting“
Discussion in english
- ab/from 15:30 Rückkehr / Arrival Super Stick Shift
Kempinski Grand Hotel des Bains
- 16:00** B.I. Collection: "Design",
Podium with DeTomaso,
Andrea Zagato, P. Garallo und Achim Arnscheid. Moderated by Anton Piech
Discussion in english

16:00

Freitag, 09.09.22 - Friday, 09.09.22

- 10:00** Carficionado and Douglas, Machat & Cie: „Spezialversicherung für Sammlungen und Sammlungsmanagement“ ("Special Insurance for collections and collection Management")
Vortrag auf deutsch / Lecture in german
- 11:00** Sotheby's: The Mythical Cartier "Cheich" Watch
Expert Talk in english
- 13:00** Matthias Braun, Saudi Aramco Research: „eFuels – ist das die Zukunft?“ ("eFuels")
Vortrag auf deutsch / Lecture in german
- 13:45** Matthias Braun: „Fortschrittliche Biokraftstoffe“ ("Advanced Biofuels")
Vortrag auf deutsch / Lecture in german
- ab/from 10:30 Registration & Aperó TCCT Private Forum (Kempinski Grand Hotel des Bains)
- 10:00** Eric Lindzus (Bosch): „Umwelt-sensitives Verkehrsmanagement: Optimierung des Verkehrsflusses“ ("Environmental Sensitive Traffic Management: Traffic flow optimization")
Vortrag auf deutsch / Lecture in german

10:00

11:00

13:00

13:45

14:30



HISTORISCHE FAHRZEUGE UND DIE MOBILITÄT DER ZUKUNFT

CARSTEN MÜLLER

VORSITZENDER PARLAMENTSKREIS AUTOMOBILES KULTURGUT IM DEUTSCHEN BUNDESTAG (PAK)



Wahl der Fortbewegung sein. Schon heute ist es bei zahlreichen Menschen auch nicht mehr das Statussymbol vergangener Zeiten und der Stellenwert nimmt entsprechend der Zunahme von Auto-Abos, Carsharingangeboten und alternativen Mobilitätskonzepten weiter ab. Unsere Anforderungen und Gewohnheiten an das „Mobil sein“ vervielfältigen sich ebenso wie die Lebens- und Arbeitsstrukturen sich ändern. Ausgehend von den urbanen Zentren bietet schon heute ein Mobilitätsmix aus eigenem Auto und Motorrad, öffentlichem Personennahverkehr, Sharingmodellen im Automobil-, Motorroller- aber auch Fahrrad- und E-Scooterbereich integrierte und bedarfsgerechte Lösungen, die jeder und jedem deutlich mehr Flexibilität ermöglichen. Für zahlreiche Menschen ist der automobiler Individualverkehr nur noch ein Teilaspekt der eigenen Mobilität.

Hinzu kommt die stetig weiter an Fahrt aufnehmende Digitalisierung der Gesellschaft. Die Zahl der Menschen und Systeme, die immer online sind, wächst ständig. Das führt dazu, dass sich Mobilitäts-, Arbeits- und Lebensräume weiter ineinander verweben und fest zusammenwachsen. Das verändert den Mobilitätssektor entsprechend. Mit jedem Modellwechsel der Automobilhersteller schreitet diese Entwicklung rasant voran. Die Entwicklung autonomer Assistenz- und Leitsysteme, die durch den Einsatz von künstlicher Intelligenz noch beschleunigt wird, führen nicht nur zu abgestimmten und dichteren Verkehrstakten. Sie führt beispielsweise auch dazu, dass die früher notwendige Fahrzeugführerin oder der Fahrzeugführer die Fahrtzeit anders nutzen kann – zur Erholung, mit Arbeit oder zur Kommunikation. In der Summe verändern sich die Anforderungen an die Teilnehmer des Straßenverkehrs massiv.

Diese Entwicklung wird jedoch nicht das Ende historischer Fahrzeuge auf unseren Straßen sein. Es gibt viele überzeugende Argumente und versierte technische Lösungen, warum auch wir Oldtimerliebhaberinnen und -liebhaber weiterhin in und auf unseren Fahrzeugen ein Teil des Straßenverkehrs sein werden. Der wichtigste Aspekt ist zweifelsohne die Begeisterung, die die historischen Fahrzeuge bei den Menschen auslösen. Weit über den Kreis der Besitzerinnen und Besitzer von Oldtimern hinaus wecken die Fahrzeuge bei zahllose Menschen Emotionen und lösen positive Erinnerungen aus. Diese Faszination lebt über die Vergangenheit hinaus, denn historische Fahrzeuge werden im Straßenverkehr der Zukunft immer stärker den Gegenpol zur umfassend integrierten, vernetzten und hektischen Alltagswelt bilden. Die Fahrt im Oldtimer wird seinen Reiz als Symbol der kurzen, gezielten Entschleunigung und des bewussten Entkoppelns von einer allumfassenden, vernetzten Alltagswelt entwickeln.

Um das fahrbare Kulturgut zur Freude der Szene und der vielen Menschen erlebbar auf den Straßen halten zu können, müssen wir geschlossen, konsequent und verantwortungsvoll zusammen-

Historische Fahrzeuge und die Mobilität der Zukunft klingt zunächst nach einem Widerspruch. Ist es aber nicht. Wenn wir uns vor Augen führen, warum sich Automobile und Motorräder einst durchsetzten und warum sie bis heute den Eckpfeiler unserer individuellen Mobilität bilden, zeigt sich der Grund ihres anhaltenden Erfolges: Autos und Motorräder erlaubten uns erstmals und erlauben uns bis heute eine individuelle Mobilität, die kleine und größere Räume in zeitlicher Flexibilität überwindbar macht. Sie schaffen die Voraussetzung für soziale Teilhabe, für Selbstverwirklichung und für den individuellen Aufbruch. Der unabhängige Individualverkehr ist bis heute eine so elementare Wohlstandserfahrung für die Menschen, dass es hier keinen grundsätzlichen Verzicht geben wird.

Dennoch stecken wir in einem elementaren Wandel. Auch wenn Superlative sparsam zu verwenden sind, befinden wir uns im Mobilitätssektor inmitten des größten Transformationsprozesses seit der berühmten Fahrt von Bertha Benz. Die zunehmenden Herausforderungen durch den Klimawandel, die Abkehr eines einseitig auf das Auto gestützten Individualverkehrs und die weiter zunehmende, allgegenwärtige Digitalisierung führen zu völlig neuen Anforderungen an die Art und Weise unserer Mobilität. Künftig wird das Auto nicht mehr uneingeschränkt die erste

HISTORIC VEHICLES AND THE MOBILITY OF THE FUTURE

CARSTEN MÜLLER

CHAIRMAN OF THE PARLIAMENTARY GROUP FOR AUTOMOTIVE CULTURAL ASSETS IN THE GERMAN BUNDESTAG (PAK)

arbeiten. Wir stehen gemeinsam vor großen Herausforderungen und die nächsten Jahre sind entscheidend. Auf Grundlage kluger und überzeugender Konzepte können wir erfolgreich sein. Eine vollständige Entkopplung von technischen Entwicklungen wird es für Oldtimer nicht geben können. Möglicherweise werden die Fahrzeuge an digitale Entwicklungen im Sicherheitsbereich anzupassen und gezielt um einige technische Lösungen zu ergänzen sein. Zur Einhaltung von Klimazielen werden wir die klassischen Verbrenner statt mit fossilen Treibstoffen mit E-Fuels fahren. Damit kann der rein ideologischen Stigmatisierung dieses Antriebskonzeptes entgegengewirkt werden, denn bereits heute sind einige moderne Treibstoffe auf dem Markt, die über die vorhandenen Zapfsäulen direkt getankt und gefahren werden können. Diese CO₂-neutralen Treibstoffe sollten mit entsprechender Unterstützung in großem Umfang erzeugt und zu marktüblichen Preisen angeboten werden können. Auch weiteren Transformationsprozessen, die heute vielleicht noch gar nicht absehbar sind, darf sich die Szene nicht verschließen und muss sie konstruktiv begleiten.

Ich bin überzeugt: Wenn sich die Oldtimerszene aktiv und verantwortungsbewusst wie in der Vergangenheit an den Diskussionen zum Transformationsprozess beteiligt, werden wir zu derart begeisternden Veranstaltungen wie der Internationalen St. Moritzer Automobilwoche auch künftig auf der Straße und nicht auf dem Trailer anreisen. Über viele Grenzen hinweg wird unser gemeinsames Engagement sicherstellen, dass künftige Generationen die Faszination von historischen Kraftfahrzeugen, Motorrädern und Nutzfahrzeugen auf Veranstaltungen, auf Messen und auf den Straßen des Alltags weiterhin unmittelbar erleben werden. Dafür lohnt sich jedes Engagement!

Doch zunächst wünsche ich Ihnen gutes Gelingen und viel Spaß auf den Veranstaltungen und bei den zahlreichen Highlights der diesjährigen Internationalen St. Moritzer Automobilwoche.

Ihr
Carsten Müller
Vorsitzender Parlamentskreis Automobiles Kulturgut im Deutschen Bundestag (PAK)

Historic vehicles and the mobility of the future initially sound like a contradiction. But it is not. If we consider why automobiles and motorcycles once prevailed and why they still form the cornerstone of our individual mobility today, the reason for their continuing success becomes clear: cars and motorcycles allowed us for the first time, and still allow us today, an individual mobility that makes it possible to overcome small and large spaces with temporal flexibility. They create the prerequisite for social participation, for self-realization and for individual departure. In-

dependent individual transportation is still such an elementary experience of prosperity for people today that there will be no fundamental renunciation here.

Nevertheless, we are in the midst of an elementary change. Even if superlatives are to be used sparingly, we are in the midst of the greatest transformation process in the mobility sector since Bertha Benz's famous ride. The increasing challenges posed by climate change, the move away from a one-sided individual transport system based on the car, and the further increase in ubiquitous digitization are leading to completely new requirements for the way we move. In the future, the car will no longer be the unrestricted first choice for getting around. For many people, it is already no longer the status symbol of bygone days, and its importance is continuing to decline in line with the increase in car subscriptions, car-sharing services and alternative mobility concepts. Our requirements and habits for "being mobile" are multiplying just as our living and working structures are changing. Starting from the urban centers, a mobility mix of own cars and motorcycles, local public transport, sharing models in the automobile, scooter, but also bicycle and e-scooter sector already offers integrated and demand-oriented solutions that provide everyone with significantly more flexibility. For many people, individual automobile transportation is only one aspect of their own mobility.

Added to this is the digitalization of society, which is steadily gaining momentum. The number of people and systems that are always online is constantly growing. As a result, mobility, work, and living spaces continue to interweave and grow closer together. This is changing the mobility sector accordingly. This development is progressing rapidly with each model change by the automobile manufacturers. The development of autonomous assistance and guidance systems, which is being further accelerated by the use of artificial intelligence, is not only leading to coordinated and denser traffic cycles. It is also leading, for example, to the previously necessary vehicle driver being able to use travel time differently – for recreation, with work or for communication. All in all, the demands on road traffic participants are changing massively.

However, this development will not be the end of historic vehicles on our roads. There are many convincing arguments and well-versed technical solutions why we classic car enthusiasts will continue to be a part of road traffic in and on our vehicles. The most important aspect is undoubtedly the enthusiasm that historic vehicles inspire in people. Far beyond the circle of classic car owners, the vehicles arouse emotions and trigger positive memories in countless people. This fascination lives on beyond the past, because historic vehicles will increasingly form the antithesis to the comprehensively integrated, networked and hectic everyday world in the road traffic of the future. A ride in a classic car

Pioneering the future of the past

Pionierarbeit für die Zukunft der Vergangenheit



C LASSIC
M OTORING
C ONSULTING

CMCompanies GmbH Classic Motoring Consulting

Since 1986 – 36 years of experience
in the entire World of Classic Cars

Seit 1986 – 35 Jahre Erfahrung
in der ganzen Welt der klassischen Fahrzeuge

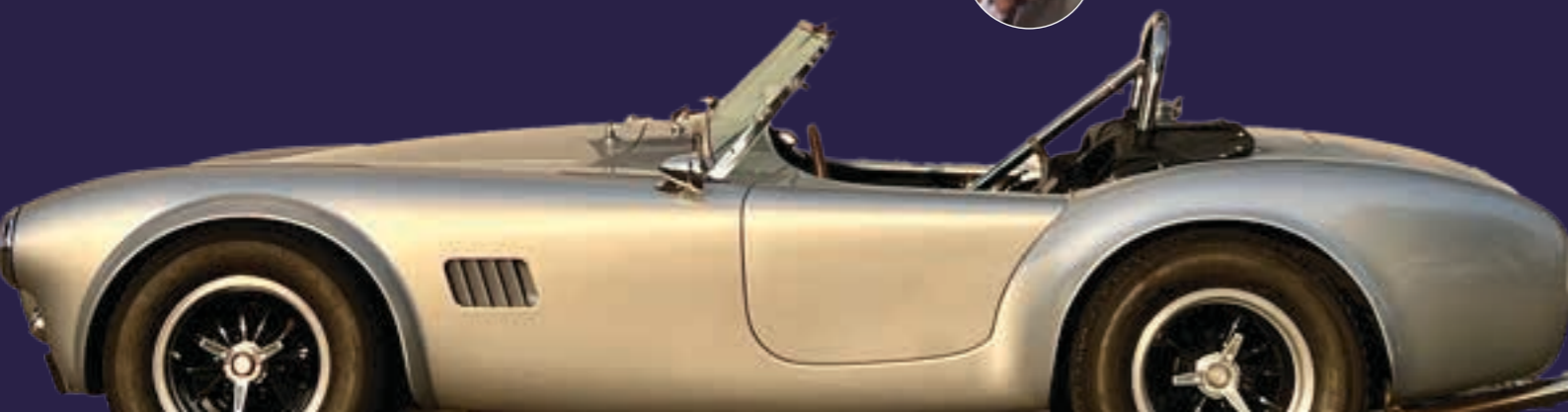
You want to establish a
position in this market?
Which type of Consultant
do you prefer? Let me know!

Specialized in Event
Development and General
Market Consulting

Ihr Unternehmen möchte sich
in diesem Markt positionieren?
Welchen Berater bevorzugen Sie?
Lassen Sie es mich wissen!

Spezialisiert auf Evententwicklung
und allgemeine Marktberatung

claus.mueller@classicmobil.de



HISTORIC VEHICLES AND THE MOBILITY OF THE FUTURE

CARSTEN MÜLLER
**CHAIRMAN OF THE PARLIAMENTARY GROUP FOR AUTOMOTIVE CULTURAL ASSETS
IN THE GERMAN BUNDESTAG (PAK)**

will develop its appeal as a symbol of brief, targeted deceleration and conscious decoupling from an all-encompassing, networked everyday world.

In order to be able to keep the drivable cultural asset on the roads for the enjoyment of the scene and the many people who experience it, we must work together in a united, consistent and responsible manner. Together, we face great challenges, and the next few years are crucial. We can be successful on the basis of clever and convincing concepts. There will be no complete decoupling from technical developments for classic cars. It may be that the vehicles will have to be adapted to digital developments in the field of safety and specifically supplemented with some technical solutions. To comply with climate targets, we will run classic combustion vehicles on e-fuels instead of fossil fuels. This will counteract the purely ideological stigmatization of this propulsion concept, because there are already some modern fuels on the market today that can be refueled and driven directly via the existing gas pumps. With appropriate support, it should be possible to produce these CO₂-neutral fuels on a large scale and offer them at market prices. The scene must not close its mind to further trans-

formation processes that are perhaps not even foreseeable today, and must accompany them constructively.

I am convinced that if the classic car scene participates actively and responsibly in the discussions on the transformation process, as it has in the past, we will continue to travel to such inspiring events as the International St. Moritz Automobile Week on the road and not on the trailer. Across many borders, our joint commitment will ensure that future generations will continue to directly experience the fascination of historic motor vehicles, motorcycles and commercial vehicles at events, at trade fairs and on everyday roads. Any commitment is worthwhile!

But first, I wish you good luck and lots of fun at the events and at the numerous highlights of this year's International St. Moritz Automobile Week.

Yours
Carsten Müller
Chairman of the Parliamentary Group for Automotive Cultural Assets in the German Bundestag (PAK)



DIE CARTIER „CHEICH“

THE CARTIER “CHEICH” WATCH

Sotheby's wird die berühmte Cartier „Cheich“-Uhr während der Internationalen St. Moritzer Automobilwoche ausstellen, eine Uhr mit einer von Triumphen und Tragödien geprägten Geschichte, die dem legendären Rennfahrer Gaston Rahier bei der Rallye Paris-Dakar 1985 für den Sieg bei der Cartier Challenge, dem anspruchsvollsten Rennen der Welt, verliehen wurde. Die Uhr hat einen Schätzpreis von € 200.000 bis € 400.000 und wird im September in Paris angeboten.

Anlässlich des 5. Jahrestages der Paris-Dakar – der 10.000 Kilometer langen, unbarmherzigen und gefährlichen Rallye durch Frankreich und die herrliche afrikanische Wüste, an der alle geeigneten motorisierten Landfahrzeuge teilnehmen können – riefen Alain Dominique Perrin und Thierry Sabine 1983 die Cartier Challenge ins Leben, deren Gewinner mit einer maßgeschneiderten Cartier Cheich-Uhr ausgezeichnet werden sollte. Um sich als würdiger Sieger zu qualifizieren, musste der Teilnehmer das Rennen zweimal in der gleichen Fahrzeugkategorie (Motorrad, Auto oder Lastwagen) in zwei aufeinanderfolgenden Jahrgängen gewinnen – eine so außergewöhnliche Leistung, dass sie als nahezu unmöglich galt und de facto zur ultimativen Rennherausforderung der Welt wurde. Gaston Rahier gewann die Challenge 1984 und 1985 und war damit der erste und einzige Gewinner der Cartier Challenge, der als einziger die Cartier Cheich Uhr als Siegetrophäe erhielt, um seine unglaubliche Leistung zu feiern.

Die Cartier Cheich, die von Jacques Diltoer, dem damaligen Kreativdirektor von Cartier und Perrin, entworfen wurde, um den Geist der Paris-Dakar widerzuspiegeln, wurde vom Logo der Rallye inspiriert, das die Silhouette eines Tuareg zeigt, der ein „cheich“ (oder auf Französisch „chèche“) trägt, ein traditionelles Tuch, das zum Schutz vor der Sonne um den Kopf getragen wird. Es wurden nur vier Modelle hergestellt: die beiden ursprünglichen Cartier Cheich-Uhren aus dem Jahr 1983, eine für einen Mann (die an Gaston Rahier vergeben wurde) und eine für eine potenzielle Gewinnerin. Ein drittes Modell wurde 1985 für einen anderen möglichen zukünftigen Champion entworfen. Ein viertes Stück wurde Thierry Sabine von Alain-Dominique Perrin angeboten. Es wird vermutet, dass diese Uhr schließlich Hubert Auriol, einem berühmten französischen Motorradrennfahrer, geschenkt wurde, doch gilt sie heute als verschollen.

Das Jahr 1986 markierte jedoch sowohl das Ende der Cartier Challenge als auch das Ende der Produktion der Cartier Cheich. Gegen Ende der Rallye Paris-Dakar 1986 wurde Thierry Sabine Opfer eines Hubschrauberabsturzes in Mali, verursacht durch einen Sandsturm. Bei dem Absturz kamen nicht nur Sabine, sondern auch vier weitere Personen ums Leben, darunter einer der beliebtesten Sänger Frankreichs, Daniel Balavoine, der sich damals auf dem Höhepunkt seines Ruhms befand. Obwohl die Rallye in jenem Jahr zu Ende ging, gewann niemand den Cartier-Wettbewerb, der kurz darauf nach nur vier Jahren eingestellt wurde.

Während die Cheich zu den bedeutendsten und mythischsten Armbanduhren gehört, die Cartier je hergestellt hat, ist die „Rahier“ – die einzige, die je an einen Gewinner der Cartier Challenge vergeben wurde – gleichzeitig das einzige Exemplar, das jemals auf den Markt kommen wird.

Noch nie zuvor hatte eine Uhr eine so radikale und zugleich elegante Form angenommen. Mit dem Modell Cheich schuf Cartier ein äußerst kühnes Design, das seither nie wieder in dieser Form kopiert wurde. Während die Größe des Zeitmessers heute als klassisch bezeichnet werden kann, sind seine Ausstrahlung und sein Charisma einfach umwerfend.

Sotheby's wird diese aussergewöhnliche Uhr im Rahmen der St. Moritzer Automobilwoche ausstellen. Für Interessierte findet am Freitag, 9. September, im Mobility Forum St. Moritz ein Expertengespräch über die „Cartier Cheich Watch“ statt. Der Expert Talk beginnt um 11 Uhr. Wer mehr über dieses uhrmacherische Meisterwerk erfahren und es aus nächster Nähe sehen möchte, ist herzlich eingeladen, dabei zu sein. Der Eintritt ist frei. ■



Sotheby's will exhibit the famous Cartier “Cheich” watch during the International St. Moritz Automobile Week, a watch with a history marked by triumphs and tragedies, awarded to legendary racer Gaston Rahier at the 1985 Paris-Dakar Rally for winning the Cartier Challenge, the most demanding race in the world. The watch has an estimate of € 200,000 to € 400,000 and will be offered in Paris in September.

In 1983, on the occasion of the 5th anniversary of the Paris-Dakar – the 10,000-kilometer, unforgiving and perilous rally across France and the splendor of the African desert, open to any suitable motorized land vehicles – Alain Dominique Perrin and Thierry Sabine, created the Cartier Challenge whose winner would be awarded a bespoke Cartier Cheich watch. To qualify as worthy winner, the contender needed to win the race twice, in the same motoring category (bike, car, or truck) in two consecutive years – a feat so extraordinary that it was deemed to be nigh on impossible and, de facto, became the world's ultimate racing challenge. Gaston Rahier won the challenge in 1984 and in 1985, making him the first and only winner of the Cartier Challenge, becoming the sole recipient of the Cartier Cheich watch as the winning trophy celebrating his staggering achievement.

The Cartier Cheich, designed to reflect the spirit of the Paris-Dakar, by Jacques Diltoer, the then Creative Director of Cartier and Perrin, was inspired by the rally's logo featuring the silhouetted face of a Tuareg wearing a 'cheich' (or in French 'chèche'), a traditional piece of cloth worn around the head as a protection against the sun. Only four models were ever created: the original two Cartier Cheich watches designed in 1983, one for a man (that was awarded to Gaston Rahier) and another for a potential female winner. A third was created in 1985 for another possible future champion. A fourth piece was offered to Thierry Sabine by Alain-Dominique Perrin. It is thought that this watch may have been given, eventually, to Hubert Auriol, a famous French motorbike race driver, but it is now considered lost.

However, 1986 was to mark both the end of the Cartier Challenge, and the end of the production of the Cartier Cheich. Towards the end of the 1986 Paris-Dakar Rally, Thierry Sabine was victim of a helicopter crash in Mali caused by a sandstorm. The crash killed not only Sabine, but another four people – including one of France's most beloved singers, Daniel Balavoine, who was then at the zenith of his fame. Although the rally ran its course that year, no one won the Cartier challenge which was cancelled shortly afterwards, after running for only four years.

While the Cheich is one of the most important and mythical wristwatches ever made by Cartier, the 'Rahier' – the only one given to a winner of the Cartier Challenge – is the only example that will ever be on the market.

Never before had a watch adopted such a radical yet elegant shape. With the Cheich model, Cartier created an extremely audacious design that has never been replicated in the same way since. While the size of the timepiece can today be considered classic, its aura and charisma are simply staggering.

Sotheby's will show this extraordinary watch during the St. Moritz Automobile Week. For those interested, there will be an Expert Talk about the “Cartier Cheich Watch” on Friday, September 9th at the Mobility Forum St. Moritz. The Expert talk will start at 11 am. If you want to learn more about this horological masterpiece and see it in person and up close, you are welcome to join. Admission is free. ■



RM SOTHEBY'S PANELS MOBILITY FORUM ST. MORITZ

RM Sotheby's wird während des Mobility Forum St. Moritz zwei Panels (beide in englischer Sprache) abhalten, eines davon am Mittwoch im Forum Paracelsus, das zweite am Donnerstag im Tennis Center.

Mittwoch, 7. September 2022, von 14 Uhr bis 15:30 Uhr

Innovation und Disruption in der Welt der Auktionshäuser und des Sammelns

Die Welt des Sammelns befindet sich in einer Phase großer Veränderungen und Entwicklungen. Neue Generationen und Märkte treten an diese Welt heran, und sie werden die Sammler der Zukunft sein. Die Technologie wird eine grundlegende Rolle dabei spielen, die Welt des Sammelns zu verändern und einfacher und effizienter zu machen. Dieser Vortrag widmet sich Themen wie: Neue Digitalisierungsprozesse in der Sammlerszene, Online-Auktionen, Kauf und Verkauf mit Kryptowährungen, die Welt der NFTs, digitale Kunst, Metaverse, Blockchain und Gaming, das neue Online-Siegelgebotsverfahren.

- **Erster Teil:** Die Rolle der Technologie auf dem Sammlermarkt und neue Möglichkeiten des Kaufs und Verkaufs bei Auktionen: Der Aufstieg der Online-Auktionen, das Online-Siegelgebotsverfahren, Kauf und Verkauf mit Kryptowährungen. Welche Rolle spielen Technologie und Digitalisierung in der Welt des Sammelns und welche positiven Auswirkungen können sie in Zukunft haben? Wie haben sich die Geschmäcker und Trends der neuen Generationen verändert und welche Rolle spielt Sotheby's bei diesem Wandel? Was sind die neuen Trendobjekte auf dem heutigen Luxusmarkt und wie unterscheidet sich diese Welt von der vordigitalen Ära? (Dies kann eine gute Gelegenheit sein, neue Trends wie Turnschuhe, Handtaschen usw. vorzustellen).
- **Zweiter Teil:** NFT, das Metaverse und digitale Kunst: Was ist ein NFT? Was sind der tatsächliche Nutzen, die Vorteile und die Vor- und Nachteile von „Non-Fungible Tokens“? Was ist das Metaverse und warum reden alle darüber? Was ist die Rolle von Sotheby's und RM Sotheby's in diesem Bereich? Dieser Teil sollte die Aufmerksamkeit des Publikums erregen und fesseln. Er muss die Menschen für die Welt der NFT begeistern und sie von dem wahren künstlerischen Wert dieser Welt überzeugen. Wir werden einige interessante Kunstprojekte, Projektvideos und Animationen zeigen und Musik von NFT-Künstlern spielen. Wir können hier einen Überblick über die schönsten und interessantesten NFT-Verkäufe geben, die Sothebys durchgeführt hat, und wir können auch über die interessantesten NFT-Automobilprojekte sprechen, an denen wir in den letzten Monaten beteiligt waren (Lamborghini, Pininfarina usw.)

Referenten: Sebastian Fahey (Geschäftsführer von Sotheby's EMEA), Peter Wallman (Moderator, Vorsitzender EMEA RM Sotheby's), Josh Pullan (Global Director von Sotheby's Luxury)

Donnerstag, 8. September 2022, von 16:00 bis 17:15 Uhr

Ein rekordverdächtiges Jahr 2022 für den Sammlermarkt und die Zukunft: Das Jahr 2022 war bisher von spektakulären Verkaufsrekorden geprägt, und zwar in allen Bereichen, von der zeitgenössischen Kunst bis hin zu Luxus und Automobil. Dieser Vortrag gibt einen Überblick über den aktuellen Stand des Auktionsmarktes, wobei der Schwerpunkt auf verschiedenen Weltrekorden liegt.

- **Erster Teil:** Der Verkauf des teuersten Autos aller Zeiten (300 SLR Uhlenhaut Coupé, in Zusammenarbeit mit Mercedes-Benz): Welche Auswirkungen hatte dieser Verkauf auf die Welt des Sammelns und wie sich die Welt des Automobils und ihre Wahrnehmung nach diesem Verkauf verändern wird. Warum hat Mercedes ein so wichtiges Objekt verkauft? Warum ist es so wertvoll? Dieses Thema bietet die Möglichkeit, Parallelen zwischen der Welt der Autos und der Kunst zu ziehen, nachdem ein Auto zu den 10 teuersten jemals verkauften Objekten gehört.
- Der rekordverdächtige Verkauf der Macklowe-Sammlung in New York (die wertvollste Sammlung, die jemals versteigert wurde), der Verkauf des teuersten Fußballtrikots (Maradona) und andere Beispiele zeigen, dass der Sammlermarkt eine seiner besten Phasen der letzten Jahre erlebt. Hier kann Sotheby's die Rekorde der letzten Monate aufzählen und zeigen, dass der „moderne“ Sammler von heute in jeder Anlageklasse nach Trophäen sucht und sich nicht mehr nur auf eine Kategorie konzentriert.
- **Zweiter Teil:** Dieser Teil kann dazu dienen, einen Überblick über den heutigen Stand der Sammlerwelt und die Zukunftsprognosen von Experten auf diesem Gebiet zu geben.

Referenten: Josh Pullan (Global Managing Director von Sotheby's Luxury), Augustine Sabatie-Garat (Head of Sales EMEA, RM Sotheby's), Peter Wallman (Moderator, Chairman EMEA RM Sotheby's), Vertreter von Mercedes Benz Classic (es wird noch bestätigt, wer kommen wird), Kurt A. Engelhorn (Investor, Geschäftsmann, Autosammler), Fritz Burkard (Investor, Geschäftsmann, Autosammler) ■

RM SOTHEBY'S PANELS MOBILITY FORUM ST. MORITZ

RM Sotheby's will hold two panels (both in English language) during the Mobility Forum St. Moritz, one of which will take place on Wednesday at Forum Paracelsus, the second one on Thursday at the Tennis Center.

Wednesday, September 7th, 2022, from 2 pm until 3:30 pm

Innovation and disruption in the world of auction houses and collecting

The world of collecting is going through a period of great change and evolution. New generations and markets are now approaching this world and they will be the collectors of the future. Technology will play a fundamental role in transforming and making the world of collecting easier and more efficient. This talk will be dedicated to topics such as: new digitisation processes in the collectors' scene, online auctions, buying and selling with cryptocurrencies, the world of NFTs, digital art, metaverse, blockchain and gaming, the new online sealed-bid process.

- **First part:** The role of technology in the collectors' market and new ways to buy and sell at auction: the rise of online auctions, the online sealed-bid method, buying and selling with cryptocurrencies. What is the role of technology and digitisation in the world of collecting and what positive impact can it have in the future? How have the tastes and trends of the new generations changed and what role is Sotheby's playing in this transformation? What are the new trending objects in the luxury market today and how does this world differ from the pre-digital era? (It can be a good opportunity to show off new trends such as trainers, handbags etc.)
- **Second part:** NFT, the Metaverse and digital Art: What is an NFT? What are the real utilities, benefits, pros, and cons of "Non-Fungible Tokens"? What is the Metaverse and why is everyone talking about it? What is Sotheby's and RM Sotheby's role in this space? This part should excite and capture the attention of the crowd. It must get people excited about the world of NFT and convince them of the true artistic value of this world. We will show some interesting art projects, project videos and animations, and play music from NFT artists. We can here do a round-up of the most beautiful and interesting NFT sales that Sothebys has done and we can also talk about the most interesting NFT automotive projects we've been involved in in the past months (Lamborghini, Pininfarina etc.)

Speakers: Sebastian Fahey (Managing Director of Sotheby's EMEA), Peter Wallman (Presenter, Chairman EMEA RM Sotheby's), Josh Pullan (Global Director of Sotheby's Luxury)

Thursday, September 8th, 2022, from 4 pm until 5:15 pm

A record-breaking 2022 for the collectors' market and the future ahead: 2022 has, so far, been characterised by spectacular record sales, on all fronts, from the contemporary art world to luxury and automotive. This talk will give an overview of the current state of the auction market, focusing on various world records.

- **First part:** the sale of the most expensive car ever (300 SLR Uhlenhaut coupe, in collaboration with Mercedes-Benz): what impact has this sale had on the world of collecting and how will the automotive world and its perception change after this sale? Why did Mercedes sell such an important object? Why is it so valuable? This topic offers a chance to draw parallels between the world of cars and art, now that a car is among the 10 most expensive objects ever sold.
- The record breaking sale of the Macklowe collection in New York (most valuable collection ever sold at auction), the sale of the most expensive football jersey (Maradona) and other examples showing how the collectors' market is in one of its best periods in recent years. Here Sotheby's can run through the records set in recent months, showing how today's 'modern' collector looks for trophies in every asset class and no longer focuses on just one category.
- **Second part:** this part can serve to give an overview of the state of the collecting world today and what the future projections are according to experts in the field

Speakers: Josh Pullan (Global Managing Director of Sotheby's Luxury), Augustine Sabatie-Garat (Head of Sales EMEA, RM Sotheby's), Peter Wallman (Presenter, Chairman EMEA RM Sotheby's), Mercedes Benz Classic representative (still to be confirmed who will come), Kurt A. Engelhorn (investor, business man, car collector), Fritz Burkard (investor, business man, car collector) ■



KILOMÈTRE LANCÉ

Alpine 1000



02.–04. September 2022



B.I. COLLECTION



Sotheby's

MotorKlassik

Sotheby's

Klassiker
Das Magazin für Luftfahrzeuge

Solitude GmbH

www.kilometre-lance.com

KILOMÈTRE LANCÉ ALPINE 1000



2021 war das Jahr der „Wiedergeburt“ des historischen Kilometerrennens Kilomètre Lancé – Alpine 1000, das sich schlagartig als Kult-Veranstaltung etabliert hat. Der große Erfolg war spektakulären Fahrzeugen zu verdanken, wie dem Blitzen Benz, dem Wisconsin Special und weiteren Rekordwagen aus der ersten Hälfte der Fahrzeuggeschichte. Auch die Motorräder sorgten für ein wildes Spektakel. Insgesamt wurde es auf Anhieb eine begeisternde Veranstaltung.

Auch die Betreiber des Engadin Airports fanden Gefallen und so war die Freude groß, als schon sehr bald klar war, dass es weitergehen konnte. Für dieses Jahr fehlen zwar die meisten Motorräder wegen einer Terminüberschneidung, dafür konnten erneut andere spektakuläre Fahrzeuge gewonnen werden.

Der C-16 Streamliner von Glen Billqvist aus Schweden ist nur einer davon. Mit zwei gekoppelten 8-Zyl. Reihenmotoren von Buick ist dieser Bolide klar inspiriert vom Mercedes W154/M154 Rekordwagen, mit dem Caracciola am 8. Februar 1939 einen Rekord mit stehendem Start auf 1 km aufstellte: 20,56 Sekunden mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 175,097 km/h. Am nächsten Tag stellte er den Rekord von 9,04 Sekunden für den Kilometer mit fliegendem Start auf, was eine Höchstgeschwindigkeit von 398 km/h erforderte. So schnell wird Glen sicher nicht, trotzdem freuen wir uns auf grandiose Bilder und einen unvergesslichen Auftritt dieser erstaunlichen Wagens.

Neu ist auch die Einführung des Designpreises, bei dem Fahrzeuge bei voller Beschleunigung bewertet werden. Unser Organisationspartner Tobias Aichele (Solitude GmbH) hat dieses neue Design-Preis-Format zusammen mit Prof. James Kelly von der Hochschule Pforzheim University, Transportation Design ins Leben gerufen. Tobias Aichele konnte für die Bewertung sechs namhafte Juroren gewinnen, die am Auftakt-Wochenende der Int. St. Moritzer Automobilwoche zu Gast im Engadin sein werden. Projektleiter für den Themenbereich „Designpreis“ ist Rainer Kühlwein, Advisor Kilomètre Lancé für Design und Fly-in.

Womit wir auch schon bei der nächsten Neuerung wären, dem Fly-In. In diesem Jahr rechnen wir vorsichtig mit 5 historischen

Flugzeugen. Da solch abenteuerliches Fluggerät erfahrungsgemäß großes Interesse hervorruft, kann man davon ausgehen, dass sich das Fly-In in der näheren Zukunft zu einem eigenständigen Programmpunkt und festen Bestandteil unserer „Mobilitätswoche“ entwickelt. Immerhin ist der Engadin Airport mit 1707 m/5600 ft auch der höchstgelegene Flughafen Europas. ■

2021 was the year of the “rebirth” of the historic kilometer race Kilomètre Lancé – Alpine 1000, which immediately established itself as a cult event. The great success was due to spectacular vehicles, such as the Blitzen Benz, the Wisconsin Special and other record-breaking cars from the first half of vehicle history. The motorcycles also provided a wild spectacle. All in all, it turned out to be an inspiring event right from the start.

The operators of the Engadin Airport were also pleased and so the joy was great when very soon it was clear that the event could go on. For this year most of the motorcycles are missing due to a date overlap, but once again other spectacular vehicles could be won for participation.

The C-16 Streamliner of Glen Billqvist from Sweden is just one of them. With two 8-cylinder in-line Buick engines, this bolide is clearly inspired by the Mercedes W154/M154 record car with which Caracciola set a standing start record at 1 km on February 8, 1939: 20.56 seconds with an average speed of 175.097 km/h. The next day he set the record of 9.04 seconds for the kilometer with flying start, which required a top speed of 398 km/h. Glen will certainly not be that fast, nevertheless we are looking forward to terrific pictures and an unforgettable performance of this amazing car.

Also new is the introduction of a design award, where cars are judged at full acceleration. Our organizing partner Tobias Aichele (Solitude GmbH) created this new design award format together with Prof. James Kelly from Pforzheim University, Transportation Design. Tobias Aichele was able to win six renowned jurors for the evaluation, who will be guests in the Engadine on the opening weekend of the Intl. St. Moritz Automobile Week. The project manager for the “Design Award” is Rainer Kühlwein, Advisor Kilomètre Lancé for Design and Fly-in.

Which brings us to the next innovation, the Fly-In. This year we cautiously expect 5 historic aircraft. Since experience has shown that such adventurous aircraft arouse great interest, we can assume that the Fly-In will develop into an independent program item and a fixed component of our “Mobility Week” in the near future. After all, at 1707 m/5600 ft, Engadin Airport is also the highest airport in Europe. ■

KILOMÈTRE LANCÉ ALPINE 1000 ZEITPLAN

Freitag, 02. September 2022

Ab 14:00 Uhr

Anreise, Anmeldung, Bezug Fahrerlager

Abends

Treffpunkt und Get together am Engadin Airport

Samstag, 03. September 2022

Ab 08:00 Uhr

Einlass für Besucher

08.30–09.30 Uhr

Kilomètre Lancé Motorräder

09.45–11.15 Uhr

Kilomètre Lancé Automobile

11:30–13:30 Uhr

Mittagspause – Start historischer Flugzeuge

13.45–14.15 Uhr

Show-Runs

14.15–15.15 Uhr

Kilomètre Lancé Motorräder

15:30–17:00 Uhr

Kilomètre Lancé Automobile

17:15–17:30 Uhr

Parade aller Teilnehmer, angeführt vom Gewinner des „Kilomètre Lancé Design Awards“

Ab 19:00 Uhr

Dinner mit Siegerehrung, Lej da Staz, ab 18:00 Uhr
Shuttleservice (nur für Teilnehmer & Gäste, zusammen
mit Teilnehmern Targa Poschiavo/Welcome)

Sonntag, 04. September 2022

Ab 10:00 Uhr

Mobility Forum St. Moritz „Design Summit“

14:00 Uhr

Ende der Veranstaltung

**SEE YOU NEXT YEAR – ISAW 2023:
01. – 10. September 2023**

Friday, September 02, 2022

From 2:00 am

Arrival, Check-In, set up Paddock

Abends

Meeting Point and get together at the Engadin Airport

Saturday, September 03, 2022

From 8:00 am

Admission for visitors

8:30 – 9:30 am

Kilomètre Lancé motorcycles

9:45 – 11:15 am

Kilomètre Lancé Automobiles

11:30 am – 1:30 pm

Lunch break – launching of historic aircraft

1:45 – 2:15 pm

Show-Runs

2:15 – 1:15 pm

Kilomètre Lancé motorcycles

3:30 – 5 pm

Kilomètre Lancé automobiles

5:15 – 5:30 pm

Parade (all participants), led by the winner of the
„Kilomètre Lancé Design Award 2022“.

From 7:00 pm

Dinner with award ceremony (invitation from the
organizer), Lej da Staz (from 6:00 pm meeting point
for shuttle)

Evening

Drivers Dinner, Lej da Staz (participants only,
shuttle service from 6:00 pm)

Sunday, September 04, 2022

From 10:00 am

Mobility Forum St. Moritz „Design Summit“

2:00 pm

End of the event

**SEE YOU NEXT YEAR – ISAW 2023:
01 – 10 September 2023**



GRUSSWORT VON GIAN PETER NIGGLI GEMEINDEPRÄSIDENT SAMEDAN



Vorfreude herrscht! Vom 2. bis am 4. September wird auf dem Gelände des Engadin Airports der "Kilomètre Lancé" ausgetragen. Das traditionelle Kilometerrennen ist ein Höhepunkt der Internationalen St. Moritzer Automobilwoche. Zu sehen sein werden Beschleunigungssprints aus dem Stand bis zur Kilometermarke – wie 1929, im Gründungsjahr dieses Anlasses. Vielversprechend ist auch der Schwerpunkt der Durchführung 2022: Rennfahrzeuge aller Jahrgänge mit herausragendem Design. Wir sind gespannt!

Samedan ist für den Anlass bereit. Die Sprints können zwar nicht wie 1929 auf einer öffentlichen Strasse ausgetragen werden. Ursprünglich hatte Shell für das Kilometerrennen eigens eine Asphaltstrasse angelegt – die Shellstrasse. Die Tradition wird aber gleichwohl hochgehalten: Die Beschleunigungssprints finden auf dem Engadin Airport statt, der 1937 gebaut wurde, fünf Jahre nach der Premiere der St. Moritzer Automobilwoche. Die Pistenlänge auf dem Flugplatz in Samedan beträgt 1,8 Kilometer – Platz genug, um Gas zu geben. Und die Shellstrasse ist in Sichtweite.

Gas geben – das geht auch umweltschonend. Das Thema Nachhaltigkeit wird am "Kilomètre Lancé" Beachtung finden. Prinz Leopold von Bayern, der einzige Vertreter des deutschen Hochadels im Automobilrennsport, wird sein "Project Tech open" zeigen und demonstrieren, dass es neben Elektromobilität und Wasserstoffantrieb mit synthetischen Kraftstoffen noch eine Alternative gibt. Das zeigt mir: Auch 2022 gibt es noch Platz für Pioniere!

Samedan wird die Entwicklung mit Interesse verfolgen – und wir freuen uns auf diesen und hoffentlich viele weitere Austragungen des "Kilomètre Lancé". Ein besonderer Dank gilt den Organisatoren. Sie zeigen, dass es noch eine weitere Form des Antriebs gibt: Herzblut. ■

Anticipation reigns! From September 2 to 4, the "Kilomètre Lancé" will be held on the grounds of the Engadin Airport. The traditional kilometer race is a highlight of the International St. Moritz Automobile Week. Acceleration sprints from a standing start to the kilometer mark will be on display – just like in 1929, the founding year of this event. The focus of the 2022 event is also promising: racing cars of all vintages with outstanding design. We are excited!

Samedan is ready for the event. It is true that the sprints cannot be held on a public road as in 1929. Originally, Shell had built an asphalt road especially for the kilometer race – the Shellstrasse. However, the tradition will still be upheld: The acceleration sprints take place at Engadin Airport, which was built in 1937, five years after the premiere of the St. Moritz Automobile Week. The runway length at the airfield in Samedan is 1.8 kilometers – space enough to floor the pedal. And the Shellstrasse is within sight.

Accelerating – this is also possible in an environmentally friendly way. The topic of sustainability will receive attention at the "Kilomètre Lancé". HH Prince Leopold of Bavaria, the only representative of the German high nobility in automobile racing, will show his "Project Tech open" and demonstrate that there is an alternative besides electric mobility and hydrogen drive with synthetic fuels. This shows me: There is still room for pioneers in 2022!

Samedan will follow the development with interest – and we look forward to this and hopefully many more staging of the "Kilomètre Lancé". A special thanks goes to the organizers. They show that there is another form of drive: Heart and soul. ■



Maserati 250 F
Technical Service, Race Preparation and
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

B BRUGAROL



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



Brugarol Group is a project born from the Engelhorn family's passion for Baix Empordà region, in Catalonia. What started many years ago as a family holiday destination, has become, over time and with great effort, a mosaic that brings together vineyards, gardens, a real working farm, a wine cellar, and a unique place to stay where guests can enjoy the beautiful countryside, land, and the products it produces.

“ We believe in this terroir and take great pride in being its guardians. We know it takes years to develop and cultivate distinct flavors, and we want generations to come to be proud of the legacy we have created and left them.”

www.brugarol.com

NEUER DESIGN-PREIS BEIM KILOMÈTRE LANCÉ

Prof. James Kelly von der Hochschule Pforzheim University, Transportation Design und Tobias Aichele von der PR- und Veranstaltungsagentur Solitude GmbH haben ein neues Design-Preis-Format auf den Weg gebracht. Demnach werden Fahrzeuge bei voller Beschleunigung bewertet. Diese haben nämlich bei voller Fahrt eine ganz andere Anmutung. Sie krallen sich in den Asphalt, sind zu hören und auch zu riechen. Ein Auto oder Motorrad spricht beim Sprint alle Sinne an.

Startschuss des neuen Formats ist vom 2. bis 4. September 2022 beim Kilomètre Lancé in St. Moritz auf 1.822 Metern Höhe. Das Beschleunigungsrennen auf dem Engadin Airport nach historischen Vorbild mit der Vielfalt an teilnehmenden Fahrzeugen ist für diese Bewertungsform die ideale Plattform. Die Juroren sind:



Prof. James Kelly hat zunächst im britischen Newcastle Industrial Design studiert und konnte am Royal College of Arts in London erfolgreich beenden. Seit 1992 ist er fest in Design-Hochschule in Pforzheim. Diese ist bis heute eine der wichtigsten Schmieden für den Topnachwuchs. James Kelly sieht es als Balanceakt an, einerseits die Studierenden nach Abschluss in die Industrie zu bringen, andererseits Mut im Design zu zeigen, ohne dabei die spätere Kundschaft für neue Fahrzeuge zu irritieren.



Harm Lagaaij machte sich in seinen über 15 Dienstjahren vor allem um Porsche sehr verdient. 1971 kam seine erste Begegnung mit dem Sportwagenhersteller. In der Designabteilung in Weissach gestaltete er vor allem an den Modellen 924 und 911. Nach Zwischenstationen bei Ford und BMW leitete Lagaaij von 1989 an die Hauptabteilung „Style Porsche“. Unter seiner Führung entstand die Form des Boxsters und den wirtschaftlichen Turnaround von Porsche einleitete. Harm Lagaaij ist ein Liebhaber von Sportprototypen und ist leidenschaftlicher Motorradfahrer.



Tony Hatter hatte nach dem Studium seinen erster Designjob bei Opel, bevor er 1986 zu Porsche wechselte. Im Herbst 2020 beendete er nach 34 Jahren seine Karriere bei Style Porsche. Zu seinen liebsten Projekten gehörte die Gestaltung des letzten luftgekühlten Porsche 911 der Generation 993. Nach dem großen Erfolg des 993 Carrera und mehreren Design-Preisen gestaltete Tony gemeinsam mit seinem Team auch den Porsche 993 Turbo. Von 1995 an spezialisierte er sich auf das Design von Rennwagen wie den 911 GT1 weiter, der 1998 auch in Le Mans gewinnen konnte. Es folgte die Gestaltung des Supersportwagens Porsche Carrera GT (Typ 980).



Stephen Murkett studierte am Cambridge College of Art and Technology und erhielt anschließend einen Master-Abschluss in Automobildesign vom Royal College of Art in London. Murkett kam nach Deutschland, wo er seit über 30 Jahren im Porsche Engineering Center arbeitete und sich auf das Exterieur-Styling der Sportwagen von Porsche spezialisierte. Murkett beginnt mit der Konzeptphase eines neuen Autos – oft mit einer Restaurant-Serviettenskizze – und überwacht letztendlich den Prozess durch Computer-Rendering. Zuletzt war er an der Entwicklung von Porsches erstem Luxus-SUV, dem Cayenne, beteiligt. Seine letzten Jahre bei dem Sportwagenhersteller arbeitete er als Scout für neue Trends.



Frank Rinderknecht ist der Schweizer Autovisionär. Nach einem zweijährigen Auslandsaufenthalt in Los Angeles, begann er 1976 sein Maschinenbaustudium an der ETH in Zürich. Im Folgejahr importierte er bereits Sonnendächer („Sunroofs“) aus den USA und gründete 1979 schließlich die Rinspeed AG. Fortan überraschte er die Autowelt jährlich mit spektakulären Entwürfen auf dem Genfer Autosalon. Insgesamt 26 Jahre in Folge. Heute beschäftigt sich Rinderknecht mit innovativer Nachhaltigkeit. Sein Projekt dazu heißt „CitySnap“.



Britta Pukall ist Founder, CEO und Verwaltungsrätin von milani und der LCG larssoncreative group. Nach ihrem Design- und Architekturstudium und dem entsprechenden Magister Artium / Diplom Design der Universität für Angewandte Kunst Wien, startete sie ihre berufliche Karriere bei der damals wohl grössten und international renommiertesten Designagentur. Dort wurde Britta bereits mit 28 Jahren zur jüngsten Geschäftsleiterin ernannt. Als Jurorin der renommiertesten Awards genießt Britta hohes fachliches Ansehen und wird aufgrund ihrer Kompetenzen immer wieder angefragt. Sie war Präsidentin der Raymond Loewy Foundation und Mitglied des St. Moritz Design Summit. ■



- Kommunikation
- Entwicklung neuer Veranstaltungsformate
- Durchführung von Veranstaltungen
- Fahrzeuge mit Geschichte
- Oldtimer-Wertgutachten

SEIT 20 JAHREN DER TRADITION VERPFLICHTET

www.solitude-gmbh.de

NEW DESIGN-AWARD AT THE KILOMÈTRE LANCÉ

Prof. James Kelly of Pforzheim University, Transportation Design and Tobias Aichele of the PR and event agency Solitude GmbH have launched a new design award format. According to this, vehicles are judged at full acceleration. This is because they have a completely different look and feel at full speed. They claw their way into the asphalt, can be heard and also smelled. A car or motorcycle appeals to all the senses when sprinting.

The new format will kick off from September 2 to 4, 2022, at the Kilomètre Lancé in St. Moritz at an altitude of 1,822 meters. The acceleration race at Engadin Airport, based on a historical model, with the variety of participating vehicles, is the ideal platform for this form of evaluation. The judges are:



Prof. James Kelly first studied Industrial Design in Newcastle, UK, and successfully graduated from the Royal College of Arts in London. Since 1992 he has been a permanent member of the Design University in Pforzheim. To this day, it remains one of the most important forges for top young designers. James Kelly sees it as a balancing act, on the one hand to bring students into industry after graduation, and on the other hand to show courage in design without irritating the later clientele for new vehicles.



Harm Lagaaij rendered outstanding services to Porsche in his more than 15 years of service. His first encounter with the sports car manufacturer came in 1971. In the design department in Weissach, he worked primarily on the 924 and 911 models. After working at Ford and BMW, Lagaaij headed the main "Style Porsche" department from 1989 onward. Under his leadership, the shape of the Boxster was created and Porsche's economic turnaround was initiated. Harm Lagaaij is a lover of sports prototypes and is a passionate motorcyclist.



Tony Hatter's first design job after graduation was with Opel before moving to Porsche in 1986. In the fall of 2020, he ended his career at Style Porsche after 34 years. One of his favorite projects was designing the last air-cooled Porsche 911 of the 993 generation. After the great success of the 993 Carrera and several design awards, Tony and his team also designed the Porsche 993 Turbo. From 1995 onwards, he continued to specialize in the design of racing cars such as the 911 GT1, which also won at Le Mans in 1998. This was followed by the design of the Porsche Carrera GT (Type 980) super sports car.



Stephen Murkett studied at Cambridge College of Art and Technology and subsequently received a master's degree in automotive design from the Royal College of Art in London. Murkett came to Germany where he had worked at the Porsche Engineering Center for more than 30 years, specializing in the exterior styling of Porsche's sports cars. Murkett begins with the concept phase of a new car-often with a restaurant napkin sketch-and ultimately oversees the process through computer rendering. Most recently, he was involved in the development of Porsche's first luxury SUV, the Cayenne. He spent his last years at the sports car manufacturer working as a scout for new trends.



Frank Rinderknecht is the Swiss automotive visionary, born in Zurich on November 24, 1955. After spending two years abroad in Los Angeles, he began studying mechanical engineering at the ETH in Zurich in 1976. The following year, he was already importing sunroofs from the USA and finally founded Rinspeed AG in 1979. From then on, he surprised the car world annually with spectacular designs at the Geneva Motor Show. A total of 26 years in a row. Today, Rinderknecht is involved in innovative sustainability. His project is called "CitySnap".



Britta Pukall is Founder, CEO and Board Member of milani and the LCG larssoncreative group. After her design and architecture studies and the corresponding Magister Artium / Diplom Design from the University of Applied Arts Vienna, she started her professional career at what was then probably the largest and most internationally renowned design agency. There, at the age of 28, Britta was already appointed the youngest business manager. As a juror of the most prestigious awards, Britta enjoys a high professional reputation and is repeatedly requested due to her competencies. She was president of the Raymond Loewy Foundation and a member of the St. Moritz Design Summit.



„FLY-IN“ ZUM KILOMÈTRE LANCÉ 2022

**TREFFEN BESONDERER FLUGZEUGE UND PILOTEN MIT AUTO- UND MOTORRADENTHUSIASTEN
AUF DEM ENGADIN AIRPORT ST. MORITZ – SAMEDAN**

Nach der erfolgreichen Auftaktveranstaltung 2021 des Kilometer-Sprintrennens nach historischen Vorbild – dem Kilomètre Lancé – auf dem Engadin Airport mit seiner faszinierenden Vielfalt an besonderen Autos und Motorrädern wird das Format in 2022 noch erweitert: Als Ergänzung findet im gleichen Rahmen des Auftakt-Wochenendes der Internationalen St. Moritzer Automobilwoche zum ersten Mal ein 'Fly-In' statt.

Auf Einladung werden ausgewählte Flugzeuge und ihre Piloten zu Gast im wunderschönen Engadiner Tal sein und unter dem Motto 'Benzin trifft Kerosin' die zahlreichen Luftfahrt- und Technikinteressierten unter den Gästen und Teilnehmern begeistern. Der Engadin-Airport St. Moritz – Samedan bietet dafür die ideale Plattform.

Initiatoren des 'Fly-In' sind der Organisator des Kilomètre Lancé, Tobias Aichele von der PR- und Veranstaltungsagentur Solitude GmbH und Rainer Kühlwein, Advisor für die Bereiche Design und Aviation mit Unterstützung der Geschäftsführung und des Teams vom Engadin Airport St. Moritz – Samedan. Die Organisation baute dafür initial Kontakte und Partnerschaften mit Museen, Fliegergruppen, privaten Eignern, Restaurations-Spezialisten, Herstellern sowie Business Aviation/ Jet Services auf. Geplant ist die erste Durchführung mit einer handhabbaren Zahl von rund fünf Flugzeugen, was einer künftigen Weiterentwicklung dieses Veranstaltungsbestandteils genügend „Luft nach oben“ läßt. ■



„FLY-IN“ TO THE KILOMÈTRE LANCÉ 2022

**MEETING OF SPECIAL AIRCRAFT AND PILOTS WITH CAR AND MOTORCYCLE ENTHUSIASTS
AT ENGADIN AIRPORT ST. MORITZ – SAMEDAN**

After the successful inaugural event in 2021 of the kilometer sprint race based on a historical model – the Kilomètre Lancé – at Engadin Airport with its fascinating variety of special cars and motorcycles, the format will be extended even further in 2022: as a supplement, a 'Fly-In' will be held for the first time in the same framework of the inaugural weekend of the International St. Moritz Automobile Week.

By invitation, selected aircraft and their pilots will be guests in the beautiful Engadine valley and, under the motto 'Gasoline Meets Kerosene', will inspire the numerous aviation and technology enthusiasts among the guests and participants. The Engadine Airport St. Moritz – Samedan offers the ideal platform for this.

Initiators of the 'Fly-In' are the organizer of the Kilomètre Lancé, Tobias Aichele from the PR and event agency Solitude GmbH and Rainer Kühlwein, Advisor for the areas of design and aviation with the support of the management and the team of Engadin Airport St. Moritz – Samedan. The organization initially established contacts and partnerships with museums, aviation groups, private owners, restoration specialists, manufacturers and business aviation/jet services. The first event is planned with a manageable number of about five aircraft, which leaves enough room for a future development of this event component. ■



**TOBIAS AICHELE, VERANSTALTUNGSLEITER KILOMÈTRE LANCÉ
IM GESPRÄCH MIT CHRISTIAN GORFER, CFO ENGADIN AIRPORT AG**



Aichele: Wir können uns nicht oft genug dafür bedanken, dass wir auf dem Engadin Airport für das Kilomètre Lancé zu Gast sein zu dürfen. Was hat den Ausschlag gegeben, dass wir so früh die Bewilligung erhalten haben?

Gorfer: Wir unterstützen sehr gerne Veranstaltungen wie das Kilomètre Lancé die zum Bekanntheitsgrad der Region beitragen. Weiter habt Ihr bei der Auftaktveranstaltung im letzten Jahr gezeigt, dass Ihr ein verlässlicher Partner seid, zusätzlich sind alle Mitarbeiter am Flughafen Auto-Enthusiasten und freuen sich schon, wenn sich „Benzin und Kerosin wieder treffen“.

Aichele: Tradition wird bei Euch groß geschrieben?

Gorfer: Ja, schließlich gibt es den Flughafen bereits seit 1938 und der Engadin Airport ist nur einen Steinwurf von der Shellstrasse entfernt, auf der das Kilomètre Lancé 1929 erstmals ausgetragen wurde. Deshalb fanden wir Eure Idee, diese Tradition wiederzubeleben auch sehr spannend – und sind jetzt Feuer und Flamme, Euch dabei zu unterstützen.

Aichele: Und wie kann eine Motorsport-Veranstaltung etwas zum Tourismus beitragen?

Gorfer: Das hat mit dem Bekanntheitsrad über die Landesgrenzen hinaus zu tun. Es braucht im Engadin solche Plattformen, über die wir den Bekanntheitsgrad und die Attraktivität der Region steigern können und dadurch zusätzliche Wertschöpfung in Form von Übernachtungsgästen und zusätzlichen Kunden für die Gastronomie in unser Tal bringen. Die Internationale St. Moritzer Automobilwoche war schon 1929 und 1930 ein Zugpferd für die Region und wird das heute auch wieder sein. Durch diesen Mehr-

wert können wir den internen Aufwand, den Flugbetrieb für so viele Stunden zu unterbrechen, rechtfertigen. So eine Sperrung ist eigentlich unbezahlbar.

Aichele: Mit welchen Auflagen ist das Gastrecht verbunden?

Gorfer: Wir sind ein regionaler Flughafen der von internationalen Destinationen angefliegen werden kann, auch sind wir eine Schengen-Außergrenze und Zollflugplatz. Somit müssen alle außerordentlichen Aktivitäten auch vom BAZG/Zoll genehmigt werden. Nur so ist es uns möglich, die Start- und Landebahn für das Kilomètre Lancé vorübergehend zu sperren. Der Helikopterbetrieb wird aufrecht erhalten, das ist unabdingbar, da dieser auch für medizinische Notfälle abgerufen werden muss. Dazu müssen strenge Sicherheitsauflagen eingehalten werden.

Aichele: Was heißt das konkret?

Gorfer: Gerade während Eurer Rüstzeiten vor der eigentlichen Sperrung sind alle Auflagen des gesamten Flugbetriebs strikt einzuhalten. Dazu gehört beispielsweise die Respektierung der Sperrzonen. Während der Sperrung der Start- und Landebahn ist es wichtig, dass alle, die sich auf dem Flugfeld legitimiert aufhalten, kenntlich gemacht sind. Üblicherweise geschieht das durch Sicherheitswesten. In Eurem Fall sind ausnahmsweise auch Armbinden nach historischem Vorbild gestattet. Summa summarum muss den Anweisungen des Flughafenpersonals zu jeder Zeit und ohne Diskussion Folge geleistet werden.

Aichele: Gibt es während der Veranstaltung ein Worst-Case-Szenario, beispielsweise hervorgerufen durch eine Notlandung?

Gorfer: Eigentlich nicht, theoretisch schon. Deshalb gibt es auch die Vorschrift auf der Landebahn keine festen Installationen wie beispielsweise eine Zuschauertribüne installieren zu dürfen. Die Landebahn müsste nach zehn Minuten wieder vollkommen frei sein. Die von Euch gewünschten Strohballen im Startbereich sind beispielsweise möglich, da diese innerhalb weniger Minuten entfernt werden können.

Und auch an dieser Stelle nochmals: Die Streckenräumung für die Mittagspause zwischen 11.30 bis 13.10 Uhr muss exakt eingehalten werden. Erinnerst Du Dich? Wenige Augenblicke, nachdem ihr die Strecke letztes Jahr für die Mittagspause pünktlich geräumt hattet, landete der erste Jet. Hier würden Verzögerungen zu sehr viel Ärger führen.

Aichele: Habt ihr noch einen inhaltlichen Wunsch für das Kilomètre Lancé?

Gorfer: Wenn das Thema Nachhaltigkeit sichtbar gemacht werden könnte, wäre das ein positives Zeichen. Aber das ist ja in Eurem Konzept bereits verankert. Die Meldung, dass Ihre königliche Hoheit Leopold Prinz von Bayern einen historischen BMW-Rennwagen mit synthetischem Kraftstoff fahren wird, war schon

**TOBIAS AICHELE, EVENT MANAGER KILOMÈTRE LANCÉ IN CONVERSATION
WITH CHRISTIAN GORFER, CFO ENGADIN AIRPORT AG**

der richtige Schritt. Und wir sind gespannt, was in Puncto E-Mobilität am Start sein wird. Ach ja, das geplante Fly-in für historische Flugzeuge erwarten wir auch mit großer Freude.

Aichele: Vielen Dank auch dafür, dass der Engadin Airport für historische Flugzeuge während der Veranstaltung Landebühren übernimmt. Das hilft. Denn der Flugbetrieb ist vor allem auch durch die hohen Spritkosten extrem teuer geworden, so dass die Besitzer der Flugzeuge streng abwägen, ob überhaupt und wenn wohin sie fliegen.

Wir freuen uns auf eine tolle Veranstaltung in 2022 und vielen Dank für das Gespräch.

Aichele: We can't thank you often enough for allowing us to be guests at Engadin Airport for Kilomètre Lancé. What tipped the scales for us to get the permit so early?

Gorfer: We are very happy to support events like the Kilomètre Lancé that contribute to the region's level of awareness. Furthermore, you showed at last year's inaugural event that you are a reliable partner. In addition, all employees at the airport are car enthusiasts and are looking forward to "petrol and kerosene meeting again".

Aichele: Tradition is very important to you?

Gorfer: Yes, after all, the airport has been around since 1938 and

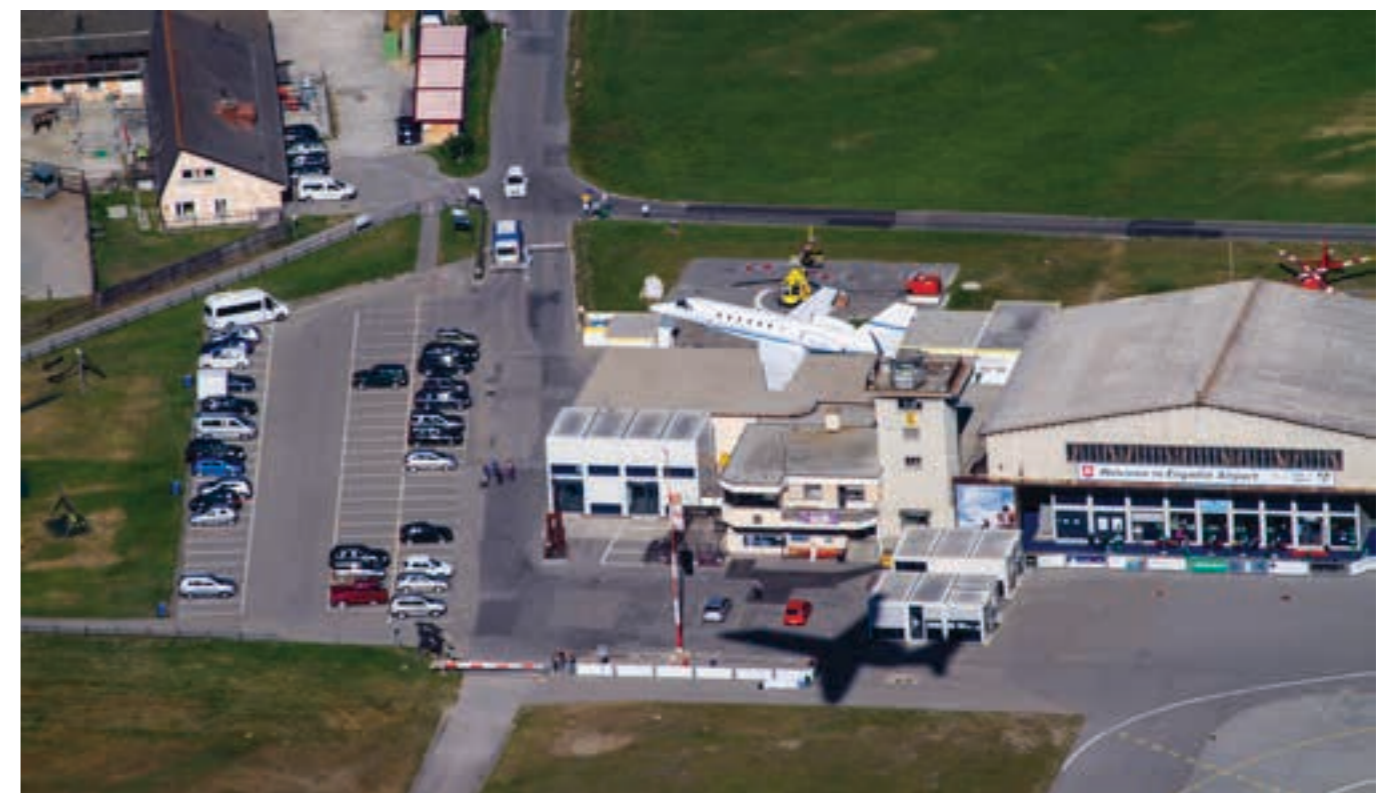
Engadin Airport is only a stone's throw away from Shellstrasse, where the Kilomètre Lancé was first held in 1929. That's why we found your idea of reviving this tradition very exciting – and are now on fire to support you in this.

Aichele: And how can a motorsport event contribute to tourism?

Gorfer: That has to do with awareness beyond the national borders. There is a need for such platforms in the Engadine, through which we can increase the level of awareness and the attractiveness of the region and thereby bring additional added value to our valley in the form of overnight guests and additional customers for the gastronomy. The International St. Moritz Automobile Week was already a drawing card for the region in 1929 and 1930 and will be again today. This added value enables us to justify the internal effort of interrupting flight operations for so many hours. Such a closure is actually priceless.

Aichele: What conditions are attached to the right of hospitality?

Gorfer: We are a regional airport that can be approached by international destinations, and we are also an external Schengen border and customs airport. Thus, all extraordinary activities must also be approved by the BAZG/Customs. This is the only way we can temporarily close the runway for Kilomètre Lancé. The helicopter operation will be maintained, that is indispensable, because it must also be called for medical emergencies. For this purpose, strict safety regulations must be observed.



A TALK WITH CHRISTIAN GORFER

TOBIAS AICHELE, EVENT MANAGER KILOMÈTRE LANCÉ IN CONVERSATION
WITH CHRISTIAN GORFER, CFO ENGADIN AIRPORT AG

Aichele: What does that mean in concrete terms?

Gorfer: Particularly during your setup times before the actual closure, all the requirements of the entire flight operation must be strictly adhered to. This includes, for example, respecting the restricted zones. During runway closures, it is important that everyone who is legitimately on the airfield is identified. This is usually done by wearing safety vests. In your case, armbands according to historical models are also permitted as an exception. All in all, the instructions of the airport personnel must be followed at all times and without discussion.

Aichele: Is there a worst-case scenario during the event, for example caused by an emergency landing?

Gorfer: Not really, but theoretically there is. That's why there is also the regulation that no fixed installations, such as a spectator stand, may be installed on the runway. The runway would have to be completely clear again after ten minutes. The straw bales you requested in the takeoff area are possible, for example, because they can be removed within a few minutes.

And also at this point again: The clearing of the track for the lunch break between 11.30 to 13.10 o'clock must be exactly kept. Do you remember? Moments after you cleared the track on time for the

lunch break last year, the first jet landed. Delays here would lead to a lot of trouble.

Aichele: Do you still have a wish for the Kilomètre Lancé in terms of content?

Gorfer: If the topic of sustainability could be made visible, that would be a positive sign. But that is already anchored in your concept. The announcement that Her Royal Highness Leopold Prince of Bavaria will be driving a historic BMW race car with synthetic fuel was already the right step. And we are looking forward to seeing what will be on the starting line in terms of e-mobility. Oh yes, we are also looking forward to the planned fly-in for historic aircraft.

Aichele: Many thanks also for the fact that Engadin Airport will be paying landing fees for historic aircraft during the event. That helps. After all, flying has become extremely expensive, especially due to the high cost of fuel, so the owners of the aircraft are strictly weighing up whether to fly at all and if so, where to fly to.

We are looking forward to a great event in 2022 and thank you very much for the interview. ■

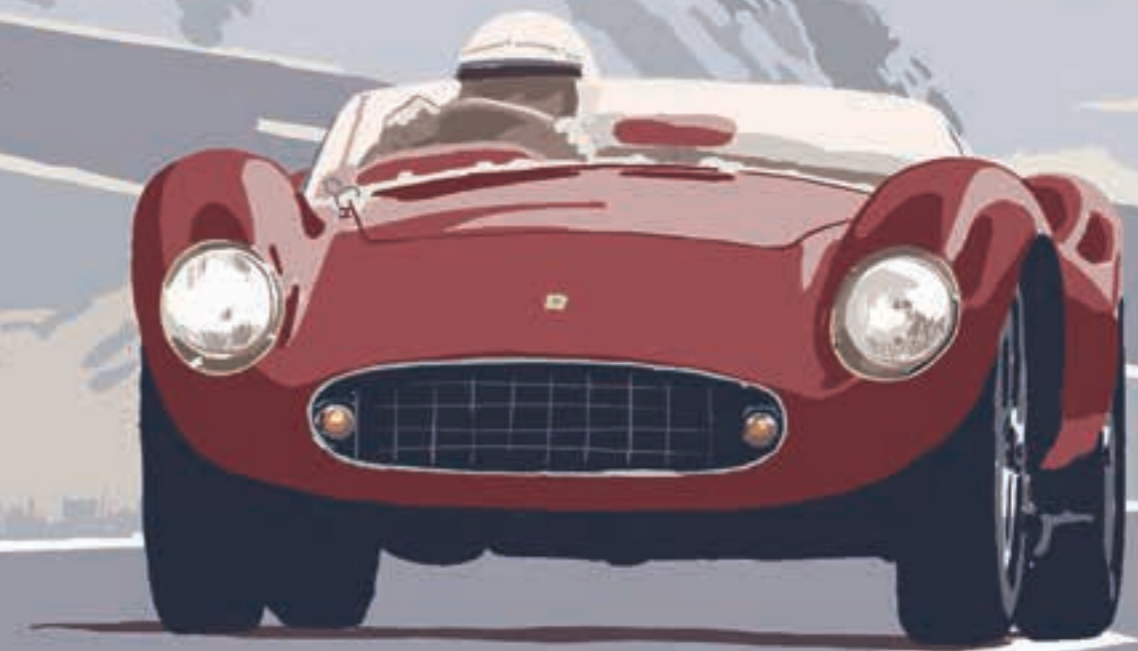


We wish you a pleasant stay in the Engadin
Engadin Airport AG and partners

Bild: Sandro Koster



**THIS ISN'T JUST RACING.
THIS IS SOMETHING ENTIRELY DIFFERENT.**



DOUGLAS · MACHAT & CIE

AS ALWAYS YOUR TRUSTED INSURANCE PARTNER
DURING INTERNATIONAL ST. MORITZ AUTOMOBILE WEEK.

DOUGLAS · MACHAT & CIE
PARKRING 18/2, 1010 VIENNA
www.dmc.insure | office@dmc.insure

FLORIAN SEIDL IM GESPRÄCH MIT TOBIAS AICHELE



Tobias Aichele von der Stuttgarter Agentur Solitude GmbH ist unser „External Operations Partner“ für den Kilomètre Lancé und bereits seit letztem Jahr an Bord. Florian Seidl, unumstrittener Chef des Organisationsteams der Internationalen St. Moritzer Automobilwoche, stellt Ihnen den umtriebigen Profi im Rahmen eines Interviews vor.

Seidl: Du hat die Solitude GmbH als Veranstaltungsagentur vor genau 20 Jahren gegründet. Was gab Dir den Impuls?

Aichele: Das Jubiläum „100 Jahre Solitude-Rennen“ stand unmittelbar bevor, eine hoch komplexe Veranstaltung in einem Naturschutzgebiet. Zur Realisierung mussten 44 Ämter aus drei Gemarkungen verzahnt werden. Das erforderte einen professionellen Firmen-Mantel.

Seidl: Wenn Du auf die letzten 20 Jahre zurückblickst. Was für Werte stehen für die Solitude GmbH?

Aichele: Vor allem Vertrauen. Mir glauben meine Kunden und die Teilnehmer meiner Veranstaltungen gleichermaßen. Durch die Zuverlässigkeit der Solitude GmbH seit zwei Jahrzehnten weiß jeder genau, welchen Qualitätsanspruch er erwarten kann. Dann fühlen wir uns bei jeder Aktivität der Tradition verpflichtet, ohne jemals die Zukunft aus den Augen zu verlieren. Dadurch wird jede Veranstaltung authentisch. Drittens Erfahrung. Unsere Klaviatur ist durch meinen Werdegang und meine Leidenschaft für Oldtimer seit 35 Jahren ungewöhnlich breit gefächert: PR bis hin zur Krisen-PR, journalistische Leistungen, Marketing-Strategien, Veranstaltungsmanagement, Networking und Fahrzeuge mit Geschichte. Das gesamte Portfolio ist für die Entwicklung und Durchführung einer Veranstaltung abrufbar. Und übrigens: Nur wer selbst aktiv Motorsport betreibt, kann auch für andere eine stimmige Veranstaltung in diesem Bereich organisieren.

Viertens haben wir stets auch die jüngeren Generationen im Blick. Meine Tochter Chiara achtet hier in der Solitude GmbH sehr darauf.

Seidl: Wenn man so das Portfolio der Solitude GmbH der letzten Jahre betrachtet, gab es immer wieder spannende Projekte und Neuerungen wie Rennserien, Jubiläen oder spektakuläre Marketingprojekte im Bereich erneuerbarer Energien. Während der Pandemie aber hast Du gefühlt die Taktzahl nochmals erhöht und ein Feuerwerk an Aktivitäten gezündet.

Aichele: Ja, das ist richtig. Problematische Situationen spornen mich an. Ich habe mir überlegt, welche Stellschrauben bei einer Veranstaltung verändert werden müssen, um trotzdem weitermachen zu können. Denn jedes Problem birgt Chancen in sich. Abwarten war in dieser für uns alle neuen Situation die schlechtere Alternative. Denn so gravierende Veränderungen, wie wir sie in den letzten Monaten und Jahren hatten, können niemals ohne langfristige Folgen bleiben.

Seidl: Kannst Du da etwas genauer werden?

Aichele: Beispielsweise war der Erfolgsindex einer Veranstaltung vor der Pandemie immer die Anzahl der Besucher. Dieser Aspekt musste zuallererst einmal durch „Reichweite“ ersetzt werden. Es ging also primär darum, durch Pressearbeit und alle Social-Media-Kanäle das Thema mit entsprechenden Inhalten zu transportieren. Die innerhalb der Corona-Maßnahmen erlaubten Besucher waren letztendlich nur noch die Kür. Dann hatte die Zeit des Stillstands sogar Vorteile, wie den Zugriff auf Top-Exponate. Es gab ja praktisch keine Veranstaltungen. Selbst Museums-exponate von Porsche und BMW standen uns in den Jubiläumsjahren über Monate zur Verfügung. Das wäre in „normalen“ Jahren undenkbar gewesen. Und: Bei der Planung sind wir stets einen klaren Kurs gegangen. Wir haben Corona, also planen wir die Corona-Maßnahmen gleich voll mit ein und warten nicht auf in Aussicht gestellte Lockerungen. Das habt ihr doch bei der Bernina Gran Turismo die letzten zwei Jahre auch gemacht, mit Bravour und großem Erfolg.

Seidl: Wir hatten die Solitude GmbH für die Erstveranstaltung des Kilomètre Lancé im vergangenen Jahr bereits mit im Boot. Ab diesem Jahr richtet ihr das traditionelle Beschleunigungsrennen unter dem Dach der Internationalen St. Moritzer Automobilwoche eigenverantwortlich aus. Was sind die Alleinstellungsmerkmale der Veranstaltung?

Aichele: Zunächst einmal die Location. Der Engadin Airport hat einen Zauber, der mich sofort bei meinem ersten Besuch ergriffen hat. St. Moritz on „Top of the world“ hat den höchsten Flughafen Europas. Superlative prägen diesen Standort und machen ihn begehrtlich.

Zweitens sind wir eine authentische Veranstaltung, basierend auf einer alten Tradition. Das Kilomètre Lancé und die gesamte Inter-

FLORIAN SEIDL IN CONVERSATION WITH TOBIAS AICHELE

nationale St. Moritzer Automobilwoche gehen in das Jahr 1929 zurück.

Und drittens haben wir das Alleinstellungsmerkmal, eine Veranstaltung auf einer 1,8 Kilometer langen Landebahn für Sprints durchführen zu können. So eine Plattform, auf der auch Rekordfahrzeuge artgerecht bewegt werden können, gibt es sonst nirgendwo in Europa.

Und viertens wir haben keine Baujahresbeschränkung. Wenn wir auch moderne Fahrzeuge sprinten lassen, erschließen wir eine wesentlich größere Zielgruppe. Zudem sind wir modernen Fahrzeugkonzepten gegenüber vollkommen aufgeschlossen. Ist auf 1000 Meter ein Elektrofahrzeug schneller oder der Verbrenner? Das ist doch spannend.

Diese Rahmenbedingungen bergen so viel Potential in sich. Das müssen wir jetzt konsequent ausschöpfen.

Seidl: Und trotzdem entwickelt ihr bereits neue Formate?

Aichele: Ja, weil wir über Jahre spannend bleiben wollen. Wir zünden bereits dieses Jahr unseren dynamischen Designpreis. Eine internationale Jury bewertet die Fahrzeuge in voller Fahrt, da diese dabei eine ganz andere Anmutung haben. Sie krallen sich förmlich in den Asphalt – und man kann sie riechen und vor allem hören.

Dann wollen wir die Faszination historischer Flugzeuge erlebbar machen und organisieren ein erstes kleines Fly-in. Stell Dir einmal vor, wir haben eines Tages Flugzeuge und Vorkriegs-Rennwagen mit gleichen Motoren auf dem Engadin Airport.

Seidl: Wie willst Du all diese Themen kommunizieren und bekannt machen?

Aichele: Mit Leitbildern. Unser Hauptmotiv vom letzten Jahr mit den fünf Rekordfahrzeugen auf einem Foto ging viral. Mit klaren ausdrucksstarken Motiven zu arbeiten ist für mich als Journalist der klassische Weg, von dem ich nach wie vor überzeugt bin. Meine Tochter Chiara ist da anderer Meinung. Für Sie müssen Motive cool sein und nicht so klar strukturiert wie die von mir bevorzugten. Das ergänzt sich gut. Sie bekommt von mir für Ihre deutlich jüngere Zielgruppe freie Hand. Denn wir wollen auch eine begehrliche Plattform für alle Generationen werden. Chiara pflegt hier die entsprechenden Kontakte und ist vor und während der Veranstaltung der Ansprechpartner für die gesamte Social Media und Lifestyle-Community.

Seidl: Was sind die Leitbilder für 2022?

Aichele: Auf jeden Fall ein eindrucksvolles Mercedes-Display mit Exponaten vom Mercedes Simplex von 1903 bis hin zu einem modernen Rennwagen – und ein Porsche-Display mit den wesentlichen Meilensteinen, beginnend mit dem 550 Spyder.

Seidl: Was ist Deine Vision für das Kilomètre Lancé?

Aichele: Dass wir die Plattform für die Präsentation besonderer und visionärer Fahrzeuge und Fahrzeugkonzepte werden – und jedes Jahr mit historischen Highlights glänzen. Das Kilomètre Lancé wird immer exklusiv bleiben, schon alleine dadurch, dass wir uns räumlich auf dem Engadin Airport nur sehr eingeschränkt ausbreiten können.

Seidl: Was wünschst Du Dir für die Veranstaltung 2022?

Aichele: Gutes Wetter, einen reibungslosen Ablauf, glückliche Teilnehmer, begeisterte Zuschauer und spannende Inhalte für die Medien.

Seidl: Vielen Dank für das Gespräch. ■

Tobias Aichele from the Stuttgart agency Solitude GmbH is our External Operations Partner for the Kilomètre Lancé and has been on board since last year. Florian Seidl, undisputed head of the organization team of the International St. Moritz Automobile Week, introduces you to the busy professional in an interview.

Seidl: You founded Solitude GmbH as an event agency exactly 20 years ago. What gave you the impetus?

Aichele: The anniversary “100 years of the Solitude Race” was imminent, a highly complex event in a nature conservation area. For the realization, 44 offices from three districts had to be interlocked. This required a professional corporate mantle.

Seidl: When you look back on the last 20 years. What values stand for Solitude GmbH?

Aichele: First and foremost, trust. My clients and the participants of my events believe me equally. Due to the reliability of Solitude GmbH for two decades, everyone knows exactly what quality standards they can expect. Then we feel committed to tradition in every activity without ever losing sight of the future. This makes every event authentic. Third, experience. Our claviature is unusually broad due to my career and my passion for classic cars for 35 years: PR up to crisis PR, journalistic services, marketing strategies, event management, networking and vehicles with history. The entire portfolio is available for the development and implementation of an event.

And by the way: Only those who are actively involved in motor-sport themselves can organize a coherent event in this field for others.

Fourthly, we always have the younger generations in mind. My daughter Chiara pays a lot of attention to this here at Solitude GmbH.

INTERVIEW

FLORIAN SEIDL IN CONVERSATION WITH TOBIAS RICHELE

Seidl: If you look at the portfolio of Solitude GmbH over the last few years, there have always been exciting projects and innovations such as race series, anniversaries or spectacular marketing projects in the field of renewable energies. During the pandemic, however, you felt that you had once again increased the number of cycles and set off a fireworks display of activities.

Aichele: Yes, that's right. Problematic situations spur me on. I thought about what adjustments had to be made to an event in order to be able to continue. Because every problem harbors opportunities. In this situation, which was new to all of us, the worse alternative was to wait and see. Because such serious changes as we have had in recent months and years can never remain without long-term consequences.

Seidl: Can you be a little more specific?

Aichele: For example, before the pandemic, the success index of an event was always the number of visitors. First and foremost, this aspect had to be replaced by "reach. So it was primarily a matter of transporting the topic with appropriate content through press work and all social media channels. The visitors al-

lowed within the Corona measures were ultimately only the free-style. Then the period of standstill even had advantages, such as access to top exhibits. After all, there were practically no events. Even museum exhibits from Porsche and BMW were available to us for months during the anniversary years. That would have been unthinkable in "normal" years. What's more, we always followed a clear course in our planning. We have Corona, so we plan the Corona measures in full right from the start and don't wait for the prospect of relaxations. That's what you've been doing with the Bernina Gran Turismo for the last two years, with great success.

Seidl: We already had Solitude GmbH on board for the first event of the Kilomètre Lancé last year. From this year on, you are organizing the traditional acceleration race under the umbrella of the International St. Moritz Automobile Week on your own responsibility. What are the unique selling points of the event?

Aichele: First of all, the location. Engadin Airport has a magic that immediately grabbed me on my first visit. St. Moritz on "Top of the world" has the highest airport in Europe. Superlatives characterize this location and make it desirable.



INTERVIEW

FLORIAN SEIDL IN CONVERSATION WITH TOBIAS RICHELE

Secondly, we are an authentic event, based on an old tradition. The Kilomètre Lancé and the entire International St. Moritz Automobile Week date back to 1929.

And thirdly, we have the unique selling point of being able to hold an event on a 1.8-kilometer runway for sprints. There is no other platform like this anywhere else in Europe, on which record-breaking vehicles can also be moved in a manner befitting their species.

And fourthly, we have no restrictions on the year of construction. If we also allow modern vehicles to sprint, we open up a much larger target group. In addition, we are completely open to modern vehicle concepts. Is an electric vehicle faster than a combustion engine at 1000 meters? That's exciting.

These framework conditions hold so much potential. We now have to exploit it consistently.

Seidl: And yet you are already developing new formats?

Aichele: Yes, because we want to remain exciting for years to come. We are already igniting our dynamic design award this year. An international jury will judge the vehicles when they are in full swing, because they have a completely different look and feel. They literally claw their way into the asphalt – and you can smell and, above all, hear them.

Then we want to experience the fascination of historic aircraft and organize a first small fly-in. Just imagine that one day we will have airplanes and pre-war racing cars with the same engines at Engadin Airport.

Seidl: How do you plan to communicate and publicize all these topics?

Aichele: With mission statements. Our main motif from last year with the five record-breaking cars in one photo went viral. For me as a journalist, working with clear, expressive motifs is the classic way, and I'm still convinced of that. My daughter Chiara has a different opinion. For her, motifs have to be cool and not as clearly structured as the ones I prefer. That complements each other well. She gets a free hand from me for her much younger target group. Because we also want to become a desirable platform for all generations. Chiara maintains the appropriate contacts here and is the contact person for the entire social media and lifestyle community before and during the event.

Seidl: What are the guiding principles for 2022?

Aichele: Definitely an impressive Mercedes display with exhibits ranging from the 1903 Mercedes Simplex to a modern racing car – and a Porsche display with the key milestones, starting with the 550 Spyder.

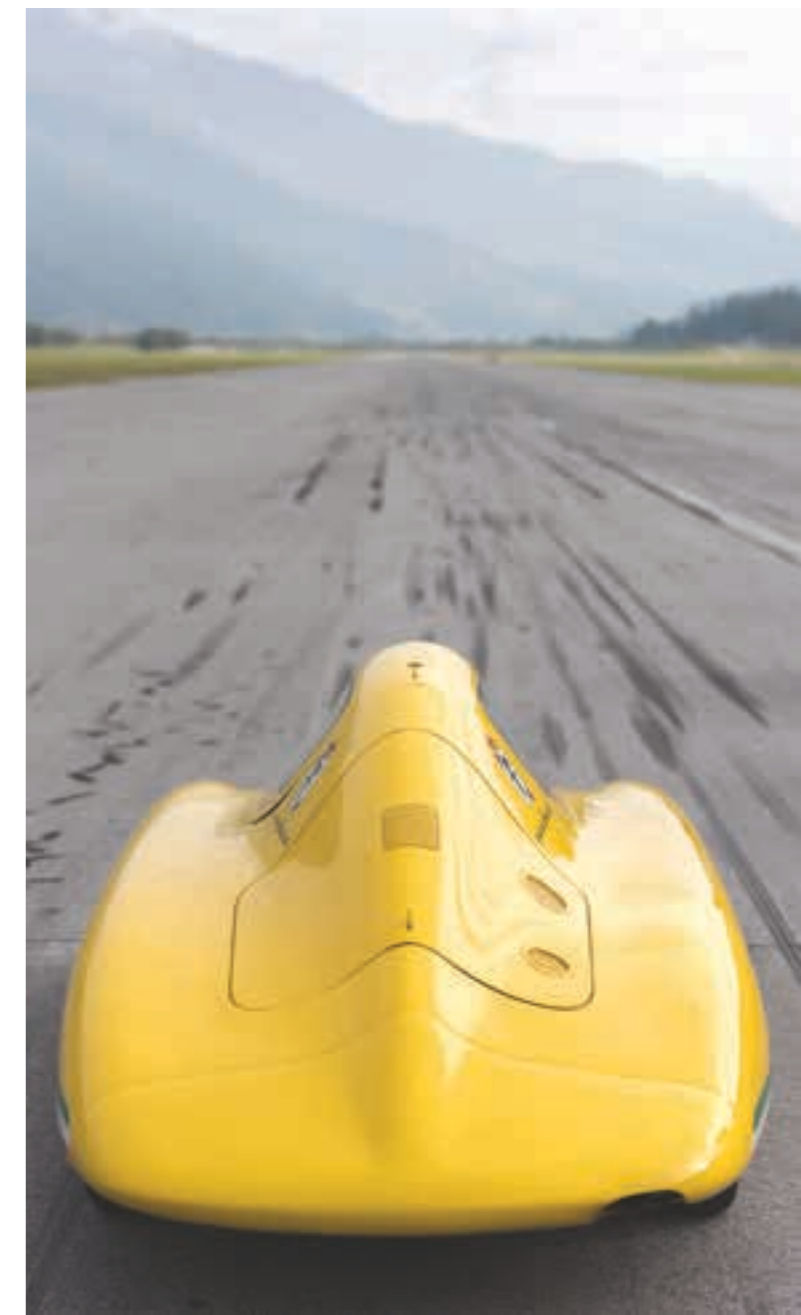
Seidl: What is your vision for the Kilomètre Lancé?

Aichele: That we become the platform for presenting special and visionary vehicles and vehicle concepts – and that we shine with historic highlights every year. The Kilomètre Lancé will always remain exclusive, if only because we have very limited space at Engadin Airport.

Seidl: What do you wish for the 2022 event?

Aichele: Good weather, a smooth course of events, happy participants, enthusiastic spectators and exciting content for the media.

Seidl: Thank you very much for the interview. ■



DER BLITZEN-BENZ BEIM KILOMÈTRE LANCÉ

Hermann Layher bringt für das Technik Museum Sinsheim das vor über 110 Jahren schnellste Fahrzeug zum Kilomètre Lancé. Der „Blitzen-Benz“ trug sich in die Geschichtsbücher ein, als er mit dem Fahrer Bob Burman den Strand von Daytona Beach in Florida entlang donnerte. Die damalige Strecke war 1 Meile lang und der Rekord stand danach bei 228,1 km/h (mit fliegendem Start).

Ganz so schnell wird der Blitzen Benz mit Hermann Layher vom Technikmuseum Sinsheim & Speyer wohl nicht werden, wenn vom 2. bis 4. September 2022 unter dem Dach der Internationalen St. Moritzer Automobilwoche das legendäre Beschleunigungsrennen „Kilomètre Lancé“ auf dem Engadin Airport wieder auflebt. Gesprintet wird nämlich aus dem Stand auf 1000 Meter, wie im Gründerjahr 1929.

„Für mich ist die Teilnahme an der traditionellen Internationalen St. Moritzer Automobilwoche neben dem Goodwood Revival in diesem Jahr die wichtigste Veranstaltung“, betont Hermann Layher. „Und wir nehmen die einzelnen Disziplinen ernst“, führt der Museumsdirektor von Sinsheim und Speyer weiter aus. Deshalb hat Layher den Respekt einflößenden Rennwagen inzwischen auf die Stromlinien-Karosserie umgebaut – den damaligen Rekord von Hans Stuck und Louis Chiron fest im Auge. Bevor der Enthusiast mit dem Blitzen-Benz dann eine Woche später beim Bernina-Bergrennen startet, wird wieder auf die kurze Karosserie zurückgerüstet. Mit dem dafür notwendigen Umbau des Kühlsystems und der Anpassung der zahlreichen Leitungen sind das

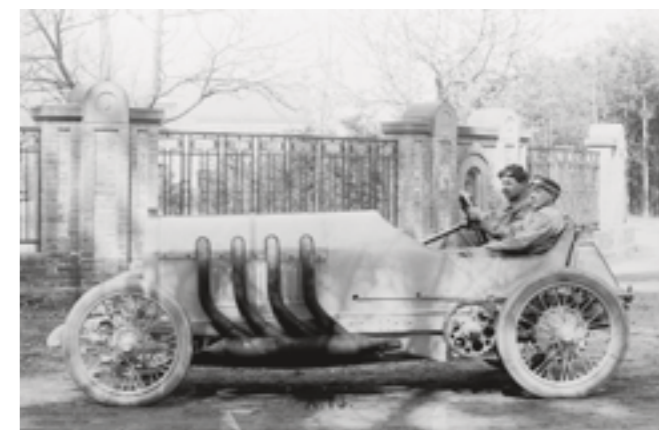
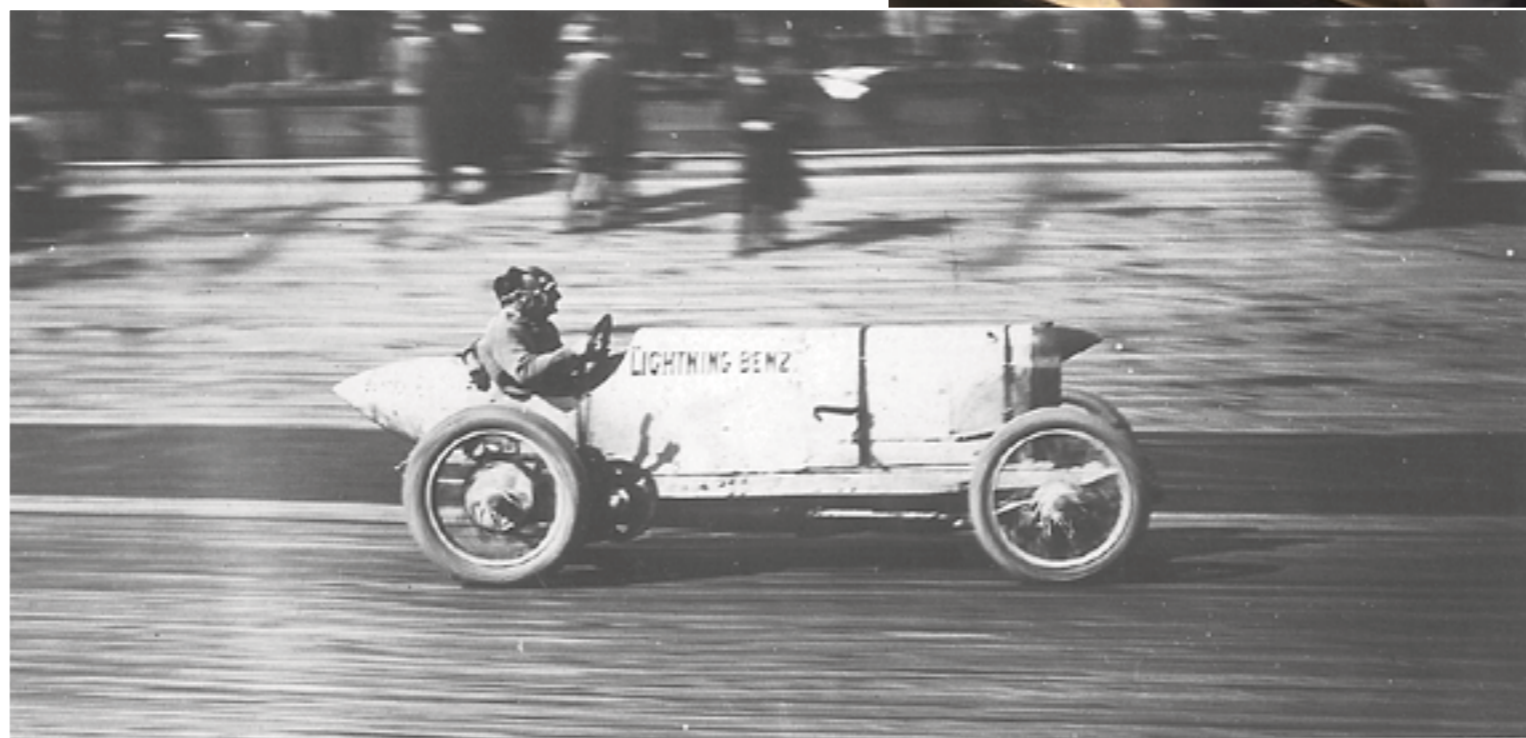
etwa zweieinhalb Tage Arbeit mit zwei erfahrenen Mechanikern“, schmunzelt Layher.

Der „Blitzen-Benz“ war der erste Wagen aus Europa, der schneller als 200 Kilometer pro Stunde fuhr. Diese Schallmauer wurde von dem deutschen Team im Jahr 1909 auf der Brookland-Rennbahn in England durchbrochen. 1911 schließlich raste Bob Burman am Strand von Daytona sogar mit 228,1 Kilometer pro Stunde durch die Messschranke, welche damals noch ein Zielband war. Damit war der Blitzen-Benz für viele Jahre das schnellste Fahrzeug der Welt, schneller sogar als jedes Flugzeug und jede Eisenbahn. Ein weiterer Rekord ergab sich auf den „fliegenden Kilometer“: 226,7 km/h. Die beiden Weltrekorde sollten acht Jahre halten, bis ihn Ralph de Palma 1919 mit 241,2 km/h brach.

Angetrieben wurden die sechs gebauten Fahrzeuge von einem rund 200 PS starken Vierzylinder-Motor mit 21,5 Litern Hubraum und zwei Zündkerzen pro Zylinder. Bis heute ist das der größte Personenwagen-Motor, den Benz beziehungsweise Daimler-Benz jemals baute.

Beschleunigungsrennen wurden fortan auch in Europa immer populärer. Das Höchstgelegene war von 1929 an in St. Moritz auf der Shellstraße. Der erste Sieger war Hans Stuck auf Austro-Daimler. Im Jahr 1930 hatte der 16-Zylinder Bugatti von Louis Chiron mit 192,5 Kilometern pro Stunde die Nase vorn. Über die 1000 Meter sprintete er in nur 18,7 Sekunden, allerdings mit fliegendem Start. ■

DER BLITZEN-BENZ BEIM KILOMÈTRE LANCÉ



THE BLITZEN-BENZ AT KILOMÈTRE LANCÉ

Hermann Layher brings the fastest vehicle over 110 years ago to the Kilomètre Lancé for the Technik Museum in Sinsheim. The “Blitzen-Benz” entered the history books when it thundered along the beach at Daytona Beach in Florida with driver Bob Burman. The track at the time was 1 mile long and the record subsequently stood at 228.1 km/h (with a flying start).

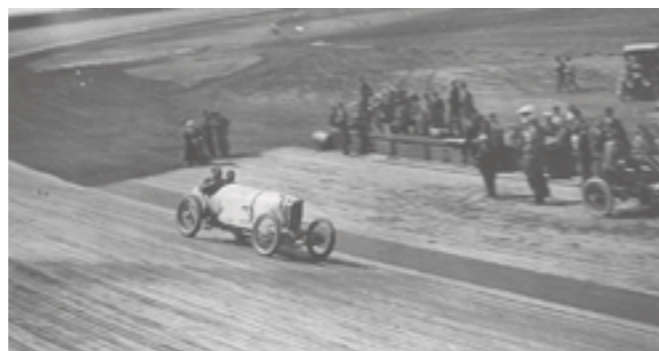
The Blitzen Benz with Hermann Layher from the Sinsheim & Speyer Technical Museum will probably not be quite that fast when the legendary “Kilomètre Lancé” acceleration race is revived at Engadin Airport from September 2 to 4, 2022 under the umbrella of the International St. Moritz Automobile Week. Namely, sprinting from a standing start to 1000 meters, as in the founding year 1929.

“For me, participation in the traditional International St. Moritz Automobile Week is the most important event this year, alongside the Goodwood Revival,” emphasizes Hermann Layher. “And we take the individual disciplines seriously,” continues the museum director of Sinsheim and Speyer. That’s why Layher has since converted the respect-inspiring race car to the streamlined body – with Hans Stuck and Louis Chiron’s then record firmly in mind. Before the enthusiast then starts with the Blitzen-Benz a week later at the Bernina hillclimb race, it will be converted back to the short body. With the conversion of the cooling system required for this and the adjustment of the numerous lines, that’s about two and a half days’ work with two experienced mechanics,” Layher grins.

The “Blitzen-Benz” was the first car from Europe to travel faster than 200 kilometers per hour. This sound barrier was broken by the German team in 1909 at Brookland Racecourse in England. Finally, in 1911, Bob Burman even raced through the measuring barrier on the beach at Daytona at 228.1 kilometers per hour, which at that time was still a finishing tape. This made the Blitzen-Benz the fastest vehicle in the world for many years, faster even than any airplane or railroad. Another record was set for the “flying kilometer”: 226.7 km/h. The two world records were to hold for eight years until Ralph de Palma broke it in 1919 with 241.2 km/h.

The six cars built were powered by a four-cylinder engine with a capacity of around 200 hp, 21.5 liters and two spark plugs per cylinder. To this day, this is the largest passenger car engine ever built by Benz or Daimler-Benz.

From then on, acceleration races became increasingly popular in Europe as well. The highest one was in St. Moritz on the Shellstrasse from 1929 onwards. The first winner was Hans Stuck on Austo-Daimler. In 1930, the 16-cylinder Bugatti of Louis Chiron was ahead with 192, 5 kilometers per hour. It sprinted over the 1000 meters in just 18.7 seconds, albeit with a flying start. ■



THE BLITZEN-BENZ AT KILOMÈTRE LANCÉ



TEAM

Eine Veranstaltungsreihe wie die „Internationale St. Moritzer Automobilwoche“ könnte nicht stattfinden, ohne die zahlreichen Menschen, deren Einsatz es erst ermöglicht, dass eine Veranstaltungsreihe dieses Ausmaßes tatsächlich Wirklichkeit wird. Dabei gibt es wie überall, auch bei uns mehrere Ebenen in der Vorbereitung und Durchführung. Während das Kernteam das ganze Jahr über damit beschäftigt ist, Visionen zu haben, Ideen zu sortieren und die Gesamtveranstaltung vorzubereiten, Tragen zwei „External Operation Partners“ dazu bei, die Abläufe einzelner Events zu organisieren. Wieder andere helfen im Backoffice und in der Grafik und mit kalendarisch zunehmender Intensität schließlich auch bei der schon detaillierteren Planung einzelner Events. Wenn es dann endlich soweit ist, helfen viele weitere erfahrene Menschen bei der aktuellen Durchführung vor Ort. Um unser eher kleines Kernteam herum gibt es also mehrere Erweiterungs-Schichten, die ebenfalls langjährige Erfahrung haben und schon seit Jahren dazu beitragen, dass während der Veranstaltung alles reibungslos abläuft und schließlich da anzukommen, wo wir heute sind.

Allen voran seien hier die Streckenposten/Marshalls genannt, die an unzähligen Wochenenden Ihre Freizeit bei jedem Wetter an den Rennstrecken der Welt verbringen.

Aber auch die Leute der Polizei, der Feuerwehr, der Rettungsdienste, der Security und des Verkehrsmanagements tragen einen wichtigen Teil bei.

Schon während der mittel- und längerfristigen Vorbereitungsphase müssen sich weitere Menschen in den betroffenen Gemeinden, im Kanton, oder bei den öffentlichen Verkehrsmitteln, beim Tiefbauamt, in Hotels und Restaurants mit den Details der Internationalen St. Moritzer Automobilwoche befassen.

Die Veranstaltungen selbst bestehen darüber hinaus aus Teilnehmern, deren Familien, Mechanikern, Fahrern und Helfern – alle bereiten sich und die Fahrzeuge auf den Einsatz vor, Redakteure schreiben vorher und nachher über den Anlass.

Mit zu unseren wichtigsten Säulen gehören die Partner und Sponsoren der Veranstaltung. Deren engagierte Mitarbeiter sind ebenfalls schon monatelang im Vorfeld damit beschäftigt, Vorbereitungen zu treffen, Kunden einzuladen, ggf. wieder eigene Veranstaltungen zu planen und umzusetzen.

Sie sehen also, es ist keineswegs so, dass das alles „nur passiert“. Aus diesem Grund wollen wir die Gelegenheit nutzen und hiermit allen Beteiligten ein großes DANKE sagen! Wir wissen den Einsatz wirklich zu schätzen und freuen uns, dass es dank dieses unermüdlichen Engagements heute überhaupt noch möglich ist, solche motorsportlichen Veranstaltungen zu realisieren.

Da wir nicht alle vorstellen können, stellen wir stellvertretend wenigstens die Mitglieder des Teams vor:

A series of events such as the “International St. Moritz Automobile Week” could not take place without the numerous people whose dedication makes it possible for a series of events of this magnitude to actually become a reality. As is the case everywhere, there are several levels of preparation and implementation here. While the core team is busy all year round with having visions, sorting ideas and preparing the overall event, two “External Operation Partners” contribute to organizing the processes of individual events. Still others help in the back office and in graphics and, as the calendar becomes more intense, finally with the already more detailed planning of individual events. When the time finally comes, many more experienced people help with the actual execution on site. So, around our rather small core team there are several layers of people who also have many years of experience and have been helping for years to make sure that everything runs smoothly during the event and finally arrives where we are today.

First and foremost are the marshals who spend their free time on countless weekends in all weathers at the race tracks of the world.

But also the people of the police, the fire department, the rescue services, the security and the traffic management contribute an important part.

Even during the medium and longer-term preparation phase, other people in the communities concerned, in the canton, or at public transport, at the civil engineering office, in hotels and restaurants, have to deal with the details of the International St. Moritz Automobile Week.

In addition, the events themselves consist of participants, their families, mechanics, drivers and helpers – all of whom prepare themselves and the vehicles for the event, editors write about the event before and after.

One of our most important pillars are the partners and sponsors of the event. Their dedicated employees are also busy for months in advance, making preparations, inviting customers, planning and implementing their own events if necessary.

So as you can see, it's by no means “just happening.” For this reason, we would like to take this opportunity to say a big THANK YOU to everyone involved! We really appreciate the effort and are glad that it is still possible to realize such motorsport events today at all thanks to this tireless commitment.

Since we cannot introduce everyone, we will at least introduce the members of the team as representatives:

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. Er hatte nicht nur erheblichen Anteil daran, dass die Internationale St. Moritzer Automobilwoche wieder aufleben darf, sondern auch daran, dass die Zusammenarbeit mit RM Sotheby's realisiert werden konnte.

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. He not only played a significant role in ensuring that the International St. Moritz Automobile Week was allowed to revive, but also that the collaboration with RM Sotheby's could be realized.

LUCA MOISO



Der ehemalige Mille Miglia Project Manager lebt in Turin und ist leidenschaftlich darum bemüht, dass sich die Bernina Gran Turismo jedes Jahr aufs Neue nicht nur als sicheres Rennen mit ebenso zuverlässigen Partnern präsentieren kann. Auch die sportliche Seite der Veranstaltung liegt überwiegend in Lucas Händen. Neu hinzugekommen ist das Projektmanagement des neuen MOTORSPORT RENDEZVOUS, das zahlreiche Schnittstellen zur Bernina Gran Turismo hat.

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. A new addition is the project management of the new MOTORSPORT RENDEZVOUS, which has numerous interfaces with the Bernina Gran Turismo.

CLAUS MÜLLER



Ebenfalls in München zuhause, ist Claus seit 1986 ununterbrochen mit klassischen Fahrzeugen beschäftigt. Er kümmert sich bei der Bernina Gran Turismo um zahlreiche organisatorische und logistische Abläufe, Event-Partnerschaften, Pressekontakte, sowie internationale Kontakte. Von Anfang an hat er darauf hingearbeitet, die Internationale St. Moritzer Automobilwoche wiederzuleben und mit einer Auktion und weiteren Events zu bereichern. Seit diesem Jahr ist er für das Projekt Kilomètre Lancé – Alpine 1000 zuständig und kümmert sich auch um zahlreiche Abläufe im Hintergrund.

Also at home in Munich, Claus has been working continuously with classic vehicles since 1986. At Bernina Gran Turismo, he takes care of numerous organisational and logistical processes, event partnerships, press contacts and international contacts. From the beginning, he has worked to revive the International St. Moritz Automobile Week and enrich it with an auction and other events. Since this year he is responsible for the project Kilomètre Lancé – Alpine 1000 and also takes care of numerous processes in the background.

Save the date: 1.–10.09.2023



STAZ

GENUSS AM SEE
1815 M.ü.M.

Delight at the lake.

STAZ is a meeting place for generations, locals and guests. In the middle of the Stazerwald, 25 minutes walk from St. Moritz, Pontresina or Celerina, alpine idyll reigns. Enjoy stunning moments at our lakeside bar, the kiosk, just as at the restaurant and on our sun terraces.

A warm welcome from one of the most unique places in the Swiss Alps.

LEJ DA STAZ
Vietta da Staz 3
7500 St. Moritz-Celerina

+41 81 833 60 50
hello@lejdastaz.ch

lejdastaz
www.lejdastaz.ch



RESTAURANT · SUN TERRACES · LAKESIDE BAR · KIOSK · RENT THE HOUSE · EVENTS

TEAM

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 Homepage. Aber auch zahlreiche andere Marketing-Aufgaben fallen in seinen Zuständigkeitsbereich, der seit diesem Jahr erheblich an Umfang gewonnen hat. Jede Veranstaltung hat ihren eigenen Social Media Auftritt und gleichzeitig werden diese Engagements immer wichtiger für die allgemeine Kommunikation.

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 Homepage. But also numerous other marketing tasks fall within his area of responsibility, which has grown considerably since this year. Each event has its own social media presence and at the same time these engagements are becoming increasingly important for general communication.

DIRK DE JAGER



Dirk ist einer der besten Sammlerauto-Fotografen und Historiker. Mit seiner langjährigen weltweiten Erfahrung und seinem Netzwerk sowie seinem Insiderwissen über das Umfeld von Oldtimer-Auktionen und Concours ist er Mit-Gast-

geber des MOTORSPORT RENDEZVOUS und kümmert sich um Partnerschaften und die Teilnehmer. Außerdem ist er unser Verbindungsmann in die Welt der Auktionshäuser.

Dirk is one of the best collector car photographers and historians. With his many years of worldwide experience and network, as well as his insider knowledge of the classic car auction and concours environment, he co-hosts MOTORSPORT RENDEZVOUS and handles partnerships and the participants. He is also our liaison to the world of auction houses.

TOBIAS AICHELE



Der Stuttgarter Diplomkaufmann war neun Jahre bei der Motor-Presse Stuttgart tätig, zuletzt als stellvertretender Chefredakteur. Zur Durchführung der Großveranstaltung „100 Jahre Solitude-Rennen“ gründete er im Jahr 2002 die Solitude GmbH, die sich fortan als Partner für die Planung und Durchführung von Veranstaltungen im Bereich historischer Motorsport versteht. Tobias ist als External Operations Partner verantwortlich für die Durchführung des Kilomètre Lancé – Alpine 1000 und die damit zusammenhängenden Kontakte zu Partnern und Sponsoren.

The Stuttgart graduate in business administration worked for nine years at Motor-Presse Stuttgart, most recently as deputy editor-in-chief. In 2002, he founded Solitude GmbH to organize the major event “100 Years of the Solitude Race”, which from then on saw itself as a partner for the planning and implementation of events in the field of historic motorsports.

Tobias is responsible as External Operations Partner for the implementation of the Kilomètre Lancé – Alpine 1000 and the associated contacts with partners and sponsors. He is also responsible for the organization of the “100 Years of the Solitude Race”.

UWE WIESSMATH



Uwe stammt aus Fürth (wofür er nach eigener Aussage aber nichts kann) und kam über sein Hobby und seine Vorliebe für die Mille Miglia in die Situation, Rally-Veranstalter zu werden. Seine Altmühltal Classic Sprint wird nicht umsonst in der Region gerne als „fränkische Mille Miglia“ bezeichnet. Seine Roadbooks gelten durchaus als State-of-the-Art. Grund genug, dass das Organisationsteam der Internationalen St. Moritzer Automobilwoche auf ihn aufmerksam wurde und ihn als External Operations Partner für die Super Stick Shift, die Targa Poschiavo Engiadina und den Driving Day des Motorsport Rendezvous gewinnen konnte.

Uwe origins from Fürth (which he says he can't help) and got into the situation of becoming a rally organizer through his hobby and his fondness for the Mille Miglia. It is not for nothing that his Altmühltal Classic Sprint is often referred to in the region as the “Franconian Mille Miglia”. Its roadbooks are considered state-of-the-art. Reason enough for the organization team of the International St. Moritz Automobile Week to take notice of him and win him over as External Operations Partner for the Super Stick Shift, the Targa Poschiavo Engiadina and the Driving Day of the Motorsport Rendezvous.

TEAM

TEAMASSISTENZ: KATHARINA SEIDL

Katharina war 15 Jahre für eine Kölner Fernsehproduktion tätig und hat dort als Assistenz der Geschäftsleitung Unmögliches möglich gemacht. Nach ihrer Heirat in eine autobeegeisterte Familie hat sie sich schließlich mit dem Virus anstecken lassen und den Platz hinter der Kamera gegen den Sitz eines Maserati eingetauscht. Sie unterstützt das Team vom Rheinland aus.

Katharina worked for a Cologne-based television production company for 15 years, where she made the impossible possible as an assistant to the management. After marrying into a car-loving family, she finally caught the bug and traded her place behind the camera for the seat of a Maserati. She supports the team from the Rhineland.

GRAFIK: MARCIA OBERMAYER

Als unser „Grafik-Büro“ kümmert sich Marcia nicht nur um unsere Druckvorlagen, sondern auch um die technische Umsetzung aller unserer Homepages. Darüber hinaus ist sie die Künstlerin hinter dem bekannten Plakat der BGT 2020, sowie auch aller Event-Plakate der Internationalen St. Moritzer Automobilwoche 2021.

As our “graphic office”, Marcia not only takes care of our artwork, but also for the technical implementation of all our homepages. Furthermore, she is the artist behind the well-known poster of the BGT 2020, as well as all event posters of the International St. Moritz Automobile Week 2021.

DAS WELCOME-TEAM: SABINE MÜLLER UND ANDREA PAPROTTA

Unter unseren Teilnehmern verbreiten Sabine und Andrea stets gute Laune und sorgen dafür, dass sich alle wohl fühlen. Im Umgang mit hochkarätigen Gästen sind die beiden bestens geschult und geübt. Sie haben immer ein offenes Ohr für sämtliche Fragen, Sorgen und Nöte der Teilnehmer und Gäste. Auch die Vertreter der Medien sind bei unseren Damen stets in guten Händen.

Sabine and Andrea always spread a good mood among our participants and make sure that everyone feels comfortable. They are well trained and experienced in dealing with top-class guests. They always have an open ear for all questions, worries and needs of the participants and guests. Media representatives are also always in good hands with our ladies.

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

Irgendjemand muss sich auch um die zahlreichen wichtigen 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 important 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 INTERNATIONALEN ST. MORITZER AUTOMOBILWOCHE

Hinter diesem abstrakten Begriff versammeln sich hier alle anderen, aus Platzgründen nicht namentlich genannten Helfer und Partner der Automobilwoche, die auch schon Eingangs erwähnt wurden: Gemeinden, Kanton, Polizei, Security, Feuerwehr, Sanitäter, Streckenposten, Funktionäre und sonstige Helfer, ohne deren wertvolle Mitarbeit die St. Moritzer Automobilwoche gar nicht möglich wäre.

Behind this abstract term are all the other helpers and partners of the Automobile Week, who are not mentioned by name for reasons of space, and who have already been mentioned at the beginning: Municipalities, canton, police, security, fire department, paramedics, marshals, officials and other helpers, without whose valuable cooperation the St. Moritz Automobile Week would not be possible at all.



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

A selection of our inventory cannot be found in our advertisements or on our website. Many times buyers and sellers prefer discrete transactions away from the media hype and publicity auction sales often create. We presently have an impressive selection of vintage race and sports cars which are eligible for the world's top events. If you wish to sell or trade your classic, or if you are looking for a specific model, chances are that we know where to find it or already have a buyer. We are your reliable partner for buying, selling, or trading your classic automobiles.

Email: thomas@HamannClassicCars.com • Connecticut, USA
USA +1-203-918-8300 Europe +49-151-1918-8300
www.HamannClassicCars.com



RECENTLY SOLD:

Audi Sport Quattro SWB
Ferrari 342 America PF Coupe
Ferrari 275 GTB • Ferrari 275 GTB/4 • Ferrari 275 GTS
Horch 853 Special Roadster
Jaguar '61 E-Type Roadster OBL
Maserati 250F
Pegaso Z-102B Saoutchik Coupe
Porsche 911 Carrera 2.7RS



CURRENTLY AVAILABLE:

Bugatti EB 110 (coming soon)
225S Vignale Berlinetta
250 MM Vignale Coupe
275 GTB Alloy Longnose
Ferrari F40 & F50 (coming soon)
Lancia 037 Stradale
Lancia B24S Cabriolet
Maserati 3500GT Vignale Spyder
Porsche 993 RSR 3.8
Shelby Cobra 289 Competition specs

Will the world always be this unpredictable?

Will my investments weather the storm?

How can I be sure?



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