



BERNINA GRAN TURISMO

20-22 SEPTEMBER 2019

ST. MORITZ ↔ POSCHIAVO



 **St. Moritz**
TOP OF THE WORLD



www.BERNINA-GRANTURISMO.COM

IM VERKAUF/WHERE SOLD: CHF/€ 10.00



Perfectly Imperfect Interior Design

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

EINLEITUNG

JUBILÄUMSAUSGABE: 90 JAHRE BERNINA GRAN TURISMO

VON FLORIAN SEIDL



Streben hin zu „Höher, Weiter, Schneller“ brachte den Motorsport.

Welche Emotionen hat der Rennsport einst übertragen! Fahrer waren die Superstars Ihrer Zeit, Konstrukteure wagten sich ans gerade noch Machbare (und darüber hinaus), aus Werkstätten wurden Marken, Mythen und Legenden entstanden.

„Gran Turismo“ ist die immer anhaltende Fortbewegung, die alle unsere Teilnehmer eint. Aus verschiedenen Kontinenten und Ländern kamen und kommen Rennteilnehmer zur Bernina. Stets nahmen sie nach den Renn-Wochenenden neue Freunde, schöne (Renn-) Erinnerungen und die Freude an der Bergwelt Graubündens mit nach Hause.

Vor neunzig Jahren lieferten sich einige der besten Rennfahrer ihrer Zeit erstmals am Berninapass ein Rennen.

Auf Staubstraßen - ohne Leitplanken - mit schwer beherrschbaren Fahrzeugen. Dafür mit Mut, Können und dem Erfindergeist der frühen Automobilsportjahre und vor allem mit Begeisterung.

Man wusste schon damals: Um an die schönsten Plätze dieser Erde zu gelangen, war ein Automobil oder Motorrad hilfreich. So blieben das Engadin, das Puschlav, oder der Ort St. Moritz keine unerreichbaren Utopien, sondern erreichbare Ziele.

Mit Weitsicht haben die Verantwortlichen in der Region damals den Automobilverkehr erlaubt. Zu Ehren dieser Neuerung fand die St. Moritzer Automobilwoche statt, mit ihrem Höhepunkt, dem Berninarennen. Unmengen von Zuschauern säumten die Passstraße, als die Assé des damaligen Rennsports in die Konkurrenz gingen. Damals wie heute eine Veranstaltung mit erheblichem Aufwand, planerisch wie finanziell.

Welchen Eindruck mag es damals auf die Menschen in der Region gemacht haben? Die

Geräusche der Motoren, die staubbedeckten Gesichter der Piloten? Wir wissen es nicht. Offenbar war das Spektakel so eindrucksvoll, dass über drei Generationen die Erinnerung daran lebendig geblieben ist - in der Region und bei den Enthusiasten.

85 Jahre später gelang die erste Wiederaufnahme. Eine Veranstaltung, die es so eigentlich gar nicht geben dürfte: Weil es normalerweise unmöglich war, dieses Bergrennen nach 8 Jahrzehnten Pause wieder aufleben zu lassen. Auf einer Hauptverkehrsader. Mit Grenzanbindung. Unter durchaus herausforderndem Wetter - und Logistkivorgaben.

Ein intensiver Dialog mit fantastischen Verantwortlichen in Verwaltung und Politik hat es schlussendlich ermöglicht, neben Kompetenz, Konzept und Fokussierung auf Sicherheit und Nachhaltigkeit.

Jetzt, im fünften Jahr, feiern wir das 90 Jubiläum des Bernina Bergrennens. Ein doppelter Grund zur Freude.

Erleben Sie magische Orte wie die Bernina Passhöhe zum Morgengrauen vor dem ersten Start: Die Garage öffnet sich, die Motoren der Boliden werden aufgewärmt. Aufstellung zum Vorstart.

Startaufstellung in La Rōsa. Wieder ein magischer Ort, diese jahrhundertalte Säumerstation. Früher wurden die Pferde gewechselt, vor dem letzten Aufstieg zum Pass; niemand konnte mit Bestimmtheit sagen, ob oben ankommen würde. Heute klappen die Fahrer die Visiere herunter, ziehen die Rennhandschuhe straff und zählen die Wagen vor ihnen bis zur Startaufstellung. Herzklopfen.

Die Flagge fällt.

Das Bernina Gran Turismo Team wünscht Ihnen allen ein spannungreiches, unterhaltsames Wochenende.

PREFACE

ANNIVERSARY EDITION: 90 YEARS OF BERNINA GRAN TURISMO BY FLORIAN SEIDL



This first issue of Bernina Gran Turismo Magazine will seem different to other event programs.

With this publication, we want to familiarize you with the event as such. As a spectator, you are in the middle of the race weekend (for free), when vehicles from seven decades gather for the Bernina Gran Turismo.

Hopefully you will find a good overview of all weekend activities in this publication, but no starting list, driver names or blurred participant photos. Those of you who follow the race on the third weekend of September on the Bernina Pass road, will receive all this information live or via live stream.

One of the ideas behind the event is to bring racing to life.

Some things are unusual, we always hope in a positive sense. Why, for example, is it called "Gran Turismo" and not "race" or "hill climb"?

The great journey, the "Grand Tour" or "Gran Turismo" is our attitude to life. We love the ride and the use of historical vehicles. This is part of an attitude towards life, part of a longing for freedom and mobility.

These desires led to the development of the automobile in the past. To its pioneering use, to its

triumphal march as a means of individual mobility. Human striving towards "higher, further, faster" brought motor sport.

What emotions racing once transmitted! Drivers were the superstars of their time, designers ventured into what was just feasible (and beyond), workshops became brands, myths and legends.

"Gran Turismo" is the everlasting movement that unites all our participants. Race participants from different continents and countries have come to Bernina and continue to do so. After the race weekends, they always took home new friends, beautiful (racing) memories and the joy of the Graubünden mountains.

Ninety years ago, some of the best racers of their time competed for the first time at the Bernina Pass.

On dirt roads - without crash barriers - with vehicles that are difficult to control. On the other hand, with courage, skill and the inventive spirit of the early automobile sport years and above all with enthusiasm.

Even back then, people knew that an automobile or motorcycle was helpful in getting to the most beautiful places on earth. Thus the Engadine, the Puschlav or the town of St. Moritz did not remain unattainable utopias, but attainable destinations.

With foresight, those responsible in the region allowed automobile traffic at that time. In honor of this innovation, the St. Moritz Automobile Week took place, culminating in the Bernina race. Hordes of spectators lined the pass road when the aces of racing at that time entered the competition. Then, as now, it was an event with considerable expense, both in terms of planning and finances.

What impression did it make on the people in the region back then? The sounds of the engines, the dust-covered faces of the pilots? We don't know. Apparently, the spectacle was so impressive that over three generations the memory of it has remained alive - in the region and among the enthusiasts.

85 years later, the first restaging succeeded. An event that should not actually take place like this: Because it was normally impossible to revive this mountain race after a break of 8 decades. On a main traffic artery. With border connection. Under quite challenging weather and logistics conditions.

An intensive dialogue with fantastic people responsible in administration and politics finally made it possible, besides competence, concept and focus on security and sustainability.

Now, in its fifth year, we are celebrating the ninetieth anniversary of the Bernina Mountain Race. A double reason to rejoice.

Experience magical places such as the Bernina Pass summit at dawn before the first start: The garage opens, the engines of the cars are warmed up. Pre-start line up.

Starting grid in La Rōsa. Again a magical place, this century-old stagecoach station. In the past, the horses were changed before the last ascent to the pass; nobody could say with certainty whether he would reach the top. Today the drivers fold down their visors, tighten their racing gloves and count the cars in front of them up to the starting line. Heart throbbing.

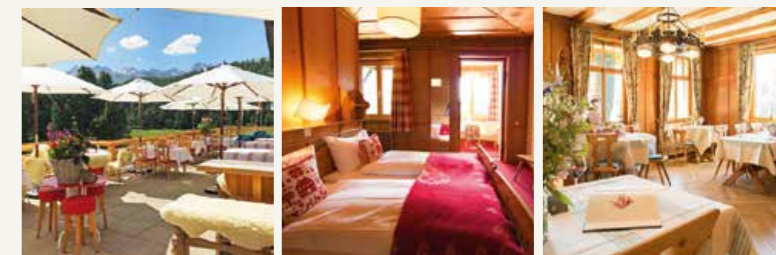
The flag falls.

The Bernina Gran Turismo Team wishes you all an exciting, entertaining weekend.



ALLEGRA - INTO HEART

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



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

DER SIEGER DES BERNINA RENNENS 1929, HANS STUCK,
MIT SEINEM AUSTRO DAIMLER RENNWAGEN

THE WINNER OF THE 1929 BERNINA RACE, HANS STUCK,
WITH HIS AUSTRO DAIMLER RACE CAR



F A R E R

Farer (Noun) Explorer Wayfarer, Seafarer, Farfarer.



Driving to Switzerland to pick up the first Farer GMT Automatics



Assembly of the Mechanical Chronographs



Lander GMT Dual Time Automatic



Stanhope 37mm Handwound



Leven Aqua Compressor Automatic

CREATED FOR TODAY'S FREE-SPIRITED MODERN ADVENTURERS

Launched in October 2015 with the aim to bring affordable mechanical watches direct to the consumer without the traditional retail mark-up and sold exclusively online. Farer watches are designed in our London studio, before working with Swiss manufacturing partners, Roventa-Henex, who use the latest technology and finest materials to create every watch.

Our watches are inspired by the halcyon era of watchmaking, when bold colours and contrasting textures were combined with the best craftsmanship. We have always strived to make the finest-quality watches – that's why we only use Swiss movements, sapphire crystal glass, the highest-grade metals and have developed our own range of quick-release, interchangeable straps.

The use of colour and detail are the standout features on any Farer watch. In the heyday of Swiss watchmaking the art of the dial was as important as the movement; designers were brought in to breathe new life into a tired approach and they pored over the details of the dial until the individual elements combined perfectly to create statement timepieces.

All of our watches are named after iconic British explorers and vessels that perfectly define the true spirit of Farer: ambition beyond the ordinary. From Lady Hester Stanhope, dubbed 'one of the most pioneering women in history', to HMS Leven, a 20-gun Royal Navy ship most famous for her work with the Royal Navy Survey Service.

We are passionate about creating watches that are the perfect companions for life's adventures which is why we're proud to be the official sponsor of the Bernina Gran Turismo 2019.

Explore the range at Farer.com

BRITISH DESIGN. SWISS MADE.

INHALT / CONTENT

- 03 Vorwort (Florian Seidl)
- 11 Grußwort: Dr. Martin Schmid, Ständerat des Kantons Graubünden
- 13 Grußwort: Kurt Engelhorn, Gründer und Spiritus Rector der BGT
- 15 Grußwort: Christian Jott Jenny, Gemeindepräsident St. Moritz und Adrian Ehrbar, Direktor St. Moritz Tourismus
- 17 Grußwort: Gerhard Walter, CEO Engadin St. Moritz Tourismus AG
- 19 Grußwort: Giovanni Jochum, Gemeindepräsident Poschiavo
- 20 Artikel: Das Bernina-Rennen von 1929 - Stuck gewinnt den Kampf mit dem Berg (Originalartikel von 1929 aus dem Archiv von Zwischengas)
- 26 Bernina Gran Turismo 2019, Anreise
- 28 Bernina Gran Turismo 2019, Programm
- 30 Artikel: Bernina Gran Turismo 2018 (Originalartikel aus PRIVATE MOTOR CLUB, Ausgabe 6)
- 44 Wir stellen uns vor: Das Organisationsteam der BGT Team
- 48 Vorstellung: Auto Sport Schweiz
- 50 Hochgeschwindigkeitsbergsteigen (Artikel über die BGT und ihren Gründer, Kurt Engelhorn aus BIANCO Alpine Lifestyle Magazin, Ausgabe Winter 2018/2019)
- 68 Artikel: Ausstellung „99 Jahre Moto Guzzi“
- 70 Die Bernina Gran Turismo Ambassadors
- 78 Motorräder beim Bernina Gran Turismo
- 80 Die Internationale St. Moritzer Automobilwochen 1929 und 1930

- 03 Preface (Florian Seidl)
- 11 Welcome letter: Dr. Martin Schmid, Council of States of the Canton of Graubünden
- 13 Welcome letter: Kurt Engelhorn, Founder and Spiritus Rector of BGT
- 15 Welcome letter: Christian Jott Jenny, Mayor of St. Moritz, and Adrian Ehrbar, Director St. Moritz Tourism
- 17 Welcome letter: Gerhard Walter, CEO Engadin St. Moritz Tourismus AG
- 19 Welcome letter: Giovanni Jochum, Mayor of Poschiavo
- 20 Article: The 1929 Bernina Race - Stuck wins the battle with the mountain (Original article from 1929 from the Zwischengas archive)
- 26 Bernina Gran Turismo 2019, Arrival
- 28 Bernina Gran Turismo 2019, Programme
- 30 Article: Bernina Gran Turismo 2018 (Original article from PRIVATE MOTOR CLUB, issue 6)
- 44 We introduce ourselves: The Organizing Team of the BGT Team
- 48 Introduction: Auto Sport Switzerland
- 50 Article: Hochgeschwindigkeitsbergsteigen (original article about BGT and its founder, Kurt Engelhorn, from BIANCO Alpine Lifestyle Magazine, Issue: Winter 2018/2019, german with short english summary)
- 68 Article: Exhibition "99 Years of Moto Guzzi"
- 70 The Bernina Gran Turismo Ambassadors
- 78 Motorcycles at the Bernina Gran Turismo
- 80 The International St. Moritz Automobile Weeks 1929 and 1930



Impressum

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

Produziert von: PMC und Internationale St. Moritzer Automobilwochen AG (ISMAW AG), Mitwirkende dieser Ausgabe: Tim Hutton (Private Motor Club), Florian Seidl (ISMAW AG), Claus Müller (ISMAW AG, Classic Media), Luca Moiso (ISMAW AG), Fabrizio d'Aloisio (St. Moritz Tourismus), Werner Jessner & Gian Marco Castelberg (BIANCO), Zwischengas, Alberto Novelli, Otto Ziegler

Imprint

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

Produced by: PMC and Internationale St. Moritzer Automobilwochen AG (ISMAW AG), Contributors to this issue: Tim Hutton (Private Motor Club), Florian Seidl (ISMAW AG), Claus Müller (ISMAW AG, Classic Media), Luca Moiso (ISMAW AG), Fabrizio d'Aloisio (St. Moritz Tourism), Werner Jessner & Gian Marco Castelberg (BIANCO), Zwischengas, Alberto Novelli, Otto Ziegler

STÄNDERAT DES KANTONS GRAUBÜNDEN



Why you need independent advice

*Carficionado flattens your classic car investment learning curve.
Made in Germany. Since 2004.*

Today collector's vehicles are a form of non-standardised art, an asset class of its own and precious motoring heritage.

We still keep on learning every day, as with 115 years of combustion automobiles, hundreds of manufacturers and literally thousands of models nobody can and does know everything. But we know whom to talk to.

Managing collections is so much more than purchase management.

To find the right car upon client's demand (racing heritage, condition, etc.) and check everything at least twice is just where it all starts.

A solid strategy followed by a profound evaluation process is key to success.

Gut-feeling and experience are the other side of the coin of very serious valuation processes based on facts and figures.



Managing collections is much more than collection development:

Strategy implemented, timelines executed, pedigrees performed and all those tasks based on controlled budgets result in sustainable value development.

Networking with reliable worldwide partners in a direct, discrete, off-market and based on specialist know-how way. Supporting comprehensive restoration work.

Securing eligibility for premium events, creating awareness. Let's not forget prestige events have a social factor.

Entrust us to manage and create value. Entrust us to manage YOUR collection.

Read more at www.carficionado.com or call 0049 171 341 58 43

Das Bergrennen am Bernina Pass, die Bernina Gran Turismo, findet in diesem Jahr vom 20. bis 22. September zum fünften Mal statt. Diese beeindruckende Veranstaltung knüpft an eine einzigartige Tradition an. Die erste internationale St. Moritzer Automobil Woche fand 1929 statt. Seit 2015 wird die zu neuem Leben gerufene Veranstaltung von der Bernina Gran Turismo AG organisiert.

Am Rennwochenende im September fahren jeweils bis maximal 80 Fahrzeuge auf der gesperrten und abgesicherten Strasse von La Rösa auf den Berninapass. Die Teilnehmer kommen aus unzähligen Ländern, aber auch Einheimische nutzen die Möglichkeit, mit ihren historischen Fahrzeugen vom Puschlav in Richtung Engadin zur Passhöhe zu fahren.

Die Veranstaltung kreiert unterschätzte Möglichkeiten für unsere Region und hat noch Weiterentwicklungspotential. Auch die Zuschauer haben die Möglichkeit, sehr nahe vor Ort am Renngeschehen dabei zu sein. Dieser Anlass passt perfekt zu einem qualitätsorientierten Tourismus und bringt gerade in der Nebensaison zusätzliche Gäste in die Region. Durch diese Veranstaltung wird Wertschöpfung in den Kanton Graubünden, das Engadin und das Puschlav gebracht, was für unseren Kanton von grosser Wichtigkeit ist.

Ich danke den Organisatoren für ihr extrem grosses Engagement, mit welchem sie einen wertschöpfungsstarken Anlass ins Engadin (zurück) gebracht haben. Ich danke gleichzeitig auch den Behörden des Kantons und der Gemeinden des Engadins und Puschlavs, ohne deren Unterstützung ein solcher Anlass nicht durchgeführt werden könnte. Gleichzeitig wünsche ich allen weiterhin unfallfreie Fahrt, genussreiche Renntage und möglichst viele zufriedene Gäste, welche hoffentlich baldmöglichst wieder in unseren Kanton zurückkehren.

Dr. Martin Schmid

Ständerat des Kantons Graubünden



Welcome Letter from Dr. Martin Schmid

Council of States of the Canton of Graubünden

The Bernina Gran Turismo mountain race at the Bernina Pass will take place for the fifth time this year from 20 to 22 September. This impressive event continues a unique tradition. The first international St. Moritz Automobile Week took place in 1929. Since 2015, this revitalized event has been organized by Bernina Gran Turismo AG.

On the race weekend in September, up to a maximum of 80 vehicles drive on the closed and secured road from La Rösa to the Bernina Pass. Participants come from countless countries, but locals are also taking advantage of the opportunity to drive their historic vehicles from Puschlav towards the Engadine to the summit of the pass.

The event creates underestimated opportunities for our region and still has potential for further development. Also the spectators have the possibility to be very close to the race. This event fits perfectly to a quality-oriented tourism and brings additional guests to the region especially in the low season. This event will bring added value to the canton of Graubünden, the Engadine and the Puschlav, which is of great importance for our canton.

I would like to thank the organisers for their extremely great commitment, with which they have brought (back) a high value-added event to the Engadine. I would also like to thank the authorities of the canton and the municipalities of the Engadine and Puschlav, without whose support such an event would not be possible. At the same time, I wish everyone continued accident-free travel, enjoyable racing days and as many satisfied guests as possible, who will hopefully return to our canton as soon as possible.

Dr. Martin Schmid

Council of States of the Canton of Graubünden





Flexibel & Unkompliziert

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

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

Cresta Garage Celerina - Tel. +41 81 833 68 68
Vassella & Grob - Via Maistra 96 - 7505 Celerina
www.cresta-garage.ch - fb.com/crestagarage

EIN HERZLICHES WILLKOMMEN VON KURT A. ENGELHORN

SPIRITUS RECTOR BERNINA GRAN TURISMO

Meine Lebensbeschäftigung und grosse Leidenschaft ist die Schaffung von bleibenden Werten; seien sie materiell oder immateriell.

Im Sinne dieser Lebensphilosophie als Wealth Creator habe ich die Bernina Gran Turismo Veranstaltung vor einigen Jahren ins Leben gerufen, die auf der historischen Grundlage des lokalen Automobilrennsports Einmaliges für die Region, die Zuschauer, die Gäste, die Sponsoren und die Teilnehmer schafft.

Es erfüllt mich mit Stolz, das Bergrennen aus der Hochzeit des Automobilsportes in den 1920er Jahren zusammen mit meinem Team äusserst erfolgreich reanimiert zu haben; wir haben eine Veranstaltung geschaffen, die in kürzester Zeit internationales Renommee gewonnen hat. Für diesen grossartigen Erfolg möchte ich mich bei meinem Organisationskomitee unter der Führung von Florian Seidl herzlichst bedanken.

Mit viel Leidenschaft, Begeisterung und Schweiss organisieren wir ein Rennen in seiner pursten Form. Das wunderbare Gefühl des Augenblicks im Cockpit eines Rennwagens sitzend, mit ungeduldiger Gespanntheit und voller Konzentration auf den Start wartend, ist für einen Enthusiasten wie mich mit kaum etwas anderem auf dieser Welt vergleichbar.

Dieses schöne Gefühl inspiriert mich, fesselt mich, treibt mich an. Es ist ein Wert, den wir alle zusammen an diesem bevorstehenden Rennwochenende schaffen werden: Eine Kunstform des automobilen Rennsports.

Geniessen Sie zusammen mit mir an einem der schönsten Bergpässe der Welt die Bernina Gran Turismo 2019!

A warm welcome from Kurt A. Engelhorn

Spiritus Rector Bernina Gran Turismo

My philosophy of life and great passion is the creation of lasting values; be they material or immaterial.

In the spirit of this attitude of life as a creator of wealth, I created the Bernina Gran Turismo event a few years ago, which, based on the history of local motor racing, creates something unique for the region, the spectators, the guests, the sponsors and the participants.

It fills me with pride to have successfully resuscitated with my team the hillclimb from the high time of motor racing in the 1920s; we have created an event that has gained international significance in a very short period of time. I would like to thank my organizing committee under the leadership of Florian Seidl for this great success.

With a lot of passion, enthusiasm and sweat we organize a race in its purest form. The wonderful feeling of the moment sitting in the cockpit of a racing car, with impatient tension and full concentration waiting for the start, is for an enthusiast like me hardly comparable to anything else in the world.

This beautiful feeling inspires me, fascinates me, drives me. It's a value we'll all achieve together on this upcoming race weekend: A form of art in automobile racing.

Enjoy the Bernina Gran Turismo 2019 together with me on one of the most beautiful mountain passes in the world!





Inspiration Sehen! Mobiler Leica Shop.

Wollten Sie schon immer mit einer Leica Camera Traumbilder schiessen?

Während dem Bernina Gran Turismo haben Teilnehmer und Gäste die Möglichkeit eine unserer Leica Cameras auszuleihen.

Zusammen mit einer Beratungsperson identifizieren wir das passende Modell und geben Ihnen erste Tipps. Der Leica Bus wird den Bernina Gran Turismo Standorten folgen und an unterschiedlichen Stellen aufgestellt (Kempinski Hotel, Bernina Pass, Lej das Staz, Poschiavo).

Die Leihe ist kostenlos, eine ID oder Pass muss jedoch vorgezeigt werden und eine Kopie davon während der Leihe hinterlegt. Versicherung (Diebstahl, Verlust, Beschädigung) ist Sache der ausleihenden Person.

HERZLICH WILLKOMMEN IN ST. MORITZ!

ST. MORITZ, IM SEPTEMBER 2019

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

St. Moritz freut sich sehr, Sie anlässlich der 5. Austragung von Bernina Gran Turismo willkommen zu heissen.

Es gibt in St. Moritz das ganze Jahr über zahlreiche hochkarätige Automobil-Events. Bernina Gran Turismo ist dabei der Anlass, der die grosse St. Moritzer Automobiltradition, die bis ins Jahr 1929 reicht, ins Heute überträgt. Bernina Gran Turismo ist deshalb nicht irgendein Oldtimer-Anlass. Innerhalb von nur fünf Jahren hat der Event in der Fan-Gemeinde internationalen Kultstatus erreicht.

Das Rezept, das Bernina Gran Turismo in den Olymp der Hillclimb-Events katapultiert hat, besteht aus einfachen Zutaten: Eine traditionsreiche Strecke, die fantastische Landschaft des Berninapasses mit den höchsten Gipfeln der Ostalpen und eine ursprüngliche Atmosphäre, die einen viele Jahre zurückversetzt.

In der Tat: Wer auf dem Bernina Hospiz erlebt hat, wie die Teilnehmer zu ihrem Hillclimb aufbrechen oder wer auf einen Felsen oberhalb der Strecke geklettert ist, um auf die vorbeidüsenden Wagen zu schauen, wird sich wie in einem Film aus vergangenen Zeiten gefühlt haben. Die Stille des Berninapasses erinnert dabei durchaus an „Le Mans“ mit Steve McQueen. Sie sehen: Wir kommen schon ins Träumen...

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

St. Moritz, September 2019

Welcome to St. Moritz!

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

St. Moritz is pleased to welcome you to our 5th annual Bernina Gran Turismo.

St. Moritz hosts numerous high-profile automotive events throughout the year, and the Bernina Gran Turismo is a strong part of continuing the great St. Moritz automobile tradition, which dates back to 1929, into the present day. The Bernina Gran Turismo is therefore not just any classic car event, and in only five years, it has achieved cult status within the fan community.

The recipe for success that has catapulted the Bernina Gran Turismo into the Olympus of hillclimb events is composed of just a few simple ingredients: A route rich in tradition, the fantastic landscape of the Bernina Pass with the highest peaks of the Eastern Alps, and a traditional atmosphere that transports fans to the past.

In fact, anyone who has seen participants starting their hillclimb from the Ospizio or has climbed the rocks above the track to see the cars pass by get the feeling that they have been transported into a film scene from the past. The quiet of the Bernina Pass is reminiscent of the Steve McQueen classic, "Le Mans." As you can see, we are already dreaming...

On behalf of the municipality of St. Moritz and St. Moritz Tourism, we wish you, ladies and gentlemen, a wonderful stay in the Engadin, and extend our thanks to the organizers of the Bernina Gran Turismo for their work and commitment.



Christian Jott Jenny
Gemeindepräsident
Mayor



Adrian Ehrbar
Direktor St. Moritz Tourismus
Director, St. Moritz Tourism

HERZLICH WILLKOMMEN IM ENGADIN UND IN ST. MORITZ!

ST. MORITZ, IM SEPTEMBER 2019

Tectus.
Der Gipfel der Classic-Car-Versicherung.
Tectus.
Top of Classic Car Insurance.

Liebe Teilnehmende von Bernina Gran Turismo
Im Namen der Engadin St. Moritz Tourismus AG heisse ich Sie ganz herzlich willkommen in unserem wunderschönen Tal.
Das Engadin erlaubt seinen Besuchern dem Alltag zu entkommen; sein magisches Licht, die weite Landschaft und das Kulturerbe werden Sie in diesen Tagen in eine andere, einmalige Welt transportieren. St. Moritz seinerseits agiert mit seinem urbanen Lifestyle auf Augenhöhe mit Metropolen, spielt aber in einem ganz anderen Kontext: die alpine Landschaft auf 1'800 Meter verleiht diesem urbanen Ort eine besondere Extravaganz.
Ich lade Sie ein, die Engadiner Energie in vollen Zügen zu geniessen und das extravagante urbane Umfeld von St. Moritz zu erleben, verbunden mit meinen herzlichen Wünschen für ein interessantes Meeting und erlebnisreichen Aufenthalt!


Gerhard Walter, CEO
Engadin St. Moritz Tourismus AG

St. Moritz, September 2019
A very warm welcome to the Engadin and St. Moritz!
Dear Bernina Gran Turismo Participants,
On behalf of Engadin St. Moritz Tourismus AG, allow me to extend a very warm welcome to you here in our wonderful valley.
The Engadin enables visitors to escape everyday life, and over the next few days its enchanting light, vast landscape and cultural heritage is certain to transport you to another world, one that is quite unique. Renowned for its urban flair and lifestyle St. Moritz shies no comparison with the world's great cities, albeit in a completely different setting. Indeed, the alpine landscape at 1,800 m above sea level affords this cosmopolitan resort a definite extravagance.
May I invite you, then, to enjoy the vibrant energy of the Engadin to the full and to experience and enjoy the extravagant urban environment of St. Moritz – along with my best wishes for an interesting meeting and an exciting stay!
Gerhard Walter, CEO
Engadin St. Moritz Tourismus AG



London: +44 203 036 0509 | Vienna: +43 1 996 15 96 | Zurich: +41 44 566 8888
info@tectusbrokers.com | www.tectusbrokers.com



AUTOMOBILRENNEN AUF DEM BERNINAPASS



Das Automobilrennen auf dem Berninapass liegt weit zurück. In den Jahren 1929 und 1930 wurden die ersten zwei Rennen durchgeführt. Das Rennen war rund 16 km lang, startete nördlich von Poschiavo beim «Fulon» und endete auf dem «Baracon». Die erste Austragung wurde vom deutschen Piloten Hans Stuck mit einem Austro-Daimler, das zweite vom französischen Piloten Louis Chiron mit einem Bugatti T47 gewonnen. Im Puschlav hatte

Chiron Dank seinem waghalsigen Rennen aber auch Dank seiner freundlichen Art, die Herzen der Jugend erobert. Im Dorf sprach man von «Giron».

Bernina Gran Turismo hat also mit der Wiedereinführung des Rennens, die alten Zeiten wiederaufleben lassen. Mit viel Herzensblut und Engagement ist es den Organisatoren gelungen, ein großartiges Event auf die Beine zu stellen. Es ist in der heutigen Zeit nicht leicht Anlässe zu organisieren, welche eine Sperrung der Hauptstrasse verlangen. Dank der hervorragenden Zusammenarbeit zwischen Organisatoren, Polizei und Gemeinde sowie der Akzeptanz der Bevölkerung ist das Rennen bei uns Realität geworden. Der Berücksichtigung der Anliegen aller Beteiligten ist grosse Aufmerksamkeit geschenkt worden. So findet zum Beispiel die Preisverleihung auf dem wunderschönen „Piazza comunale“ in Poschiavo statt.

Die Zusammenarbeit ist in der heutigen Zeit immer wichtiger geworden. Will man etwas Ausserordentliches erreichen, so ist die Kooperation zwischen den einzelnen Akteuren matchentscheidend.

Das Valposchiavo erstreckt sich von den Gletschern des Bernina-Massivs bis hin zu den Palmen und Reben bei Campocologno. Damit werden auf nur gerade 25 km Luftlinie eine ganze Reihe verschiedener Klimazonen tangiert, ein Umstand, den sich die lokale Landwirtschaft seit je her zu Nutzen gemacht hat, um eine breite Palette erstklassiger Agrarprodukte anzubauen und zu produzieren: Von der Alpwirtschaft in den Höhenlagen, über die Arznei-, Tee- und Gewürzkräuterproduktion auf dem Talboden bis zu den Beeren-, Obst- und Gemüseplantagen am Talausgang auf 400 m ü.M.

Nicht nur die Breite des Angebots überrascht - dank der Innovationskraft und dem Pioniergeist der lokalen Landwirte werden heute 96% der Landwirtschaftsfläche von Bio-Suisse-zertifizierten Betrieben bebaut und gepflegt. Dank der Zusammenarbeit mit den bearbeitenden Betrieben werden die Rohprodukte zum grossen Teil direkt vor Ort weiterverarbeitet und können somit den Weg direkt vom Produzenten zum Gast finden. Zehn Gastbetriebe im Tal haben sich zusammengeschlossen und gemeinsam die "Charta 100% Valposchiavo" unterzeichnet. Damit verpflichten sie sich, den lokalen Spezialitäten auf ihren Speisekarten einen ganz besonderen Platz einzuräumen: Jeder dieser Betriebe bietet mindestens drei Gerichte an, die ausschliesslich aus Zutaten bestehen, die im Tal angebaut und

verarbeitet werden. Was gibt es Besseres, als Gutes da essen, wo es herkommt? Ein Besuch lohnt sich!

Giovanni Jochum - Podestà di Poschiavo

Automobile race on the Bernina Pass

The automobile race on the Bernina Pass was a long time ago. The first two races were held in 1929 and 1930. The race was about 16 km long, started north of Poschiavo at the "Fulon" and ended at the "Baracon". The first event was won by the German pilot Hans Stuck with an Austro-Daimler, the second by the French pilot Louis Chiron with a Bugatti T47. In the Puschlav, Chiron had conquered the hearts of the young thanks to his daring race but also thanks to his friendly nature. The village spoke of "Giron".

Bernina Gran Turismo has thus revived the old times with the reintroduction of the race. With a lot of heart's blood and commitment, the organizers have succeeded in creating a great event. Nowadays, it is not easy to organize events that require the main road to be closed. Thanks to the excellent cooperation between the organizers, the police and the community as well as the acceptance of the population, the race has become a reality. Great attention has been paid to the concerns of all those involved. For example, the award ceremony will take place in the beautiful "Piazza comunale" in Poschiavo.

Cooperation has become increasingly important in this day and age. If you want to achieve something extraordinary, the cooperation between the individual players is crucial.

The Valposchiavo extends from the glaciers of the Bernina massif to the palm trees and vineyards of Campocologno. This affects a whole series of different climatic zones on just 25 km as the crow flies, a fact that local agriculture has always taken advantage of to cultivate and produce a wide range of first-class agricultural products: From alpine farming at high altitudes to the production of medicinal, tea and aromatic herbs on the valley floor and berry, fruit and vegetable plantations at the end of the valley at 400 metres above sea level.

It is not only the breadth of the offer that surprises - thanks to the innovative power and pioneering spirit of local farmers, 96% of the agricultural area is cultivated and cultivated by Bio-Suisse-certified farms today. Thanks to the cooperation with the processing companies, most of the raw products are processed directly on site and can thus find their way directly from the producer to the guest. Ten hospitality companies in the valley have joined forces and signed the "Charta 100% Valposchiavo". Each of these establishments offers at least three dishes made exclusively from ingredients grown and processed in the valley. What could be better than eating good food where it comes from? It's worth a visit!

Giovanni Jochum - Mayor of Poschiavo

**THE SPIRIT OF BERNINA GRAN TURISMO,
IN EVERY COFFEE.**



WWW.DRIVECOFFEE.COM

DAS BERNINA-RENNEN VON 1929

STUCK GEWINNT DEN KAMPF MIT DEM BERG

Dieser Artikel über das erste Bernina Rennen erschien 1929 in „Auf Schweizer Alpenstrassen“, der offiziellen Publikation der Gesellschaftswagengruppen des Verbandes schweizerischer Motorlastwagenbesitzer. Wir können ihn hier unverändert wiedergeben nach freundlicher Zurverfügungstellung von Zwischengas.

This article about the first Bernina race was published in 1929 in "Auf Schweizer Alpenstrassen", the official publication of the social car groups of the Association of Swiss Motor Truck Owners. We can reproduce it here unchanged after friendly provision of Zwischengas.

Woran man vor vier oder fünf Jahren noch nicht zu denken gewagt, was dannzumal gemeinhin als eine Utopie betrachtet worden wäre, das hat sich im vergangenen Sommer 1929 verwirklicht: St. Moritz, das sich nach der Oeffnung der bündnerischen Strassen für das Motorfahrzeug in erstaunlich kurzer Zeit zur „Drehscheibe des Autotourismus“ in Alt Fry Rhätien entwickelt hatte, trat mit einer gross angelegten Automobilwoche auf den Plan, mit einem Ereignis, wie man es in solchen Dimensionen und in derartiger Aufmachung zum ersten Mal im schweizerischen Automobilsport erlebte. Und das Wagnis gelang, der grosse Wurf glückte in jeder Beziehung. Davon legen die Pressekommentare beredtes Zeugnis ab.

Höhepunkt im Bernina-Rennen auf der schwersten Bergpiste der Schweiz

Von rein sportlicher Warte aus gesehen steigerte sich das St. Moritzer Meeting zu seinem Höhepunkt im Bernina-Bergrennen. Zugegeben: der schweizerische Sportskalender leidet durchaus keinen Mangel an Bergprüfungsfahrten. Dessen ungeachtet durfte das Bernina-Rennen als eine glückliche, wertvolle Bereicherung unseres Auto-Rennbetriebes gewertet werden - wurde es auch. Denn die Berninastrasse von Poschiavo bis zur Passhöhe ist etwas Einmaliges. Wir wollen damit nicht behaupten, sie sei die schönste Bergrennstrecke der Schweiz, die schönste im Sinne moderner Strassenbautechnik. Darauf will sie keinen Anspruch erheben. Dafür aber darf man ihr getrost das Attribut der schwersten Bergpiste der Schweiz zugestehen.

Berninastrasse als Prüfstein für Fahrer und Wagen

Und dieses Urteil bestätigen die Aussagen, die wir aus dem Munde von Fahrern wie von kompetenten Fachleuten vernommen haben. Das ist vielleicht ihr grösster Reiz, die stärkste Quelle ihrer Anziehungskraft: die unausgesetzten Schwierigkeiten, die sie dem Fahrer aufgibt, die unaufhörliche Nervenspannung, die sie verlangt und der Kampf, zu welchem sie den Mann am Volant von der ersten bis zur letzten Minute herausfordert.

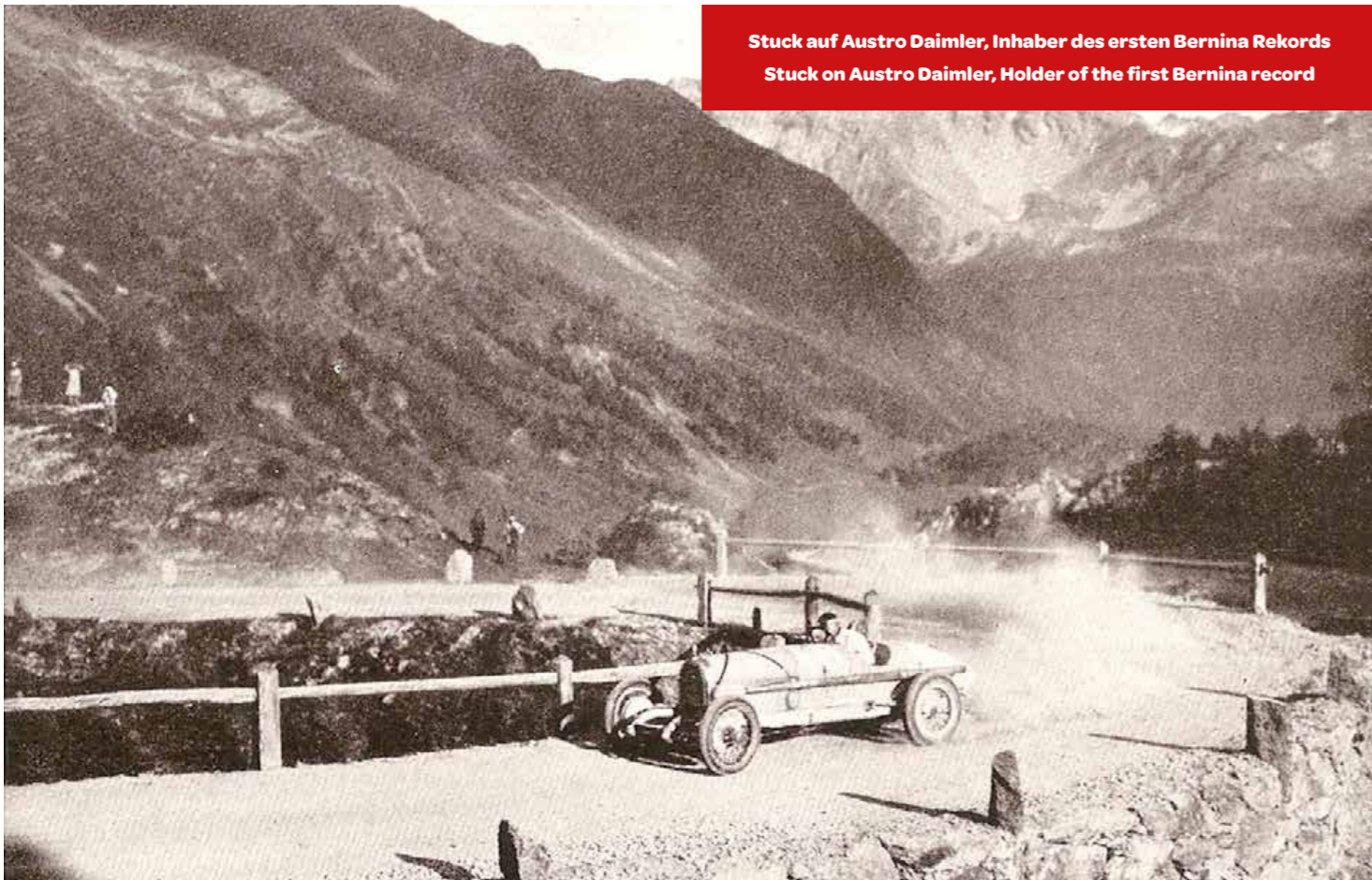
Von Poschiavo (1011 m), dem Startort aus, folgt die Berninastrasse über San Carlo der rechten Talseite, immer gleichmässig ansteigend, am Fuss der das Puschlavertal umrahmenden Berge, durch Wiesen und Matten. Bei der Einmündung des Val Campo biegt sie nach links ab und windet sich in einer Menge Kurven durch lichten Bergwald und saftige Weiden auf die Höhe von La Rosa empor. Stellt schon dieser letztere Abschnitt mit seinen wechselnden Steigungen, seinen zum Teil sehr kniffligen Kurven, an Mann und Maschine bedeutende Anforderungen - nicht selten liegen die höchsten Steigungen ausgerechnet in den Kehren - so wird die Sache von La Rosa ab erst recht interessant und pikant. Da entwickelt die Piste voll und ungehemmt ihre Eigenwilligkeit, ihren "ränkevollen" Charakter. Eine Kurve und Schlinge an der andern, klettert sie die jähren Hänge zur Passhöhe (2251 m) hinan, bald links, bald rechts ausholend, duckt sich in die Falten des Geländes, springt vorwitzig hinaus auf Gräte, schlängelt sich um Felsklippen herum, verkriecht sich, ein paar Meter hinter dem Ziel, in eine Lawingalerie. Sind auch die Kurven teilweise erweitert, der Schwierigkeiten gibts noch immer genug und es heisst vollständig auf dem Boden der Tatsachen bleiben, wenn man behauptet, die Berninastrasse bilde einen Prüfstein für die Qualitäten von Fahrer und Wagen. Bei einer Länge von 16,5 km und einer Höhendifferenz von 1216 m weist der Parcours eine Durchschnittssteigung von 7,04 % und eine Maximalsteigung von 8,5 % auf.

Klausensieger Chiron scheitert auf der Berninastrecke

Dass die Berninastrasse ernst genommen sein will und dass sie ihre Tücken hat, mag aus der Tatsache erhellen, dass am Rennen in einzelnen Kategorien erhebliche Ausfälle zu verzeichnen waren. Noch einprägsamer redet der Umstand, dass ein Chiron, der heute als der vorsichtigste Fahrer Europas gilt, auf der Berninastrecke scheiterte, nachdem er eine Woche zuvor in blendendem Stil das Klausenrennen gewonnen hatte. Kurz nach dem Start schon ereilte ihn das Schicksal: er bekam es mit einer Strassenmauer zu tun, demolierte ein Vorderrad und schied aus.

Nach dem Siege (v.l.n.r.) Der Rennleiter Töndury. Die Sieger: Stuck (Rennwagen), Momberger (Sportwagen) und Strazza (Tourenwagen)
After the victory (left to right) The race director Töndury. The winners: Stuck (Race Cars), Momberger (Sports Cars) and Strazza (Touring Cars)





Stuck auf Austro Daimler, Inhaber des ersten Bernina Rekords
Stuck on Austro Daimler, Holder of the first Bernina record

Beeindruckendes Starterfeld

Am Nennungserfolg des ersten Berninarenns gabs nichts zu deuteln. Für eine Premiere war er ausgezeichnet. Eine Beschickung, die quantitativ und qualitativ alle Erwartungen übertraf. Nicht weniger denn sieben Nationen meldeten sich zu diesem ersten automobilistischen Grosskampf an der Bernina: Belgien, Deutschland, Frankreich, Italien, Oesterreich, die Tschechoslovakei und die Schweiz. Nahezu alle Asses des Volants gaben sich in St. Moritz ihr Rendez-vous. Namen? Chiron, Stuck, Rosenberger, Momberger, de Sterlich, Clerici, Prinz zu Leiningen, Zettritz, Strazza unter den Ausländern, Stuber, Sarbach, Escher, Scheibler, Gloggner, Keller unter den Schweizern, um nur einige der Prominenten aufzuzählen. Auch Caracciola, der nach seinem Sieg in der englischen Tourist Trophy schleunigst ein Flugzeug bestieg, auf dass er die St. Moritzer Rennen nicht verfehle, hatte sich eingeschrieben, ging jedoch an der Bernina nicht zum Start. Summa summarum eine Beteiligung, die sogar optimistisch hochgeschraubte Hoffnungen in den Schatten stellte und die an Internationalität keinen Wunsch offen liess.

Rennen bei besten Bedingungen

Ein herrlicher, sonnendurchfluteter Sommertag rückte der 25. August 1929 ins Land. Endlos fast rollte die Kette der Wagen dem Bernina-Hospiz und den Gefilden jenseits der Passhöhe zu. Und die Berninabahn führte Extrazüge, schwer beladen mit Menschenfracht. Kurz unterhalb der grossen Lawingalerie, beim Wregerhaus, spannte sich das Zielband über die Strasse, eine gute Viertelstunde vom Bernina-Hospiz entfernt.

Den Reigen eröffneten kurz nach 12 Uhr die Tourenwagen.

Schnelle Tourenwagen

Buchwald auf Dixi ging in der Klasse 750 ccm allein auf die Reise und brachte mit 20 Min. 26,6 Sek. eine Zeit heraus, an die manches grössere „Kaliber“ nicht heranzukommen vermochte.

Die Klasse 1100 ccm sah Schneider auf Derby klar und deutlich in Front: 19 Min. 47 Sek.

Als Favorit der 1500 ccm galt Keller auf Alfa Romeo; er machte denn auch nicht lange Federlesens mit seinen Gegnern und setzte sich mit 18 Min. 53,6 Sek. resolut an die Spitze.

Bei den Zweiliterwagen absolvierte Petley auf Lagonda einen Sologang.

Aus der Klasse der Dreiliterwagen sollte der absolute Sieger der Tourenwagen hervorgehen: der Routinier Strazza (Lancia) meisterte die Strecke in 17 Min. 47,8 Sek. und sicherte sich damit den Spezialpreis für die beste Tourenwagenzeit.

Ein starkes Feld rang in der Klasse 5000 ccm um den Lorbeer, wobei Giger auf Martini oben ausschwang.

Als Alleingänger erledigte Hirte (Mercedes Benz) in der Achtliterklasse sein Pensum mit 19 Min. 11,4 Sek.

Harter Kampf bei den Sportwagen

Hart auf hart gings bei den Sportwagen; schärfer spitzte sich der Kampf zu und heller sangen die Motoren. Holte sich Steinweg (B.N.C.) mit 18 Min. 49,6 Sek. die Klasse 1100, so zeigte bei den 1 1/2-Literwagen Gloggner, dass er immer noch ein Bergfahrer von Format ist, kam er doch auf seinem roten Bugatti mit 18 Min. 26,8 Sek. als Erster an.

Escher nahm die Sache con brio und holte aus seinem Bugatti 2000 ccm die famose Zeit von 16 Min. 15,6 Sek. heraus, ein Resultat, dem auch Freuler (Steyr) nichts anzuhaben vermochte, wiewohl er die Kategorie 5000 vor Lambert sicher nach Hause fuhr.

Eine glänzende Partie lieferte in der Klasse 8000 ccm der kleine Momberger; in höllischem Tempo und mit verblüffender Sicherheit brachte er seinen schweren Mercedes durch die unzähligen Kurven. Sein Resultat von 16 Min. 5 Sek. redet für sich; es stellt die beste Zeit der Kategorie Sportwagen dar und entspricht einem Stundenmittel von 61,7 km/h.

Stuck Sieger bei den Rennwagen

Und dann die Rennwagen! Fiebernde Spannung schlug ihnen entgegen, verfolgte sie auf ihrem Weg. Leben und Bewegung kam in

die Massen. Dem alten, vielgewandten Mailänder Clerici war der erste Platz bei den 1100 ccm nicht zu nehmen. In 17 Min. 43,6 Sek. fegte er mit seinem Salmson über die Strecke.

In der nächsten Klasse hielt der Berner Stuber (Bugatti) vollauf, was man von ihm nach seinen früheren Leistungen erwartet hatte. Um zwei Minuten fast drückte er die Fahrzeit der vorhergehenden Klasse und fertigte mit 15 Min. 28,8 Sek. seinen Rivalen de Sterlich, der doch auch nicht von schlechtestem Holz ist, glatt und spielend ab.

Doch mit dieser wahrhaft bravourösen Leistung war das letzte Wort noch nicht gesprochen. Chiron und Stuck standen noch aus. Und zwischen ihnen beiden musste die Entscheidung um den ersten Berninarekord fallen. Der Franzose donnert los - und landet schon nach zwei Kilometern an einer Mauer. Kein Härchen wird ihm dabei gekrümmt, aber ein Vorderrad geht in Trümmer. Was nichts anderes heisst, als dass Chiron, einer der Hauptanwärter auf den Titel des „Königs der Bernina“, auf der Strecke bleibt. So stürmt denn Stuck den Berg auf der Jagd nach der höchsten Ehre. Und der verwegene Draufgänger schafft es, schleudert den blauen Austro-Daimler mit unheimlichem Tempo und unfehlbarer Sicherheit durch die Kurven. 14 Min. 58,4 Sek. verkündet der Lautsprecher. Zwar kommt auch Rosenberger wie die Kugel aus dem Rohr geschossen, aber Stuck kriegt er nicht unter. Ebensovienig gelingt es von Dojmi, der in der Klasse 8000 ccm auf seinem Mercedes Benz im Sologang startet. Stuck also ist der Held des Tages, als erster trägt er seinen Namen in die Liste der Berninarekorde ein. Was es bedeutet, die Berninastrecke mit einem Durchschnitt von 66,4 km/h zu erledigen, das wissen voll und ganz nur jene zu würdigen, die Zeuge von Stucks atembeklemmender Fahrt waren.

Fassen wir die drei Kategorie Sieger des I. Internationalen Berninarenns zusammen:

Tourenwagen: 1. Strazza (Lancia), 17 Min. 47,8 Sek., Stundenmittel 55,8 km/h.

Sportwagen: 1. Momberger (Mercedes Benz), 16 Min. 5 Sek. Stundenmittel 61,7 km/h.

Rennwagen: 1. Stuck (Austro-Daimler), 14 Min. 58,4 Sek. Stundenmittel 66,4 km/h.

Entscheidung in der schweizerischen Automobilmeisterschaft 1929

Mit dem Berninarennen fiel der Vorhang über dem letzten Akt der schweizerischen Automobilmeisterschaft 1929 und so konnten bei der Preisverteilung in St. Moritz auch die schweizerischen Automobilmeister 1929 proklamiert werden, die da sind:

Tourenwagen: Giger O, Zürich (Martini), 386,6 Punkte.

Sportwagen: Scheibler Aug, Laupen (Fiat), 363,9 Punkte.

Rennwagen: Stuber Hans, Bern (Bugatti), 400 Punkte.

Anerkennung für die gute Organisation

Zwei Worte noch zur Organisation: Für die Sektion Graubünden des A.C.S., in deren Händen sie lag, war es keine Kleinigkeit, eine Veranstaltung von solchen Ausmassen durchzuführen, umso mehr, als sie sich zum ersten Mal einer derartigen Aufgabe gegenüber sah. Aber der weitverzweigte Apparat funktionierte tadellos, ohne Störung, ohne Reibung wickelte sich die Sache ab. Wohin man horchte: einstimmig war das Lob und die Anerkennung für die in allen Teilen gelungene Veranstaltung. Das grosse Wagnis ist geglückt, St. Moritz hat seine Feuerprobe auch in automobilistischen Belangen höchst ehrenvoll bestanden und seinen Ruf in die ganze automobilistische Welt hinausgetragen. Und der Erfolg wiegt all die Mühe und Arbeit voll und ganz auf.

Quelle/Copyright: Dr. A. Locher, St. Moritz / www.zwischengas.com

The 1929 Bernina Race - Stuck wins the battle with the mountain

What four or five years ago one would not have dared to think of, what would have been considered a utopia at that time, became reality last summer 1929: St. Moritz, which had developed into the "hub of car tourism" in Alt Fry Rhaetia in an astonishingly short time after the opening of the roads in Graubünden to motor vehicles, entered the scene with a large-scale automobile week, with an event of the kind experienced for the first time in Swiss automobile sport in such dimensions and in such a presentation. And the venture was successful, the great success in every respect. Press commentaries bear eloquent witness to this.

Highlights of the Bernina Race on Switzerland's most difficult mountain track

From a purely sporting point of view, the St. Moritz Meeting reached its climax in the Bernina mountain race. Admittedly, the Swiss sports calendar does not suffer from a lack of mountain test rides. Nevertheless, the Bernina race could be regarded as a happy, valuable enrichment of our car racing business - and it was. Because the Bernina road from Poschiavo to the top of the pass is something unique. We don't want to claim that it is the most beautiful mountain race track in Switzerland, the most beautiful in terms of modern road construction technology. She doesn't want to claim it. But you can confidently grant her the attribute of the most difficult mountain slope in Switzerland.

Berninastrasse as a touchstone for drivers and cars

And this judgement is confirmed by the statements we have heard from drivers and competent experts alike. This is perhaps her greatest attraction, the strongest source of her attraction: the constant difficulties she gives the driver, the unceasing nervous tension she demands and the fight she challenges the man on the steering wheel from the first to the last minute.

From Poschiavo (1,011 m), the starting point, the Bernina road via San Carlo follows the right side of the valley, always rising steadily, at the foot of the mountains surrounding the Pushlav valley, through meadows and mats. At the confluence of the Val Campo, it turns left and winds its way in a series of bends through light mountain forests and lush pastures up to the height of La Rōsa. Even this latter section, with its changing gradients, its partly very tricky curves, places significant demands on man and machine - often the highest gradients are in the hairpin bends - so the situation at La Rōsa becomes even more interesting and piquant. There the track develops its individuality, its "intricate" character, fully and uninhibitedly. One bend and loop on the other, it climbs the steep slopes up to the pass summit (2,251 m), soon left, soon right, reaching out, ducks into the folds of the terrain, jumps cheekily out onto ridges, winds around rocky cliffs, crawls into an avalanche gallery a few metres behind the finish line. Even if the curves are also partially widened, there are still enough difficulties and it means to stay completely on the ground, if one claims that the Bernina road is a touchstone for the qualities of driver and car. With a length of 16.5 km and a difference in altitude of 1,216 m, the course has an average gradient of 7.04% and a maximum gradient of 8.5%.

Klausensieger Chiron fails on the Bernina line

The fact that Bernina Street wants to be taken seriously and that it has its pitfalls may be illustrated by the fact that there were considerable losses in individual categories during the race. Even more memorable is the fact that a Chiron, which today is regarded as the most cautious driver in Europe, failed on the Bernina circuit after winning the Klausen race a week earlier in a dazzling style. Shortly after the start fate befell him: he had to deal with a road wall, demolished a front wheel and retired.

Momberger (Mercedes Benz), Sieger der Kategorie Sportwagen
Momberger (Mercedes Benz), Winner of the category Sports Cars



Impressive field of starters

There was nothing to indicate about the entry success of the first Bernina race. He was excellent for a premiere. A load that exceeded all expectations both quantitatively and qualitatively. No fewer than seven nations took part in this first major automotive battle at the Bernina: Belgium, Germany, France, Italy, Austria, Czechoslovakia and Switzerland. Almost all the aces behind the wheel rendezvoused in St. Moritz. Names? Chiron, Stuck, Rosenberger, Momberger, de Sterlich, Clerici, Prinz zu Leiningen, Zettritz, Strazza among the foreigners, Stuber, Sarbach, Escher, Scheibler, Gloggner, Keller among the Swiss, to name just a few of the celebrities. Also Caracciola, which got on after its victory in the English Tourist Trophy hurriedly an airplane, so that it did not miss the St. Moritzer races, had registered itself, went however at the Bernina not to the start. All in all, a participation that even eclipsed optimistically high hopes and left nothing to be desired in terms of internationality.

Race in the best conditions

A wonderful, sun-drenched summer day moved 25 August 1929 into the country. The chain of cars almost rolled endlessly towards the Bernina hospice and the fields beyond the pass summit. And the Bernina Railway ran special trains, heavily loaded with human freight. Shortly below the large avalanche gallery, at the Wregerhaus, the finishing tape stretched across the road, a good quarter of an hour away from the Bernina hospice.

The touring cars opened the roundabout shortly after 12 noon.

Fast touring cars

Buchwald on Dixi went in the class 750 ccm alone on the journey and finished with 20 min. 26.6 sec., a time to which some larger "caliber" could not approach.

The class 1,100 ccm on Derby saw Schneider clearly in front: 19 min. 47 sec.

Keller on Alfa Romeo was regarded as the favourite of the 1,500 ccm class; he made no bones about it for long with his opponents and resolutely took the lead with 18 minutes 53.6 seconds.

In the two-litre cars class, Petley completed a solo run on Lagonda.

From the class of the three-litre cars the absolute winner of the touring cars should emerge: the experienced Strazza (Lancia) mastered the distance in 17 min. 47.8 sec. and secured thereby the special price for the best touring car time.

A strong field in the 5,000 ccm class was competing for the laurel, with Giger on Martini took off near the top.

As a loner, Hirte (Mercedes Benz) completed his workload in the eight-litre class with 19 minutes 11.4 seconds.

Hard fight at the sports cars

The sports cars went from hard to hard; the battle became sharper and the engines sang brighter. Steinweg fetched itself (B.N.C.) with 18 min. 49.6 sec. the class 1,100, then Gloggner showed with the 1 1/2-Litre car that he is still a mountain driver of format, he arrived nevertheless on his red Bugatti with 18 min. 26.8 sec. as first.

Escher took the thing con brio and got from his Bugatti 2,000 ccm the famous time of 16 min. 15.6 sec., a result, which also Freuler (Steyr) couldn't beat, although he drove the category 5,000 surely home before Lambert.

In the class 8,000 ccm the little Momberger delivered a shining part; in hellish speed and with astonishing security he brought his heavy Mercedes through the innumerable curves. His result of 16 min. 5 sec. speaks for itself; it represents the best time in the sports car category and corresponds to an hourly average of 61.7 km/h.

Stuck winner at the race cars

And then the race cars! Feverish tension hit them, followed them on their way. Life and movement came into the masses. The old, very agile Milanese Clerici was the first place at the 1,100 ccm not to be taken. In 17 minutes 43.6 seconds he swept the track with his Salmson.

In the next class the Bernese Stuber (Bugatti) kept up fully what had been expected of him after his earlier performances. By two minutes he almost pushed back the driving time of the previous class and polished his rival de Sterlich, who is also not carved out of worst wood, with 15 minutes 28.8 sec. smooth and playful.

But with this truly bravura performance the last word had not yet been spoken. Chiron and Stuck were still outstanding. And it was between them that the decision about the first Bernina record had to be made. The Frenchman thunders off - and after only two kilometres lands on a wall. No hair is bent, but a front wheel is in ruins. Which means nothing more than that Chiron, one of the main contenders for the title of "King of Bernina", remains on the track. So Stuck storms the mountain on the hunt for the highest honour. And the daring daredevil makes it, hurls the blue Austro-Daimler through the curves at an uncanny speed and infallible safety. 14 min. 58.4 sec. announces the loudspeaker. Even though Rosenberger comes out of the pipe like a bullet, Stuck can't get under it. Dojmi, who starts in the 8,000 ccm class on his Mercedes Benz in solo gear, doesn't succeed either. So Stuck is the hero of the day, the first to put his name on the list of Bernina records. Only those who have witnessed Stuck's breathtaking ride can fully appreciate what it means to complete the Bernina route at an average speed of 66.4 km/h.

Let's summarize the three category winners of the 1st International Bernina Race:

Touring car: 1st Strazza (Lancia), 17 min. 47.8 sec., hourly average 55.8 km/h.

Sports car: 1st Momberger (Mercedes Benz), 16 min. 5 sec. hourly average 61.7 km/h.

Race car: 1st piece (Austro-Daimler), 14 min. 58.4 sec. hourly average 66.4 km/h.

Decision in the Swiss Automobile Championship 1929

With the Bernina race the curtain fell on the last act of the Swiss Automobile Championship in 1929 and so the Swiss Automobile Champions 1929 could be proclaimed at the award ceremony in St. Moritz:

Touring car : Giger O, Zurich (Martini), 386.6 points.

Sports car: Scheibler Aug, Laupen (Fiat), 363.9 points.

Race car: Stuber Hans, Bern (Bugatti), 400 points.

Recognition for the good organisation

Two more words about the organization: For the Graubünden Section of the A.C.S., in whose hands it lay, it was no small thing to hold an event of such magnitude, all the more so as it faced such a task for the first time. But the widely ramified apparatus functioned perfectly, without disturbance, without friction. Wherever one listened, there was unanimous praise and recognition for the successful event. The great venture was a success, St. Moritz passed its acid test with flying colours in automotive matters and carried its reputation out into the entire automotive world. And the success fully outweighs all the effort and work.

Source/Copyright: Dr. A. Locher, St. Moritz / www.zwischengas.com

ANREISE NACH ST. MORITZ UND ZUM BERNINA PASS

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

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

Anreise per Auto/Motorrad

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

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

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

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

Autoverlad Vereina, Tel. +41 81 288 37 37

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

Den Bernina Pass erreicht man über die Str. 27, die in Celerina nach Süden abzweigt. Während der Streckensperrungen kann nur

bis zum Parkplatz Diavolezza (kostenlos) gefahren werden, ab da kann entweder die Rhätische Bahn, der Postbus oder einer unserer historischen Shuttlebusse benutzt werden, die alle Besucher weiter zur Passhöhe am Ospizio Bernina bringen.

Anreise mit Öffentlichem Verkehr

Bahn

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

Ortsbus Engadin

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

Anreise auf dem Luftweg

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



How to get there:

Arrival to St. Moritz and the Bernina Pass

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

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

Arrival by car/motorbike

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

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

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

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

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

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

The Bernina Pass can be reached via Street no. 27, which branches

off to the south in Celerina. During the closures, you can only drive to the Diavolezza car park (free of charge), from where you can use either the Rhaetian Railway, the Postbus or one of our historic shuttle buses, which take all visitors to the top of the pass at Ospizio Bernina.

Arrival by public transport

Train

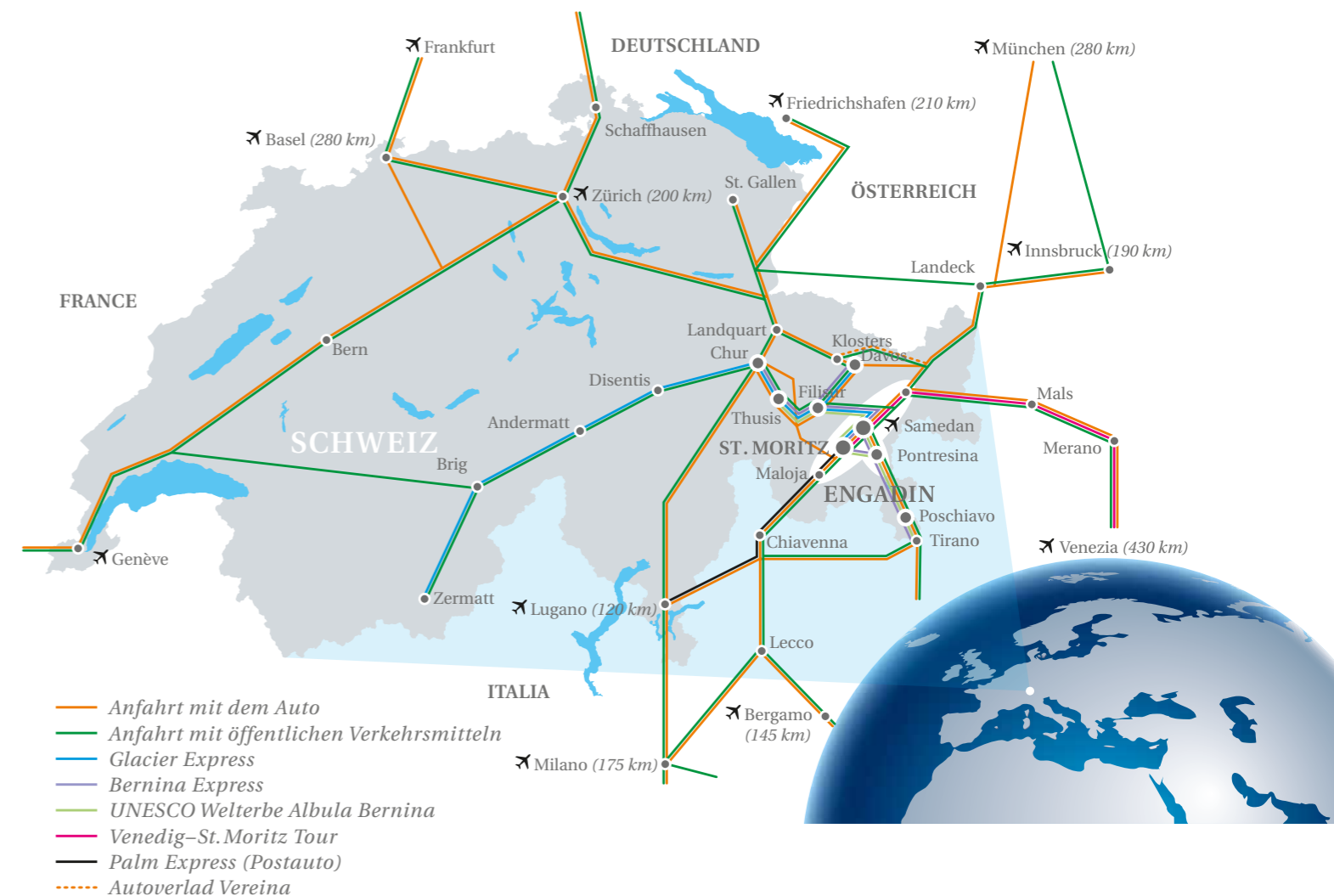
The SBB trains ride from Zurich main station to St. Moritz takes a good 3.5 hours. From Basel, Bern, Lucerne or Milano Centrale you can reach St. Moritz in about 4.5 hours. The ride on the Rhaetian Railway (RhB) from Chur via Tiefencastel, with its winding tunnels and spectacular viaducts, is one of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

Engadine local bus

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

Arrival by air

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



TIMETABLE / ZEITPLAN

ST. MORITZ

FRIDAY, SEPTEMBER 20TH / FREITAG, 20. SEPTEMBER

St. Moritz
Kempinski Grand Hotel des Bains
 Via Mezdi 27

h. 9:00 - 13:00

Technical & Administrative checks
Technische & administrative Überprüfungen

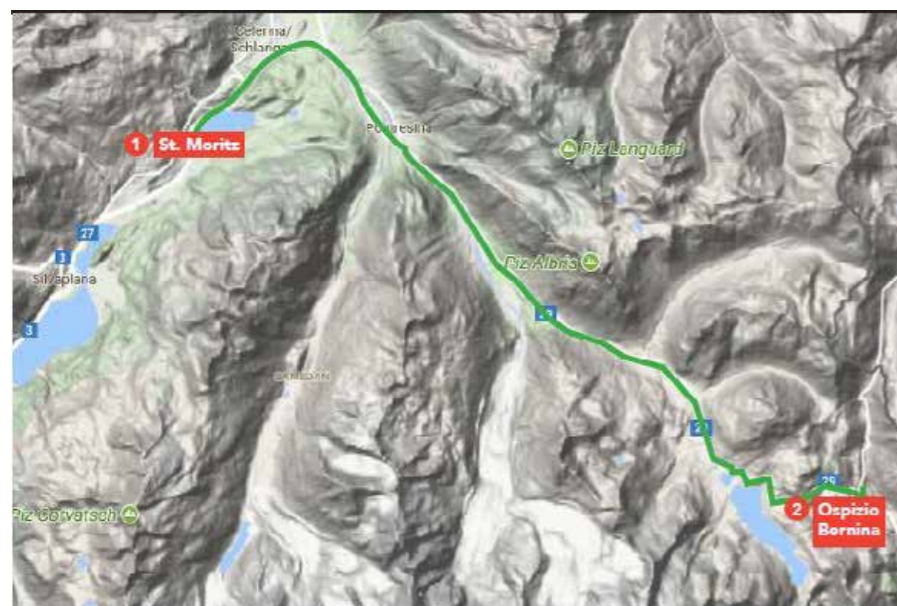
h. 9:15 - 14:00

BGT cars exhibition
Ausstellung der teilnehmenden Fahrzeuge



h. 14:00

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



BERNINA GRAN TURISMO RACETRACK / RENNSTRECKE

SATURDAY, SEPTEMBER 21ST / SAMSTAG, 21. SEPTEMBER

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

h. 7.40 – 11.20

FREE PRACTICE #1 / FREIES TRAINING #1
 FREE PRACTICE #2 / FREIES TRAINING #2

h. 13.40 – 17.20

RACE #1 / RENNEN #1
 RACE #2 / RENNEN #2

h. 07.00 / h. 13.00

> DRIVERS AND CARS ADDRESSED FOR THE DESCENT TO THE STARTING AREA
 > FAHRER UND AUTOS FAHREN ZUM STARTBEREICH

h. 07.30 / h. 13.30

> DRIVERS & CREWS READY
 > FAHRER & CREWS FERTIG ZUM START

h. 07.40 / h. 13.40

> ROAD CLOSED AND AVAILABLE FOR BGT RACE
 > STRASSE GESPERRT UND FERTIG FÜR DAS BGT RENNEN

h. 8.30 / h. 14.30

≈ START OF CAR N. 1
 ≈ START des ersten Fahrzeugs

SUNDAY, SEPTEMBER 22ND / SONNTAG, 22. SEPTEMBER

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

h. 7.40 –

RACE #3 / RENNEN #3

11.20

RACE #4 / RENNEN #4

h. 07.00

> DRIVERS AND CARS ADDRESSED FOR THE DESCENT TO THE STARTING AREA
 > FAHRER UND AUTOS FAHREN ZUM STARTBEREICH

h. 07.30

> DRIVERS & CREWS READY
 > FAHRER & CREWS FERTIG ZUM START

h. 07.40

> ROAD CLOSED AND AVAILABLE FOR BGT RACE
 > STRASSE GESPERRT UND FERTIG FÜR DAS BGT RENNEN

h. 8.30

≈ START OF CAR N. 1
 ≈ Start des ersten Fahrzeugs

h. 12.30 –

Award Ceremony in Poschiavo (Piazza Comunale)

15.00

Preisverleihung in Poschiavo (Piazza Comunale)

BERNINA GRANTURISMO

WORDS AND PHOTOGRAPHY TIM HUTTON

T R I B U T E





There was a plan. Showcase the finished Private Motor Club Porsche 911 at the fourth running of the highly regarded Bernina Gran Turismo, which celebrates the motorsport events held in the St Moritz area of Switzerland dating back to the 1920s.

The 2017 event had been well documented and the entry list was strong for 2018. It took some serious negotiating to ensure our 911 was accepted. The Porsche is such a common car that it takes a truly special example to get a place on a lot of these events; thankfully, we were able to agree a place and the paperwork was filled out, along with the required historic documentation.

Just two weeks after Goodwood Revival, the Bernina Gran Turismo came up fast. The 911 was ready in the preceding week, with Terry Smith applying the finishing touches by hand-painting the 1977 Le Mans livery on the car. It was time to leave. Of course, most sensible entrants chose to transport their cars the 1,400km that laid ahead. This is Private Motor Club, though, so the plan was to drive in one hit from the Midlands to St Moritz, arriving in plenty of time to get the car scrutineered and displayed on the streets of the town.

Around 500km in, we were making good time, but it was clear there was something wrong, as a routine refuel revealed the back of the car was covered in oil. The question was how much had been coming out, and how quickly. I topped up the oil and set back off on the autoroute towards Reims. Anxiously watching my wing mirrors, I could see a cloud of white smoke following the 911, so I pulled into the next petrol station, the oil dripping at a steady pace. In just 20km, I had lost another litre!

My plan of topping up and pushing on to Switzerland to get help was canned. Instead, I called Mathieu Bonnevie, an excellent photographer based in Reims, to ask for help. Around 10 minutes later, I received a call. "Meet me at the old circuit and you can follow me to JMW Racing, they've said they'll take a look." Maybe, just maybe, we could get this

show back on the road...

The setup at JMW was reassuring: an early racing 911 and a 914/6 being prepared for upcoming events showed these guys knew what they were doing. After a quick look around the engine bay, fingers were pointed toward the oil cooler under the engine. But with four to six hours' labour required to get to it and check it out, the 911 was going nowhere; sadly, they were fully booked for the next week.

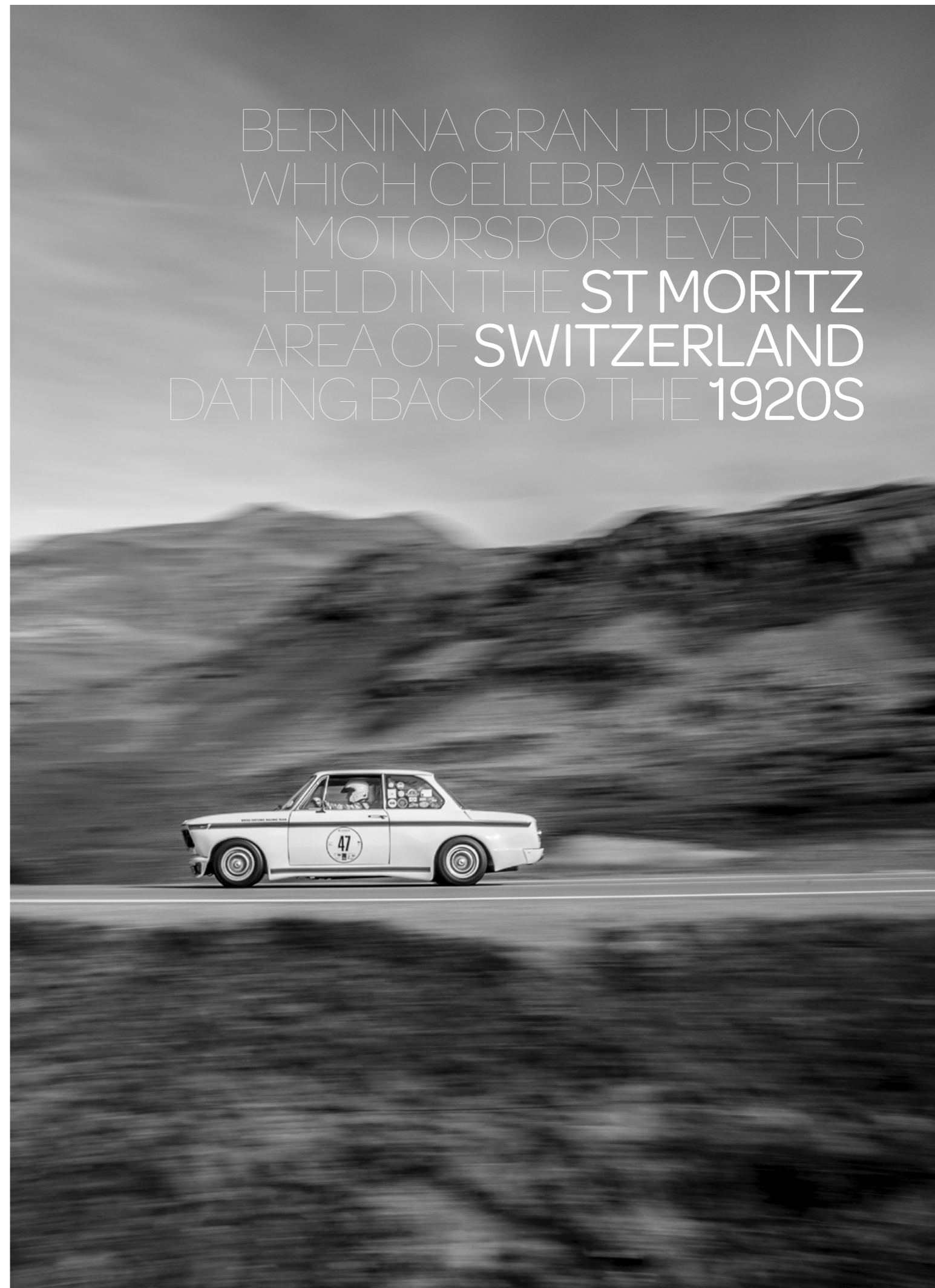
So, Plan B: a hire car and a drive late into the night to St Moritz. I foolishly left this plan in the hands of the insurance company. An hour later, parked near the rental companies in town thanks to a lift from Mathieu, I chased them up again. They told me the offices were now closed and they'd try to secure a rental car in the morning. Unimpressed, I checked into a local hotel and bedded down for the night.

Friday morning I was straight on the phone to the insurance company. An eight-hour drive to St Moritz lay ahead and we needed to be on a chairlift no later than 6:30pm to get to the driver briefing. It wasn't good news: the insurance company was unable to provide a hire car before 4pm. I enquired as to whether I could source my own hire car and they said yes. After a few calls a car was booked – I'm not quite sure how they failed at this task!

It was now 10am, and after a mad dash to the hire company to get the keys to a Renault of some sort, it was 10:30am, so I had 700km to cover in eight hours. I won't bore you with the drive details, as it was pretty mind-numbing. Needless to say, a few petrol and toilet stops plus 700km later, I just made the chairlift. My reward? A blanket and a bottle of the local grog to neck on the journey up to El Paradiso for the briefing and dinner.

The disappointment of the 911 breakdown was still foremost in my mind, but the warm welcome from the organisers and entrants took the edge off it. Listening to the speeches at dinner, it was clear this is an intimate, special event. There's a real family feel, but it's an open family:

BERNINA GRAN TURISMO,
WHICH CELEBRATES THE
MOTORSPORT EVENTS
HELD IN THE ST MORITZ
AREA OF SWITZERLAND
DATING BACK TO THE 1920S





all are welcome. The events of the last two days had ruined me, though, so I declined the invite to a late-night drink with friends and headed to bed, ready for the main event.

Saturday morning, and it was time to rethink the weekend. I needed to ensure I had press access, I needed to know where to go, where the prime positions were and where to park the dreadful Renault I was now lumbered with. Luckily, the organisers had already thought this through; the ground staff were expecting me and at the top of the climb I was handed a driver's wristband, giving me full access.

This was my first chance to see the other entrants as they started to arrive from their first practice run, including a Bugatti Type 35C, a handful of Lancia Stratos, a Jaguar Lister Costin, a Frazer Nash, an Audi Quattro, a Jaguar XK 120, a Low Drag E-Type, an Aston Martin DB 2/4, a Lancia Delta S4, Alfa Romeos galore and of course a few Porsche 911s.

Seeing the latter was a particularly hard pill for me to swallow. With the sun burning off the clouds and the first run complete, I seized the chance and jumped in the hire car to experience the course. It's 5.7km of perfect tarmac between La Rösa and Hospizio Bernina. It's a fast course, but it feels safe; even though you're climbing a mountain, the edges aren't scary, the road is wide and the corners

are sweeping. Another wave of disappointment rushed through me – I should be in the 911!

The quicker drivers posted times under four minutes during practice, while the competition consists of three official runs that are amalgamated and topped up with any penalties. Talk in the paddock is of the pace of the Lancia S4 in the regularity class.

With the drivers on lunch, I drove up and down the course a few times to find a suitable spot to park and take photos. Once the course was live, I wouldn't be going anywhere for a few hours. Saturday afternoon would see two runs, followed by dinner down in La Rösa. Sunday would see a final run followed by the awards ceremony. The final results are based on the driver's two best runs.

With the car parked and my first shot planned, the cars started to make their way down to the startline. This is the most beautiful hillclimb I've ever been to – the view down through the course to La Rösa is stunning. I wanted to sit down on a blanket with a cheese

board and a glass of red wine and enjoy the cars coming up the hill, but that wouldn't allow me to capture the event with images! The first competitive run was a flurry of activity as I tried to catch as many different angles as possible.

The Lancia S4 was visibly fast. It didn't make as much noise as some of the other entrants, but it's ruthless in the way it gathers speed, making it incredibly tricky to photograph! Crowd favourite was Charles Morgan in a 1934 Morgan Three-Wheeler. Charles is no stranger to three-wheeled adventures, having traversed America in the modern incarnation of the car on the Gumball Rally.

While there were a number of 911s, Lancia was the marque that was perhaps best represented: five Stratos together is not a sight you normally see, let alone adding a Martini Integrale and the S4, as well as a couple of Fulvias. But the best was yet to come, as at the very end of the day a Lancia 037 finally broke cover, not in time for the second run, but even just parked in the paddock its presence was formidable.

There was just time for a quick freshen-up and a trip to the local cigar shop before heading down to the startline for dinner. It was a relaxed affair, with everyone in good spirits as the sun descended behind the mountains. The 17th-century building has been carefully restored and is the perfect setting for an intimate evening with new friends. It felt like I'd been welcomed into a family home and the food was local and excellent. It was tempting to stay out, but there was the issue of the 30km drive back to the hotel via the hillclimb course in pitch darkness!

Sunday morning, I headed back up to the top of the hillclimb. Initially the sun was shining, but in a matter of minutes a mist rolled in and proceedings were delayed. Once again the 911's demise came into play, as I needed to get the hire car back to Lille for Monday morning and be on a Eurostar train at 9:30am. I captured a few more photos before saying my goodbyes and getting back on the road. The sat nav predicted a 9:30pm arrival in Lens on the outskirts of Lille and I set off.

Around an hour into the journey, I crossed into Italy. Alarm bells rang: Italy is definitely not on the way back to France! The navigation decided the quickest possible

IT WAS CLEAR THIS IS AN INTIMATE, SPECIAL EVENT. THERE'S A REAL FAMILY FEEL, BUT IT'S AN OPEN FAMILY: ALL ARE WELCOME

I WAS LEFT WONDERING WHERE I WOULD HAVE PLACED IN THE 911. THERE'S ONLY ONE THING FOR IT, COME BACK IN 2019 AND FIND OUT. SEE YOU ON 20 SEPTEMBER NEXT YEAR!

route back was via Italy and with the prospect of a night in a Novotel on a industrial estate ahead, I chose to suck it up and make the slight detour to Cernobbio for a light lunch at Villa d'Este. Upon arrival at the gates in my underwhelming Renault, I was politely turned away due to a private event. My heart was set on lunch overlooking Lake Como by now, so I headed down to Harry's Bar for a caprese salad and a glass of Pinot Grigio – bliss!

By my calculations, the detour and lunch should have had me in Lens at 11:30pm. Perfect, except 100km down the road there was a breakdown in a section of roadworks in a single-file tunnel. Great! A one-hour delay walking around the carriageway ensued. If it wasn't for the fact that the car was due back around now, I would have conceded defeat and booked a hotel, but I couldn't, not today. I got back on the road and within minutes of crossing into France encountered the most intense rainstorm. Visibility was down to 50 yards and speed was crawling pace. I pulled in for fuel and was nearly blown away as the freak storm passed through the petrol station. Could things get any worse?

By now, daylight was fading, there was still 550km to go and the

mood was low. I pushed on as much as I dared, but Waze's quickest route seemed set on the shortest distance, taking me on a selection of wet and leafy back roads that left me feeling like I was being punished. Somehow, I managed to get the ETA down from 1am to midnight, and on arrival I fell straight into bed.

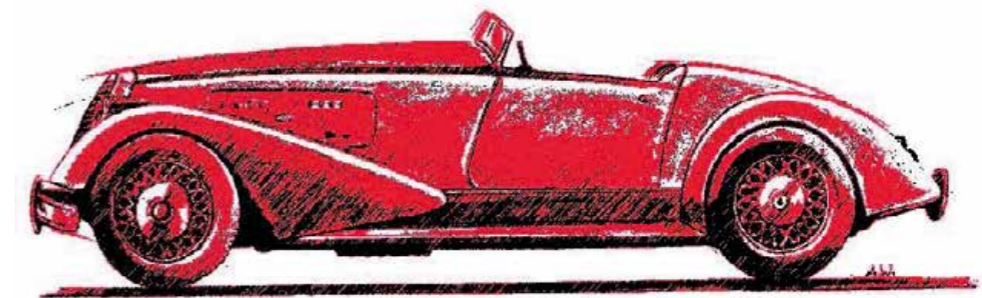
Just a few hours later, I was en route to Lille to drop off the car. The mileage allowance was 700km, with a fee for every kilometre over that, so this was going to be a expensive rental. On top of that there was no time to fill up, so the hire car ended up costing over €800 plus a couple of speeding fines. But I made the train at least, so I could finally sit back and relax for a few hours.

The end result of the Bernina Gran Turismo saw victory going to one of the Lancia Stratos, the quickest individual time of the weekend was by the Lancia S4 with a blistering 3:16.84 – almost 12 seconds quicker than the winning Gr4 Stratos, but with regularity penalties added there was no chance of the S4 winning. I was left wondering where I would have placed in the 911. There's only one thing for it, come back in 2019 and find out. See you on 20 September next year!



Klassikerschmiede

die Spezialisten für historische Fahrzeuge



Pflege und Wartung aus einer Hand!

- Motortechnik
- Getriebe
- Fahrwerk und Bremsen
- Innenausstattung
- Service
- Einstellarbeiten
- Kfz-Elektrik
- Karosserie und Lack
- Holzarbeiten
- Zeitgenössische Accessoires

Johannes Jäger
Diplomingenieur
für Fahrzeugtechnik

Alfred Smidt
Kraftfahrzeug-
mechanikermeister

83607 Holzkirchen -
Großhartpenning
Wargauer Straße 5

Telefon /Telefax
08024 / 60 80 97 0
www.klassikerschmiede.de





Der Plan war, den gerade fertiggestellten Private Motor Club Porsche 911 beim vierten Lauf der Bernina Gran Turismo zu präsentieren, der Motorsportveranstaltung im schweizerischen St. Moritz, die den Original-Event von 1929/30 feiert.

Die Veranstaltung 2017 war gut dokumentiert, die Teilnehmerliste für 2018 war stark. Es bedurfte einiger Verhandlungen, um sicherzustellen, dass unser 911er akzeptiert wurde. Der Porsche ist so ein gewöhnliches Auto, dass es bei vielen dieser Veranstaltungen nicht mehr einfach ist, einen Platz zu bekommen.

Der 911 wurde erst in der vergangenen Woche mit der Handbemalung der 1977er Le Mans-Lackierung abreifefertig. Natürlich haben sich die meisten vernünftigen Teilnehmer dafür entschieden, ihre Autos auf der Anreise zu transportieren. Wir sind jedoch der Private Motor Club, also wollten wir in einem Ritt von den englischen Midlands nach St. Moritz fahren und trotzdem rechtzeitig ankommen. Die ersten 500 Kilometer klappten auch gut, aber dann war klar, dass etwas nicht stimmte. Ein Tankstopp ergab, dass das Heck des Autos verölt war. Ich füllte das Öl auf und machte mich wieder auf den Weg. In den Außenspiegeln konnte ich hinter dem 911 eine weiße Rauchwolke sehen, also fuhr ich unter gleichmäßigem Tropfen zur nächsten Tankstelle. Auf nur 20 km hatte ich einen weiteren Liter verloren!

Den Plan, bis in die Schweiz zu fahren, um dort Hilfe zu bekommen, gab ich auf. Stattdessen rief ich Mathieu Bonnevie, einen ausgezeichneten Fotografen aus Reims, an, um ihn um Hilfe zu bitten. Etwa 10 Minuten später erhielt ich seinen Anruf: „Treffen wir uns an der alten Rennstrecke, dann folgst Du mir zu JMW Racing, die es sich ansehen werden.“ Vielleicht ein Hoffnungsschimmer.

Das Setup bei JMW war beruhigend: Ein früher 911er und ein 914/6er, die auf bevorstehende Events vorbereitet wurden, zeigten, dass diese Jungs wussten, was sie taten. Nach einem kurzen Blick in den Motorraum war der Ölkühler als Fehlerquelle lokalisiert, eine Reparatur aber erst nächste Woche möglich. Also Plan B: Ein Mietwagen und eine Fahrt bis spät in die Nacht nach St. Moritz.

Freitagmorgen um 10:30 Uhr kam ich los, hatte also 700 km in acht Stunden zurückzulegen. Unnötig zu sagen - ein paar Tank- und Toilettenstopps plus 700 km später habe ich gerade so den Sessellift erreicht, der mich hoch nach El Paradiso zum Briefing und Abendessen bringen sollte. Eine Decke und eine Flasche Grog trugen dazu bei, das ich mich während der kurzen Fahrt etwas ausruhen konnte.

Die Enttäuschung über die Panne stand noch im Vordergrund, aber die herzliche Begrüßung durch die Organisatoren und Teilnehmer hat mich getröstet. Bei den Reden beim Abendessen wurde mir klar, dass

es sich um eine intime, besondere Veranstaltung handelt. Ein echtes Familiengefühl kommt auf, aber es ist eine offene Familie, bei der alle willkommen sind.

Samstagmorgen. Es wird Zeit, das Wochenende zu planen. Ich musste sicherstellen, dass ich überall Zugang hatte, ich musste wissen, wohin ich gehen sollte, wo die besten Positionen zum Fotografieren waren und wo ich den schrecklichen Renault parken konnte. Glücklicherweise hatten die Organisatoren das bereits durchdacht; das Bodenpersonal erwartete mich auf der Passhöhe, wo ich ein Fahrerarmband bekam, das mir vollen Zugang verschaffte.

Dies war meine erste Gelegenheit, die anderen Teilnehmer zu sehen, die nach ihrem ersten Trainingslauf ankamen, darunter ein Bugatti Typ 35C, eine Handvoll Lancia Stratos, ein Jaguar Lister Costin, ein Frazer Nash, ein Audi Quattro, ein Jaguar XK 120, ein echter Low Drag E-Type, ein Aston Martin DB 2/4, ein Lancia Delta S4, Alfa Romeos und natürlich ein paar Porsche 911.

Letzteres zu sehen, war für mich besonders hart. Als die Sonne die Wolken verdrängte und die beiden ersten Läufe abgeschlossen waren, ergriff ich die Gelegenheit und sprang in den Mietwagen, um die Rennstrecke zu erleben. Es sind 5,7 km perfekter Asphalt zwischen La Rösa und Hospizio Bernina. Es ist ein schneller Kurs, aber er fühlt sich sicher an. Obwohl man einen Berg erklimmt, sind die Abhänge nicht beängstigend, und sowohl die Straße als auch die Kurven sind breit und machen Lust. Ich sollte im 911er sein!

Die schnelleren Fahrer fuhrten im Training Zeiten unter vier Minuten. Der Wettbewerb besteht aus drei offiziellen Läufen, die zusammengelegt und mit eventuellen Strafen aufgerechnet werden. Im Fahrerlager wird über das Tempo des Lancia S4 in der Regularity Class diskutiert.

Während die Fahrer beim Mittagessen waren, fuhr ich einige Male die Strecke hinauf und hinunter, um einen geeigneten Platz zum Parken und Fotografieren zu finden. Sobald der Kurs gesperrt ist, würde ich für ein paar Stunden nirgendwo hingehen können. Am Samstagnachmittag gab es zwei Läufe, gefolgt von einem Abendessen unten in La Rösa. Am Sonntag folgten zwei weitere Läufe mit anschließender Siegerehrung. Die Endergebnisse basieren auf den drei besten Läufen des Fahrers.

Nachdem das Auto geparkt war und mein erster Foto-Schuss geplant war, machten sich die Autos auf den Weg zur Startlinie. Dies ist der schönste Berg, den ich je bestiegen habe - der Blick über den Kurs hinunter nach La Rösa ist atemberaubend. Ich hätte mich gerne mit einer Käseplatte und einem Glas Rotwein auf eine Decke gesetzt und die Autos genossen, die den Berg hinauffahren, aber das hätte es



LEICA NOCTIVID 10x42

Näher ran! Leica Aussichtspunkt auf dem Berninapass.

Verfolgen Sie das Bernina Gran Turismo mit Leica Fernoptiken vom Leica Aussichtspunkt.

Leica Camera AG stellt interessierten Beobachtern eine Reihe von Fernoptiken zur Verfügung um das Rennen von der Passhöhe aus näher zu verfolgen.

Erleben Sie die 10-fache Vergrößerung durch ein Leica Noctivid, dem besten Fernglas das Leica je gebaut hat, oder schauen Sie durch ein Spektiv mit 50-facher Vergrößerung.

Der Leica Aussichtspunkt befindet sich auf dem Berninapass auf einer Anhöhe zirka 500m in Richtung La Rösa auf der rechten Seite. Der Weg ist von der Passhöhe aus gekennzeichnet. Der Aussichtspunkt ist am Samstag von 7:45 - 17:30 Uhr und am Sonntag von 7:45 - 12:00 Uhr geöffnet.

mir nicht erlaubt, das Ereignis in Bildern festzuhalten!

Der Lancia S4 war sichtlich schnell. Er machte nicht so viel Lärm wie einige der anderen Teilnehmer, aber es ist unglaublich, wie er Geschwindigkeit aufnimmt, was es extrem schwierig macht, zu fotografieren! Publikumsliebbling war Charles Morgan in einem Morgan Three-Wheeler von 1934. Charles ist kein Unbekannter, nachdem er Amerika in der modernen Inkarnation des Autos auf der Gumball Rallye durchfahren hat.

Während es mehrere 911er im Teilnehmerfeld gab, war Lancia die Marke, die am besten vertreten war: Fünf Stratos zusammen sind eine Sehenswürdigkeit, die man normalerweise nicht so leicht zu Gesicht bekommt, geschweige denn einen Martini Integrale und den S4 sowie ein paar Fulvias. Aber das Beste stand noch bevor, denn am Ende des Tages kam plötzlich ein Lancia O37 aus der Deckung - leider nicht rechtzeitig für den zweiten Lauf, er parkte nur im Fahrerlager - aber seine Präsenz war gewaltig.

Es blieb nur noch kurz Zeit um sich frisch zu machen, sowie für einen Ausflug in den lokalen Zigarrenladen, bevor es zum Abendessen in die Stazione della Poste in La Rösa bei Startlinie ging. Das war eine entspannte Angelegenheit mit sehr guter Stimmung. Das Gebäude aus dem 17. Jahrhundert wurde sorgfältig restauriert und bietet den perfekten Rahmen für einen gemütlichen Abend mit neuen Freunden. Es fühlte sich an, als wäre ich in einem Familienhaus willkommen geheißen worden. Das Essen war lokal und ausgezeichnet. Es war verlockend, länger dort zu bleiben, aber da war noch die 30 Kilometer lange Rückfahrt zum Hotel über den Pass, bei Dunkelheit!

Sonntagmorgens war ich wieder auf der Passhöhe. Anfangs schien die Sonne, aber innerhalb weniger Minuten kam im oberen Teil der Rennstrecke Nebel auf und der Ablauf verzögerte sich. Wieder einmal kam der Untergang meines 911 ins Spiel, denn ich musste den Mietwagen am Montagmorgen zurück nach Lille bringen und um 21:30 Uhr in einem Eurostar-Zug sitzen. Ich machte noch ein paar weitere Fotos, bevor ich mich verabschiedete. Das Navigationssystem sagte eine Ankunft in Lens am Stadtrand von Lille um 21:30 Uhr voraus und ich machte mich auf den Weg. Etwa eine Stunde nach meiner Abreise

kam ich nach Italien. Meine Alarmglocken läuteten: Italien ist definitiv nicht auf dem Weg zurück nach Frankreich! Aber die Navigation hat entschieden, so schnell wie möglich zu fahren.

Der Rückweg führte also über Italien und so entschied ich mich, den ursprünglichen Plan aufzugeben und einen kleinen Abstecher nach Cernobbio zu einem leichten Mittagessen in der Villa d'Este zu machen. Als ich in meinem Renault an den Gates ankam, wurde ich jedoch höflich wegen einer privaten Veranstaltung abgewiesen. Ich war inzwischen aber auf ein Mittagessen mit Blick auf den Comer See eingerichtet, also ging ich in Harry's Bar für einen Caprese-Salat und ein Glas Pinot Grigio - Glückseligkeit pur!

Nach meinen Berechnungen hätten der Umweg und das Mittagessen mich um 23:30 Uhr in Lens ankommen lassen sollen. Perfekt, nur dass es 100 km vor dem Ziel eine Panne in einer einspurigen Baustelle in einem Tunnel gab. Großartig! Wenige Minuten nach der Grenze nach Frankreich traf ich dann auf den heftigsten Regensturm mit einer Sichtweite von 50 und Krabbeltempo. Beim Tanken wurde ich fast weggeblasen, als ein Freaksturm durch die Tankstelle zog. Könnte es noch schlimmer werden? Irgendwie gelang es mir trotzdem, die Ankunftszeit von 1 Uhr morgens auf Mitternacht herunterzubekommen: Nach der Ankunft fiel ich direkt ins Bett, nur um wenige Stunden später schon wieder auf dem Weg nach Lille zu sein, um das Auto abzugeben. In der Mieta waren nur 700 km inklusive und es blieb keine Zeit mehr zum Tanken, so dass es eine saftige Mieta werden würde: Über 800 € plus ein paar Strafzettel für zu schnelles Fahren. Aber am Ende bin ich in den Zug gestiegen und konnte mich endlich zurücklehnen und ein paar Stunden entspannen.

Das Endergebnis des Bernina Gran Turismo brachte den Sieg eines der Lancia Stratos, die schnellste Einzelzeit des Wochenendes war der Lancia S4 mit unglaublichen 3:16.84 - fast 12 Sekunden schneller als der siegreiche Gr4 Stratos, aber mit Regelmäßigkeitsstrafen gab es keine Chance auf den S4-Sieg. Ich fragte mich, wo ich den 911er platziert hätte. Es gibt nur eine Lösung dafür: 2019 zurück zu kommen und es herauszufinden. Wir sehen uns am 20. September nächsten Jahres!



Chris R. Walti
CEO of SRT



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

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

Dienstleistungen:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



Preventing is less painful than healing.



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

Airport Office:
Engadin Airport
Piazza Aviatica 2
7503 Samedan (Engadin)
Switzerland

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



DAS ORGANISATIONSTEAM DER BERNINA GRAN TURISMO

THE ORGANIZING TEAM OF THE BERNINA GRAN TURISMO



Carlos Rubia Simon

Ich war gerade achtzehn Jahre alt, als ich die Kraft des 2.0 L Motors meines Opel Kadett GSI 16V spürte. Bald spürte ich auch meinen ersten Unfall, nach nur zwei Monaten Führerschein, als ich den charakteristisch schlechten Grip meines Autos kennenlernen musste.

Bald träumte ich von meinem nächsten Auto und behielt seither meine Leidenschaft für die Welt des Autofahrens. Ich erinnere mich noch heute daran, wie ich alle Marken und Modelle der damaligen Zeit an den Scheinwerfern unterscheiden konnte. Mit gerade mal 20 hatte ich bereits mehr als 10 Autos, denen jedoch das erbärmliche Ende meines Opel Kadett erspart blieb.

Nach Abschluss meines Studiums an der Fakultät für Chemie in Barcelona wurde mir klar, dass meine Berufung nicht mehr die gleiche war wie zuvor. Nach einigen Monaten bei Nestlé entschied ich mich, mein Studium der Unternehmenskommunikation fortzusetzen und mich bis heute weiterzuentwickeln. Heute sehe meine beiden Leidenschaften als Mitglied des Bernina Gran Turismo Team vereint.

Tag für Tag genieße ich die Gelegenheit, im Automobilssektor und in der Kommunikation innerhalb der Welt der Oldtimer weiter zu lernen und zu wachsen, und danke dem gesamten erfahrenen Team für alles, was sie mir beibringen.

Carlos Rubia Simon

I was just eighteen years old when I felt the power of the 2.0 L engine of my Opel Kadett GSI 16V. Soon I also felt my first accident, after only two months driving license, when I had to get to know the characteristic bad grip of my car.

Soon I dreamed of my next car and kept my passion for the world of driving ever since. I still remember how I could distinguish all brands and models of that time by their headlights. At just 20 I already had more than 10 cars, but they were spared the miserable end of my Opel Kadett.

After completing my studies at the Faculty of Chemistry in Barcelona, I realized that my vocation was no longer the same as before. After a few months at Nestlé, I decided to continue my studies in Corporate

Communications and continue to develop to this day. Today, I see my two passions united as a member of the Bernina Gran Turismo team.

Day after day, I enjoy the opportunity to continue learning and growing in the automotive sector and in communication within the vintage car world, and thank the whole experienced team for everything they teach me.



Claus Müller

In meiner Generation konnte man kaum erwarten, den Führerschein zu machen. Anfangs eingefleischter Motorradfahrer, stand bald eine alte Ducati 200 Elite in der Garage. Während ihrer Reparatur hatte ich die Idee, einen Oldtimer-Teilemarkt zu organisieren. Sieben Jahre später, 1993, entstand daraus eine der ersten großen Oldtimermessen, die „Classic Mobil“ in der Münchner Olympiahalle.

Schließlich kam ich zur Bernina Gran Turismo, wo ich meine Erfahrung in ein großartiges Team einbringen kann, das mit Kompetenz und Herzblut imstande ist, eine der weltbesten Veranstaltungen für historische Rennfahrzeuge auf die Beine zu stellen.

Meine zweite Leidenschaft ist das Reisen - was gibt es besseres, als zwei große Themen zu verbinden und mit guten Freunden und einem roten Faden die Welt und ihre Kulturen kennen zu lernen?

Auch bei der Bernina Gran Turismo kommen zahlreiche Gleichgesinnte aus den unterschiedlichsten Ecken der Welt zusammen, um ihrem Hobby in der wundervollen Landschaft des Engadins nachzugehen und ihre einzigartigen Fahrzeuge einem interessierten Publikum in Aktion zu zeigen. Wie schön, dass es so etwas gibt! Genießen Sie es mit uns!

Claus Müller

In my generation, you couldn't wait to get your driver's license. In the beginning, a confirmed motorcyclist, soon an old Ducati 200 Elite stood in the garage. During her repair I had the idea to organize a vintage car parts market. Seven years later, in 1993, it became one of the first big classic car fairs, the "Classic Mobil" in Munich's Olympiahalle.

Finally I came to Bernina Gran Turismo, where I can contribute my

experience to a great team that is capable of organizing one of the world's best events for historic racing cars with competence and passion.

My second passion is travelling - what could be better than combining two big themes and getting to know the world and its cultures with good friends and a common thread?

At the Bernina Gran Turismo, too, many like-minded people from all over the world come together to pursue their hobby in the magnificent landscape of the Engadine and show their unique vehicles to an interested public in action. How wonderful that such a thing exists! Enjoy it with us!



Florian Seidl

Geboren und aufgewachsen in München, bin ich nach dem Abschluss als Betriebswirt mit MBA ins internationale Projektmanagement eingestiegen. Im Anschluss gründete ich meine eigene Firma, Carficionado, die international im Sammlungs-Management von Fahrzeugen tätig ist. Klassische Autos sind Teil meines Lebensstils und Leidenschaft zugleich.

2013 wurde mir das Bernina-Projekt vorgestellt und ich war vom Charme und der Herausforderung begeistert. Von da an gab es kein Zurück, 2015 konnte es zum ersten Mal stattfinden. Unter ziemlich dramatischen Umständen hatte die verrückte Gruppe, die das BGT-Team bildet, es geschafft. Mit all den Dramen und fantastischen Situationen, die ein solches Unterfangen mit sich bringt.

Heute genieße ich es, dass das Konzept eines jungen, temperamentvollen, hochkarätigen, sehr limitierten historischen Bergrennveranstaltung von Fahrern, Zuschauern, Sponsoren und den lokalen Partnern geschätzt wird. Kompromisslos bei Sicherheit, eingebettet in magische Orte: Wir leben die „Grand Tour“ des klassischen Motorsports in St. Moritz. Mit Freunde sehe ich auf das, was wir bisher zusammen erreicht haben; aber das ist nur der Anfang einer weiter vielversprechenden Zukunft.

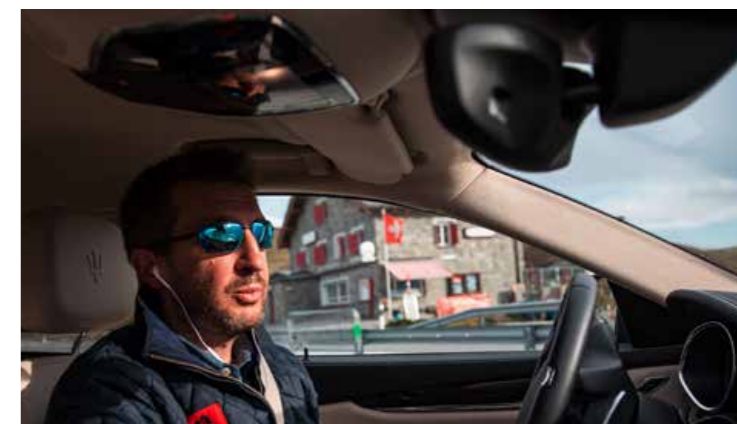
Florian Seidl

Born and raised in Munich, I graduated from business economics with an MBA and subsequently went into international project management.

I moved on and founded my own company Carficionado which deals in international collection management. Ever since classic cars had been a lifestyle and passion.

2013 the Bernina project was introduced to me and I was taken by its charm and challenge. I never looked back and got it finally happening in 2015 for the first time. Under quite dramatic circumstances this crazy band of women and men that form the BGT team made it work, with all the drama and epic situations that surround such an endeavour.

Today I enjoy that the concept of a young spirited, high-end, very limited historic hill-climb event is appreciated by drivers, spectators, sponsors and the local comity. No compromise on safety and epic places, we live the Grand Tour of classic motoring in St Moritz. Kind of proud what we have achieved so far, but: hey, that is only a start of things to come.



Luca Moiso

Nach 10 Jahren in einer Werbeagentur als Senior Account und Account Manager konnte ich von 2010 bis 2012 nicht nur als „Big Fan“, sondern auch in einer professionellen Rolle als Mille Miglia Project Manager in die Welt der Oldtimer einsteigen, wo ich mir auch einen Überblick über alle Features der Veranstaltung verschaffen konnte, die sich auf Logistik und das Management von Sponsoringaktivitäten und Nebenprojekten mit besonderem Fokus auf Automobil- und Luxusmarken spezialisiert hat.

Neben meiner Tätigkeit beim „schönsten Rennen der Welt“ war ich auch Mitglied des Organisationsteams eines Internationalen Concours d'Elegance und hatte somit die Möglichkeit, an den relevanten Aspekten einer eher „statischen“ Veranstaltung teilzunehmen, und mich sowohl um die Teilnehmeranmeldungen, als auch die Customer Relations zu kümmern.

Seit 2015 gibt mir Bernina Gran Turismo die Möglichkeit, in einem internationalen Umfeld zu arbeiten, sowohl in Bezug auf die Veranstaltungsorte - St. Moritz, das Engadin und das Valposchiavo - als auch auf Teilnehmer, Eventpartner und Teamkollegen. Selbst jetzt, wo sich das Event konsolidiert hat, stellt BGT immer noch eine unglaubliche Herausforderung dar, wenn es darum geht, das Event als ein Muss im „Bergrennen-Kalender“ zu etablieren, oder auch in Bezug auf die ganz besondere Atmosphäre, die eine Veranstaltung schaffen kann, bei der pure Leidenschaft und Kameradschaft eine wichtige Rolle spielen, um die gute alte Zeit wieder aufleben zu lassen.

Luca Moiso

After a 10-year experience in an advertising agency as Senior Account and Account Manager, I could indeed enter the classic car world not only as a “big fan” but also in a professional role as Mille Miglia Project Manager from 2010 to 2012, where I could overview all the features of the Event nonetheless specialising in logistics and the management of sponsorship activities and side projects, with a specific focus on Automotive and luxury brands.

Further to “La corsa più bella del mondo”, I was also a member of the organizing team of an International Concours d’Elegance, having therefore the opportunity to be involved in the relevant features of a more “static” event, looking after entry management and CRM operations.

Since 2015, Bernina Gran Turismo is giving me the opportunity to work in a International environment both in terms of event locations – St. Moritz, the Engadine and the Valposchiavo - participants, Event’s partners and teammates; now a more consolidated Event, BGT still represents an incredible challenge in the effort of putting the Event as a “must” not only in the hillclimb calendar but also in terms of the very particular atmosphere the event can create, where pure passion, “camaraderie” and the good old days can relive.



Lukas Gold

Lukas Gold – ist geboren und aufgewachsen in Hamburg. Lukas ist der Schweiz schon seit früher Jugend nicht nur wegen des Alpinismus eng verbunden. Nach beruflichen Stationen in Hamburg, Berlin, Brüssel und dem Nahen Osten machte Lukas 2008 die Schweiz zu seiner Wahlheimat. Lukas ist beruflich vorwiegend im Engadin, Basel und Zürich tätig. An klassischen Autos interessiert Lukas insbesondere deren Auswirkung auf die gesellschaftliche Mobilität und deren Veränderung im Laufe der Geschichte. Eine der Leidenschaften von Lukas ist die Dokumentarphotographie. Klassische Autos geraten immer mehr in den Fokus seiner Leica M10-P. Als Teammitglied des BGT ist Lukas verantwortlich für den Aufbau und die Betreuung strategischer Partnerschaften sowie das Sponsoring zuständig.

Lukas Gold

Lukas Gold - was born and grown up in Hamburg. Lukas has been closely associated with Switzerland since his early youth, not only because of the alpinism. After working in Hamburg, Berlin, Brussels and the Middle East, Lukas made Switzerland his adopted country in 2008. Lukas works mainly in the Engadin valley, Basel and Zurich. Lukas is particularly interested in the impact of classic cars on social mobility and their changes in the course of history. One of Luke’s passions is documentary photography. Classic cars are getting more and more the focus of his Leica M10-P camera. As a member of the BGT team, Lukas is responsible for the development and support of strategic partnerships as well as sponsoring.

Das vollständige Team der Bernina Gran Turismo 2018 mit dem Poster-Auto der BGT 2019 (ein 1965er Alfa Romeo Giulia TZ2)

The whole Team of Bernina Gran Turismo 2018 with the poster car of BGT 2019 (a 1965 Alfa Romeo Giulia TZ2)



CAMERON

ENGINEERING & MOTORSPORT LTD

CAMERON RACING ENGINES

- HISTORIC VEHICLE RESTORATION & SERVICING
- CNC PRECISION ENGINEERING
- PANEL BEATING
- FABRICATION
- SERVICE BAY
- TRIMMING
- ENGINE BUILDING / MANUFACTURING
- ALL IN-HOUSE BY OUR HIGHLY SKILLED TEAM



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

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

ASS – DER MOTOR DER SCHWEIZER AUTOMOBIL- UND KARTSZENE

ASS - THE ENGINE OF THE SWISS AUTOMOTIVE AND KART SCENE

Der Verband «Auto Sport Schweiz» (ASS) steht an der Spitze des Schweizer Automobil- und Kartrennsports. 2004 wurde er von der «Fédération Internationale de l'Automobile» (FIA) zum Träger der nationalen Sporthoheit für die Schweiz ernannt. In dieser Funktion setzt sich der Verband «Auto Sport Schweiz» für die nationale Umsetzung des Internationalen Sportgesetzes ein. Dank einheitlichen Bestimmungen u.a. über Lizenzen, Rennstrecken und Technik sind ein fairer Wettbewerb und die Zukunft des Sports gesichert.

Gleichzeitig ist der Verband auch leistungsstarker Motor der Schweizer Automobil- und Kartrennszene. Mit viel Engagement werden die rund 3000 lizenzierten Fahrerinnen und Fahrer und die über 500 Funktionäre betreut, beraten und gefördert. Der Verband setzt sich zum Ziel, den Automobil- und Kartrennsport in der Schweiz weiter zu stärken und mit innovativen Lösungen und Partnerschaften nachhaltig auszubauen. ASS und seine Ausschüsse koordinieren die nationalen Meisterschaften, übernehmen die Streckenabnahmen und erstellen den nationalen Veranstaltungskalender. ASS ist zudem zuständig für die Erstellung der Reglemente und deren Einhaltung sowie die Betreuung der Sportgerichtsbarkeit sowie der Aus- und Weiterbildung der Offiziellen (Sportkommissare, Rennleiter, Technische Kommissare, Streckenkommissare).

Zu den weiteren Aufgaben von ASS gehört ausserdem ein regelmässiger Austausch mit der FIA, Swiss Olympic sowie mit anderen Verbänden. Wichtig ist dem ASS auch eine gute Zusammenarbeit und ein aktiver Austausch mit Vertretern aus Sport, Politik, Wirtschaft und Medien.

Weitere Infos zu Auto Sport Schweiz sind im Internet unter www.motorsport.ch erhältlich. Dort finden Sie unter anderem auch alle Rennkalender, sämtliche Ergebnisse, die einzelnen Reglemente sowie aktuelle News rund um den Schweizer Motorsport.

The association "Auto Sport Schweiz" (ASS) is at the forefront of Swiss automobile and kart racing. In 2004, the "Fédération Internationale de l'Automobile" (FIA) appointed it as the holder of national sports sovereignty for Switzerland. In this capacity, the "Auto Sport Schweiz" association is committed to the national implementation of the International Sporting Code. Thanks to uniform regulations on licences, race tracks and technology, fair competition and the future of sport are ensured.

At the same time, the association is also a powerful engine of the Swiss automobile and kart racing scene. The approximately 3000 licensed drivers and more than 500 officials are looked after, advised and supported with a great deal of commitment. The association's goal is to further strengthen automobile and kart racing in Switzerland and expand it sustainably with innovative solutions and partnerships. ASS and its committees coordinate the national championships, take over track inspections and prepare the national calendar of events. ASS is also responsible for drawing up and complying with the regulations as well as supervising the sports judiciary and the training and further education of the officials (sports commissioners, race directors, technical commissioners, track commissioners).

Other tasks of ASS also include regular exchanges with the FIA, Swiss Olympic and other associations. The ASS also attaches great importance to good cooperation and active exchange between representatives from sport, politics, business and the media.

Further information on Auto Sport Switzerland can be found on the Internet at www.motorsport.ch. There you will also find all racing calendars, all results, the individual regulations and the latest news on Swiss motorsport.



DIE ALPEN AUF PAPIER

MODE & LIFESTYLE | GESCHICHTE & KULTUR | ARCHITEKTUR & LANDSCHAFT | AUTOS & TECHNIK | LUXUS | KULINARIK | PEOPLE | GOSSIP | TRENDS & SHOPPING

BIANCO ALPINE LIFESTYLE MAGAZINE

BERNINA GT ✦ TEDDY-MÄNTEL ✦ DIOGENES-VERLEGER KEEL ✦ CRESTA RUN

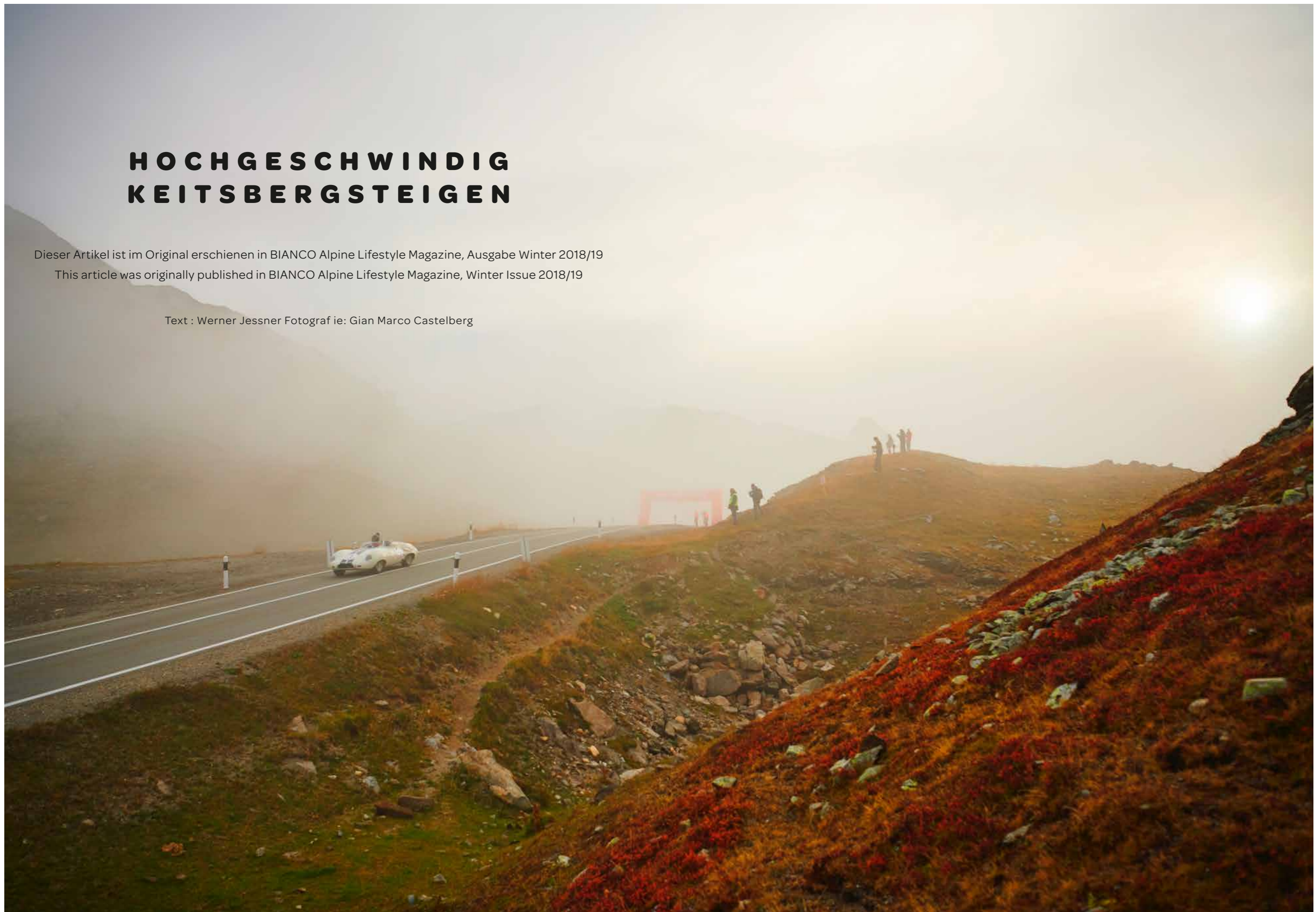
BIANCO
ALPINE LIFESTYLE MAGAZINE

www.biancomag.ch

HOCHGESCHWINDIG KEITSBERGSTEIGEN

Dieser Artikel ist im Original erschienen in BIANCO Alpine Lifestyle Magazine, Ausgabe Winter 2018/19
This article was originally published in BIANCO Alpine Lifestyle Magazine, Winter Issue 2018/19

Text : Werner Jessner Fotografie: Gian Marco Castelberg



Stierkampf, Alpinismus und Autorennen waren die einzigen Sportarten, die Ernest Hemingway anerkannte. Die Bernina Gran Turismo verbindet sie alle drei, findet Kurt Engelhorn. Aber gut, er hat es ja auch erfunden.



Halb sieben Uhr morgens, kalter Wind schiebt Wolken in Höhe des Berninapasses vom Engadin nach Süden, viele Wolken. Es friert, das Hospiz hat gerade geöffnet, die Kaffeemaschine baut Druck auf. Im Osten, irgendwo hinter den Dreitausendern an der italienischen Grenze, hat sich die Sonne auf den Weg gemacht, muss sie wohl, selbst wenn man sie kaum ahnt in den Nebelfetzen. Plötzlich ein Brüllen in der Stille, gefolgt von einem Bellen und kurz darauf einem Jaulen. Weitere Stimmen fallen ein, rhythmisch schreien sie den jungen Tag an. Es wird Zeit, die Espressotasse wegzustellen und nach draußen zu gehen, um den seltenen Tieren die Reverenz zu erweisen.

Das Schnattern: ein Bugatti 35C, Baujahr 1927. Das Klopfen: ein Vauxhall, Baujahr 1913. Das mehrstimmige Jaulen: gleich fünf Lancia Stratos. Das Brüllen: ein Ford Falcon. Das Furzen: ein Lancia Delta S4 aus der Gruppe B. Das Böllern: ein Morgan Threewheeler.

Dazwischen wärmen sich Alfas, Austins, Porsches und Jaguars auf, außerdem ein paar Autos, von denen die ersten schlotternden Touristen die Markenembleme studieren, um zu Hause erzählen zu können, was sie soeben fotografiert haben: AC. Frazer. Adler. O.S.C.A. Und was macht der kantige Volvo 244 GL in diesem Umfeld?

Das macht viel vom Charme der Bernina Gran Turismo aus: bunte Vielfalt, Offenheit, die Liebe zum Altmetall, die Liebe zum Fahren am Berg. Bereits im vierten Jahr wurde der Berninapass von La Rösa bis zum Hospiz an einem Herbstwochenende für den öffentlichen Verkehr gesperrt, damit Enthusiasten hier, pardon, die Sau rauslassen können. Wie weit, das kann jeder Fahrer selbst entscheiden. Es gibt die Competition-Klasse, in der es tatsächlich um die Bestzeit geht, daneben aber die Regularity-Klasse, wo man einen Schnitt von 80 Kilometern/Stunde möglichst präzise treffen soll. Auch hier wird ordentlich Gas gegeben, der Spaß steht bei den allermeisten vor der Präzision.

Der Berninapass ist ein bedeutender Alpenübergang, seit Menschen die Alpen überqueren, Gotthard hin oder her. Bis in die 1920er Jahre waren Pferde und Fuhrwerke, auch Schlitten Transportmittel des Vertrauens, und an der heute liebevoll renovierten Poststation in La Rösa konnten Pferde gewechselt, konnte gegessen, getrunken und geschlafen werden, bevor man sich auf den mühsamen Weg nach Norden machte. Dann kamen die Autos, kam Asphalt, und selbst wenn der Schnee auf der Passhöhe acht, neun Meter

hoch liegt, wird die Straße geräumt und man fährt halt zwischen weißen Wänden, was dem Abenteuer bis heute keinen Abbruch tut.

Aus dem nahen St. Moritz schwappten die Automobilisten herüber, und 1929 wurde die Internationale Automobilwoche St. Moritz veranstaltet, mit dem Rennen über den Bernina als Höhepunkt und Fahrern wie «Bergkönig» Hans Stuck, Rudolf Caracciola oder Louis Chiron.

Kurt Engelhorn hat einen weißen Overall an, dazu ein Käppi, wie es Fahrer damals getragen haben, und einen Schal. Er ist gross und schlank, sein Schnauz lässt ihn frappant zeitkorrekt erscheinen, als er sich in seinen Jaguar Lister Costin Baujahr 1959 schält. Ihm ist zu verdanken, dass es dieses Rennen wieder gibt. Sein Urgroßvater hat einst BASF gegründet, sein Vater Boehringer Mannheim groß gemacht und später verkauft. Kurt (man ist hier per Vorname bei der Bernina Gran Turismo) liebt und vermehrt schöne Dinge. Autos,

klar, aber auch Immobilien, von denen alle etwas haben: Das «El Paradiso» über St. Moritz ist beinahe zu stilvoll, um noch «Berghütte» genannt zu werden. Ähnliches gilt für die ehemalige Poststation in La Rösa, direkt an der Startlinie der Bernina Gran Turismo: Hier wurde das Alte bewahrt und mit modernen Mitteln bewohnbar gemacht, ohne dem Gebäude aber die Seele zu rauben. «Rough Luxe» nennt Kurt Engelhorn das, und dazu gehört eben auch, dass das Badewasser mit Holzöfen auf Temperatur gebracht wird, die Türstöcke auf Stirnhöhe enden und im Winter geschlossen ist, weil die Hauswasserleitung leider nicht frostsicher ist.

Diesem Charme ist auch die Bernina Gran Turismo verpflichtet: alt, aber besonders. Wertvoll, aber im Zweifelsfall zählt das Herz mehr als die Brieftasche (was auch den Volvo 244 im Starterfeld erklärt). Mehr als 80 Starter wird es nie geben, man will den familiären Charakter behalten. Carl Gustav Magnusson, im anderen Leben ein bedeutender Industriedesigner mit Wohnort

New York und Mailand, ist hier schlicht Carl, steht mit einem Porsche 912 am Start und definiert die Bernina Gran Turismo als eines von drei Pflicht-Events des Klassiker-Jahres neben dem Historic Le Mans und dem Festival of Speed in Goodwood. «Aber die Bernina Gran Turismo ist das sympathischste.»

Genius loci trifft alte, starke Autos, die von ihren Besitzern gebändigt werden wollen, da sind wir wieder bei Hemingway. Kein ESP, kein ABS, dafür Ehrfurcht gebietende Leistung. Einen Porsche 911 RS, einen frühen Aston Martin musst du ernst nehmen, genau wie den Berg. Dabei ist die Route ziemlich flüssig, der Asphalt so eben, dass man selbst mit Formel-Autos Spaß hat, etwa Johannes Jäger in einem Formel Ford aus dem Jahr 1971 oder Ewan Cameron mit einem Harrier Formel 5000, einem Auto jener US-Serie, die mit Motoren bis fünf Litern Hubraum der Formel 1 Ende der 1960er Jahre Konkurrenz machen sollten. Wie das zusammenpasst? Siehe oben. Vielfalt, Enthusiasmus, Herz, Können.

Die Passstrasse auf den Bernina verändert auch ohne Tempolimit ihr Gesicht nicht. Viele Kurven im dritten oder vierten Gang, an zwei Stellen nehmen Schikanen aus Strohballen ein wenig Tempo raus. Wohl einzigartig: Um auf einer öffentlichen Straße rennen zu dürfen, spendierten Kurt Engelhorn und Co. zusätzliche Leitschienen, die selbstverständlich permanent stehen bleiben. So haben alle etwas von dieser schönen Veranstaltung im Herbst, sogar ungestüme Motorradfahrer auf der Durchreise im Mai.

Die Stimmung unten im Tal in La Rösa mag angespannt sein aber nicht verkrampft. Die meisten Starter haben schon zu viel erlebt, um sich von einem Bergrennen emotional außer Tritt bringen zu lassen. Das gilt auch für die Autos, samt und sonders in gutem bis sehr gutem Zustand. Patina ist okay, technische Fahrlässigkeiten wären es nicht. Selbst der Vauxhall aus dem Jahr 1913 hoppelt nach wenigen Metern des Anschlebens durch sein Team klaglos an. Der Lancia



Sturzhelm, aber keine Sicherheitsgurte, von Nackenstütze oder Überrollbügel ganz zu schweigen: Bernina Gran Turismo bedeutet auch Selbstverantwortung.

Crash helmet, but no safety belts, not to mention headrest or roll bar: Bernina Gran Turismo also means self-responsibility.



Zu zweit findet man mehr: Sollte der Reihensechszylinder nicht starten, kann es sich vermutlich nur um einen technischen Defekt handeln.

If the in-line six-cylinder doesn't start, it can probably only be a technical defect.



Ob britisch, italienisch oder schwedisch (ganz hinten): Klassiker sind international.

Whether British, Italian or Swedish (at the very back): classics are international.



Keine gelungene Veranstaltung ohne Mustang. Vor allem, wenn es sich um einen Shelby handelt.

No successful event without Mustang. Especially if it is a Shelby.



Welche Idylle! Man achte auch auf den gegenläufigen Drehzahlmesser und das Radio mit MW- und LW-Empfang.

What an idyll! Also pay attention to the rev counter and the radio with MW and LW reception.

Formelautos? Selbstverständlich! Ewan Cameron attackierte den Bernina mit seinem Harrier F5000 aus dem Jahr 1969. Schon das Reifenprofil lässt Erinnerungen an vergangene Heldentaten aufkommen.

Formula cars? Of course! Ewan Camefon attacked the Bernina with his Harrier F5000 from 1969. Already the tread pattern reminds of past heroic deeds.





Der Geist des Bernina Gran Turismo: Christian Klainguti und sein Riley aus dem Jahr 1929 gehören genauso hierher wie der Audi Urquattro aus der 1980ern im Hintergrund oder der rote O.S.C.A. aus den frühen 1960ern daneben.

The spirit of the Bernina Gran Turismo: Christian Klainguti and his 1929 Riley belong here as much as the Audi Urquattro from the 1980s in the background or the red O.S.C.A. from the early 1960s next to it.



Ein drahtiger Mann, ein schlankes Auto: Kurt Engelhorn und sein Jaguar Lister Costin aus dem Jahr 1959. (Der Pilot ist geringfügig älter.)

A wiry man, a slim car: Kurt Engelhorn and his Jaguar Lister Costin from 1959. (The pilot is slightly older.)



Kurt Engelhorn im kniehohen Jaguar Lister Costin, Baujahr 1959.
Kurt Engelhorn in knee-high Jaguar Lister Costin, built 1959.



Charles Morgan im bestialisch lauten Morgan Threewheeler, Baujahr 1934.
Charles Morgan in the bestially loud Morgan Threewheeler from 1934.



Gian-Pietro Rosetti im atemberaubenden Maserati A6CGS, Baujahr 1954
Gian-Pietro Rosetti in the breathtaking Maserati A6CGS, built 1954.



Vic Jacob im Austin Healey 3000 Mark I in seltener Stelvio-Ausführung, Baujahr 1960.
Vic Jacob in the Austin Healey 3000 Mark I in rare Stelvio version. Built in 1960.

Delta Integrale, Ex-Carlos Sainz und noch mit originaler Startnummer aus der Rallye-WM, verliert da und dort ein wenig Lack, aber auf einem Picasso kritzelst du ja auch nicht mit dem Kugelschreiber rum, wenn ihm an einer Ecke die blaue Farbe abgeht. Die Startintervalle werden so gewählt, dass die Schnellen nicht auf die Langsamen auflaufen können. Da wartet der Starter unten eben ein wenig länger, bevor man einen, der es ganz ernst meint und rhythmisch das Gaspedal melkt, unten losschickt.

Die großen Dramen bleiben erwartungsgemäß aus, obwohl das Tempo hoch ist. Die Fahrerei ist durchaus ernst, die Helden haben zu kämpfen und tun das auch. Die schmalen Bugatti-Räder, die Walzen der Formel-Autos, die Slicks der Rennwagen, die Serienräder der Alfas und Porsches: Alle bekommen so viel Haftungsaufgaben, wie sie verarbeiten können; ein Idealzustand. Größter Unsicherheitsfaktor bleibt das Wetter, denn der Bernina ist der Bernina, und wenn die Wolken das Zeitkorsett durcheinanderschieben, weil man nichts sieht, dann ist das eben so. Nur der Chauffeur vom Postauto telefoniert (wahrscheinlich mit seinem Chef), denn mit der Pünktlichkeit wird das heute

nichts mehr. Daneben steht ein Rudel Bündner Jäger, trotz früher Stunde bereits mit Bieren in den Händen. «Die haben keine Freude mit uns, wir verjagen wohl das Rotwild», mutmaßt ein Teilnehmer, doch mitnichten: Die Show ist für sie längst gelaufen, einer der Ihren hat einen Hirsch erlegt, Achtender, der wird nun begossen, und die vermeintlich finsternen Blicke sind bloß Unsicherheit, ob man sich, so wie man ist, den wertvollen Autos nähern kann, und ja, man kann. Gern sogar.

Oben am Parkplatz vor dem Hospiz, wo die fertig gerannten Autos ausschnauen, sieht es schon anders aus, hier wird fotografiert und fachkundig gefragt, Fahrer mischen sich unter Zuschauer, sogar die Sonne ist durchgekommen, jetzt endgültig. Es wird gegessen und getrunken, später zieht die Karawane nach St. Moritz und lässt es sich gut gehen, ganz im Stil der alten Tage. Dazu gehört auch, dass fast jeder Teilnehmer einen Pokal bekommt, weil er durch die Marken- und Zeitenvielfalt in aller Regel ziemlich allein ist in seiner Klasse und somit ein Sieger.

Gäbe es die Bernina Grand Turismo nicht, man müsste sie richtiggehend erfinden.



Dieses Foto könnte 100 Jahre alt sein, wenn nur der neumodische Asphalt nicht wäre: Vauxhall 30-98, Baujahr 1913, zu seiner Zeit mit 90 PS ein sehr schneller Sporttourer.

This photo could be 100 years old, if only the modern asphalt were not: Vauxhall 30-98, built in 1913, at its time with 90 hp a very fast sport tourer.

Es sieht unzweifelhaft besser aus, wenn ein graziler O.S.C.A. 1600 Zagato über den Bernina fährt statt mächtiger SUVs.

It undoubtedly looks better when a graceful O.S.C.A. 1600 Zagato drives over the Bernina instead of powerful SUVs.



Tom Jeck in seinem einzigartigen Triumph Asper, Baujahr 1960.

Tom Jeck in his unique Triumph Asper, year of construction: 1960.



Kay Rimmele im 550 kg leichten Nomad Mark I, Baujahr 1967.

Kay Rimmele in the 550 kg light Nomad Mark I, year 1967.



Carsten Müller, MdB und Vorsitzender des Parlamentskreises Automobiles Kulturgut, in einem 1961er Lotus Elite.

Carsten Müller, MdB and chairman of the Parliamentary Group Automobiles Kulturgut, in a 1961 Lotus Elite.



Alexander Boller im, pardon, bollernden Ford Falcon, Baujahr 1965.

Alexander Boller in the, pardon, "bollernden" Ford Falcon, year of construction 1965.



Was für ein Name für eine Siegerin: Dana Perfetti, Lancia Fulvia Coupé 1600, Baujahr 1970.

What a name for a winner: Dana Perfetti, Lancia Fulvia Coupé 1600, built in 1970.

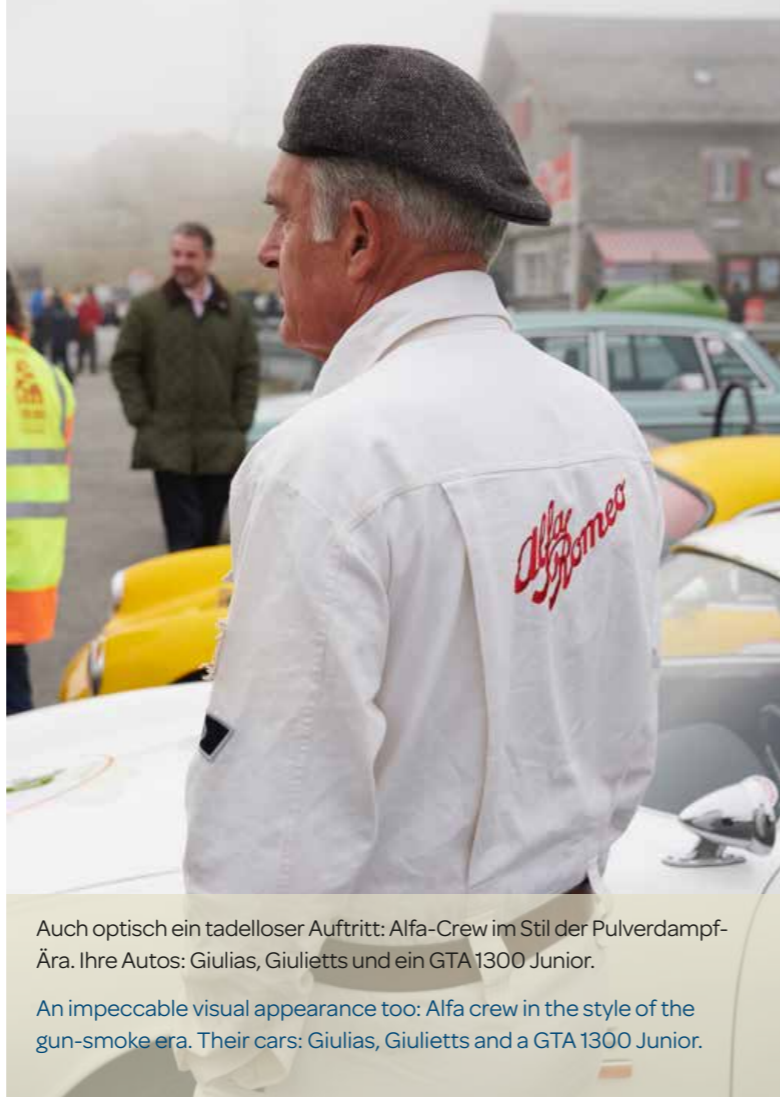
Tudor Robert, Vauxhall: Vor-Weltkriegs-Autos verlangen eine gewisse Hemdsärmeligkeit. Vor allem, wenn es sich um vor dem ersten Weltkrieg handelt.

Tudor Robert, Vauxhall: Pre-world war cars demand a certain shirkness. Especially if it's before the First World War.



Fachsimpeln am Start: Huron Formel Ford 1600 aus dem Jahr 1971. Fahrer: Johannes Jäger.

Talk shop at the start: Huron Formula Ford 1600 from 1971. Driver: Johannes Jäger.



Auch optisch ein tadelloser Auftritt: Alfa-Crew im Stil der Pulverdampf-Ära. Ihre Autos: Giulias, Giulietts und ein GTA 1300 Junior.

An impeccable visual appearance too: Alfa crew in the style of the gun-smoke era. Their cars: Giulias, Giulietts and a GTA 1300 Junior.

ENGLISH SUMMARY

BERNINA GRAN TURISMO

Last autumn, the Bernina Pass was closed off between La Rösa and the hospice during an entire weekend for the fourth Bernina Gran Turismo, where enthusiasts can go wild in their classic cars. They compete in several classes, either for the fastest time or to hit a cut of 80 kilometres per hour as precisely as possible. But at the end of the day they're all just here to have fun, and almost everyone ends up with a trophy of some sort, because given the variety of the cars' brands and build years almost all participants are literally a league of their own – and therefore winners.

Kurt Engelhorn rollt runter zum Trainingsstart. Am Freitag und Samstag war das Wetter noch fein. Am Sonntag gar nicht mehr.

Kurt Engelhorn rolls down to the training start. On Friday and Saturday the weather was fine. Not at all on Sunday.





www.stmoritz.com



BAINVEGNI

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



RENT THE HOUSE

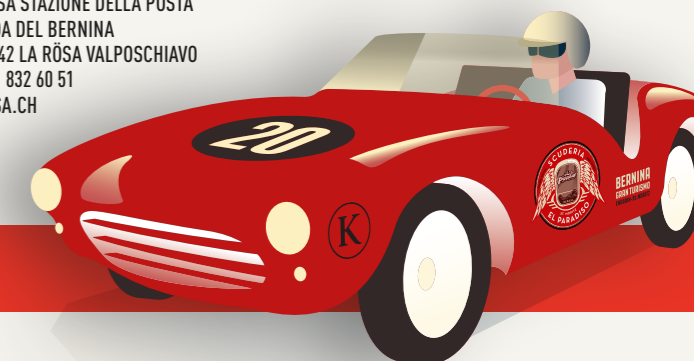
La Rösä bietet eine Fülle alpiner Quality Time für bis zu 50 Gäste zum Übernachten und 150 Gäste zum Feiern für Apéro & Bankett. Sie schlummern in Holzbetten auf handgefertigten Matratzen aus Rosshaar mit Blick auf die Berge. Zudem laden zwei nostalgische, mit Holz geheizten Badestuben zum Baderitual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



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

Home of 20.-22.09.2019

BERNINA GRAN TURISMO



99 JAHRE MOTO GUZZI

MOTORRAD-AUSSTELLUNG IM KEMPINSKI GRAND HOTEL DES BAINS, ST. MORITZ BAD

14.-22. SEPTEMBER 2019

Bereits zum zweiten Mal wird sich im Foyer des Kempinski Grand Hotel des Bains in St. Moritz Bad eine kleine, aber feine Motorradausstellung installieren. Nachdem im letzten Jahr der Focus auf Rennmotorrädern der verschiedenen Jahrzehnte lag, werden bereits vom 14. bis 22. September 2019 ausschließlich Motorräder der Marke Moto Guzzi ausgestellt.

Die legendären Motorräder aus Mandello del Lario in Italien werden seit beinahe 100 Jahren gebaut (Firmengründung 15. März 1921) und durch rege Rennbeteiligung bekannt. Das erste Serienmodell, die Moto Guzzi „Normale“ mit 498 ccm und 9 PS wurde von 1921 bis 1924 hergestellt. Bereits 1924 gewann Guido Mentasti die erste 500 ccm Europameisterschaft und schon 1925 baute man mit 300 Mitarbeitern insgesamt 1.200 Motorräder. 1934 war Moto Guzzi der größte Motorradhersteller in Italien und 1935 gewann Stanley Wood aus Irland mit einer 500 ccm „Bicilindra“ als erster Pilot auf einer ausländischen Maschine die Senior TT auf der Isle of Man.

Die Nachkriegszeit war geprägt durch Modelle wie die Airone (250 ccm), die Astore und die bekannte Falcone (beide 500 ccm). Sogar eine Rennmaschine mit einem für Motorräder eher untypischen V8-Motor wurde 1955 gebaut. 1967 wurde die V7 vorgestellt, die zunächst mit 700, dann mit 750 und schließlich 850 ccm im legendären 90 Grad

V2 motorisiert war, der – kombiniert mit Kardanantrieb - auch in der Moto Guzzi Tourenmaschine „California“ und der sportlichen „Le Mans“ Verwendung fand und längst das charakteristische Merkmal der Marke darstellt.

Bei unserer Ausstellung zum Thema können Sie vom 14. bis 22.09.2019 die folgenden, historisch bedeutsamen, Moto Guzzi Modelle aus der Nähe betrachten*:

- Moto Guzzi Normale (1924)
- Moto Guzzi C4V (1925)
- Moto Guzzi Grillo (1932)
- Moto Guzzi Motoleggera (1946)
- Moto Guzzi Dondolino (1948)
- Moto Guzzi Astore (1950)
- Moto Guzzi Galetto (1954)
- Moto Guzzi Le Mans (1976)
- Moto Guzzi V85TT (2019)

*Vorläufige Liste, vorbehaltlich Änderung

Text: Claus Müller, Fotos: Otto Ziegler



99 years of Moto Guzzi

Motorcycle exhibition at the Kempinski Grand Hotel des Bains, St. Moritz Bad

September 14th to 22nd, 2019

Already for the second time a small but fine motorcycle exhibition will be installed in the foyer of the Kempinski Grand Hotel des Bains in St. Moritz Bad. After last year's focus on racing motorcycles of the various decades, only Moto Guzzi motorcycles will be exhibited from 14 to 22 September 2019.

The legendary motorcycles from Mandello del Lario in Italy have been built for almost 100 years (the company was founded on 15 March 1921) and are known for their active racing participation. The first series model, the Moto Guzzi "Normale" with 498 ccm and 9 HP was produced from 1921 to 1924. Already in 1924 Guido Mentasti won the first 500 ccm European Championship and already in 1925 they built a total of 1.200 motorcycles with 300 employees. 1934 Moto Guzzi was the biggest motorcycle manufacturer in Italy and 1935 Stanley Wood from Ireland won the Senior TT on the Isle of Man with a 500 ccm "Bicilindra" as the first pilot on a foreign machine.

The post-war period was marked by models such as the Airone (250 cc), the Astore and the famous Falcone (both 500 cc). Even a racing machine with a V8 engine - rather atypical for motorcycles - was built in 1955. Eventually, 1967 the V7 was introduced, which was motorized first with 700, then with 750 and finally 850 ccm in the legendary 90 degrees V2, which - combined with cardan-shaft drive - was also used in the Moto Guzzi touring machine "California" and the sporty "Le Mans". Since then, the V2 engine became the characteristic feature of the marque.

At our exhibition from 14 to 22 September 2019, you can take a close look at the following historically significant Moto Guzzi models*:

- Moto Guzzi Normale (1924)
- Moto Guzzi C4V (1925)
- Moto Guzzi Grillo (1932)
- Moto Guzzi Motoleggera (1946)
- Moto Guzzi Dondolino (1948)
- Moto Guzzi Astore (1950)
- Moto Guzzi Galetto (1954)
- Moto Guzzi Le Mans (1976)
- Moto Guzzi V85TT (2019)

*Provisional list, subject to amendment

Text: Claus Müller, Photos: Otto Ziegler



DIE BERNINA GRAN TURISMO AMBASSADORS

THE BERNINA GRAN TURISMO AMBASSADORS



Carl Gustav Magnusson

Ich bin seit meiner frühen Kindheit von großartigen Autos fasziniert, als wir zum ersten Mal von Schweden nach Westkanada zogen und oft Autos mit den Zeicheninstrumenten meines Vaters, der Ingenieur war, skizzierten. Im Alter von 15 Jahren konnte ich mein erstes Auto kaufen, ein Chevy Coupé von 1934 für 50 Dollar. Ich baute es zu einem Hot Rod um, fuhr damit auf der Ranch herum und achtete darauf, kein Vieh zu überfahren. Ich habe Road & Track abonniert, was mir die europäischen Autosportnachrichten nach Hause brachte. Ich hatte nach Europa geschrieben, um Broschüren von Siata, Stanguellini, Nardi, Borgward, Dyna Panhard usw. geschickt zu bekommen.

Als ich Architekt wurde, interessierte ich mich für Morgans, Alfas und einen VW Samba, der seit 45 Jahren Teil der Familie war. Als Industriedesigner bei Charles Eames in Los Angeles und später als Designchef bei Knoll International waren es BMWs, Minis und zuletzt Abarths für historische Rallyes. Derzeit sind es die Porsche, die ich sowohl täglich als auch bei der Bernina Gran Turismo fahre.

Nachdem ich im Engadin gelebt hatte, wurde ich mit der Geographie sehr vertraut und traf glücklicherweise einen begeisterten Kollegen, Kurt Engelhorn, der die Bernina GT gründete. Ich wurde zur Teilnahme an der ersten Bernina GT eingeladen und habe seither bei jeder Ausgabe mitgemacht, da ich immer einen Beifahrer mitnehme, meist ein Mitglied der Familie.

Es ist die Mischung aus der Begeisterung der Teilnehmer, dem außergewöhnlichen Angebot an Performance-Autos, der Geographie und der Kameradschaft nach Feierabend, die zu einem einzigartigen Welterlebnis führt.

Als Bernina GT-Botschafter hoffe ich, dass du dabei bist und wir uns dort treffen!

Carl Gustav Magnusson

I have been fascinated by great cars since early childhood when we first moved from Sweden to Western Canada and often sketching

cars using my engineer father's draughting instruments. At age 15 I was able to buy my first car, a 1934 Chevy coupe for \$50. I proceeded to make it into a hot rod and drive around the ranch being careful not to hit cattle. I subscribed to Road & Track which brought me the European autosports news. I would mail to Europe for brochures which included Siata, Stanguellini, Nardi, Borgward, Dyna Panhard etc.

When I became an architect I was into Morgans, Alfas and a VW Samba which continues in the family for 45 years now. As an industrial designer with Charles Eames in Los Angeles, and later head of design for Knoll International it was BMWs, Minis and more recently Abarths for historic rallies. Currently it's Porsches which I drive daily and race at the Bernina GT.

Having lived in the Engadine I became very familiar with the geography and fortunately met a fellow enthusiast, Kurt Engelhorn, who founded the Bernina GT. I was invited to partake in the first Bernina Gran Turismo and have entered every one since always taking along a co-driver, usually a member of the family.

It is the mix of enthusiasm of the fellow entrants, the extraordinary array of performance cars, geography and after hour camaraderie at that adds up to a unique world experience.

As a Bernina GT ambassador, I hope you join in and meet you there!



Diego Rodriguez, Costa Rica (Latein- und Südamerika)

Geboren und aufgewachsen in San Jose, Costa Rica, bin ich seitdem von Autos umgeben. Mein Großvater war einer der Gründer des Automovil Club de Costa Rica, mein Vater - ein großer Oldtimer-Enthusiast - war Gründer des Club de Autos Antiguos de Costa Rica. Von ihm habe ich diese Leidenschaft hauptsächlich geerbt.

Mein erstes Auto war ein 1927er Ford Model T, den ich im Alter von 14 Jahren kaufen konnte. Ich brauchte über 4 Jahre, um ihn zu restaurieren. Seitdem wusste ich, dass ich von Restaurierungen leben musste, und kurz nach meinem Abschluss als Wirtschaftsingenieur konnte ich vor zehn Jahren meinen eigenen Laden, die Restauraciones Clasicas, mit bis heute über 200 restaurierten Autos, eröffnen.

Derzeit beschäftige ich mich mit europäischen Sportwagen, von Jaguar bis Porsche, BMW, Mercedes, etc. Mein Lieblingsauto, das ich bei Events einsetze, ist mein 63er E-Type, den zu fahren immer wieder ein Erlebnis ist.

Ich bin im Vorstand des Club de Autos Antiguos de Costa Rica, Porsche Club de Costa Rica, Asociacion Centroamericana de Autos Historicos, Automovil Club de Costa Rica und Mitglied der CHI, der Internationalen Historischen Kommission der FIA. Durch diese Organisationen konnte ich großartige Menschen kennenlernen und neue Freunde gewinnen, wie z.B. Claus Müller, den ich bei einem Roadtrip in Europa kennengelernt habe. Wir treffen uns jedes Jahr auf der Monterey Car Week und letzten August, während der Monterey Car Week 2018 stellte er mir Carlos Rubia Simon vor und wir verbrachten mehrere Stunden damit, über Autos, Rallyes und vor allem über dieses große Ereignis, die Bernina Gran Turismo, zu sprechen.

Als Botschafter der Bernina Gran Turismo bin ich sehr stolz darauf, nun Teil dieser Veranstaltung zu sein, und freue mich darauf, viele Enthusiasten zu treffen, die dieses Rennen jedes Jahr besser machen werden!

Diego Rodriguez, Costa Rica (Latin and South America)

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

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

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

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



James Nicholls

Der anglo-italienische James Nicholls ist ein Fernsehmoderator, Autor und Fotograf, der in Sydney, Australien, lebt. Seine Artikel erscheinen in vielen Zeitschriften auf der ganzen Welt, darunter Motorsport, Octane, Auto Addict, Robb Report, The Spectator und Magneto, für die er der australische Korrespondent ist. Er war Autor, Moderator und Executive Producer der erfolgreichen TV-Show Car Chronicles auf Discovery Turbo und arbeitet derzeit an einer weiteren Sendung, die in naher Zukunft auf unsere Bildschirme kommt.

Er ist Gründer des Sydney Harbour Concours d'Elegance und war Mitglied der Jury bei Chantilly Arts & Elegance, dem Zoute GP, dem 21 Gun Salute in Delhi sowie dem offiziellen Ferrari 70th Anniversary Concorso d'Eleganza in Maranello. Er war unter anderem auch Gastredner auf der Dubai International Motor Show.

Er ist nicht nur internationaler Botschafter des Bernina-Gran Turismo, sondern auch Delegierter der Riva Historical Society, wobei klassische Boote zu seinen Leidenschaften gehören. Nicht der schnellste Fahrer selbst, sein Lieblingsauto ist sein geliebter Citroën DS, der derzeit dringend benötigte Restaurierungsarbeiten erhält.

James Nicholls

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

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

other engagements, been a guest speaker at the Dubai International Motor Show.

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



Michelle Hambly-Grobler

Ich kam 1964 zur Welt und wurde buchstäblich geboren, um wild zu sein – zumindest laut meiner Familie und Freunden... Nun ja, schlafen kannst Du immer noch, wenn du tot bist!!!

Als Auto-Enthusiast bin ich eigentlich völlig besessen, aber nicht nur von Motoren. Ich reite, ich surfe, ich fahre Ski und ich mag es, jeden Tag in meinem Leben so zu leben, als ob es mein letzter Tag auf diesem herrlichen Planeten wäre.

Ich habe 6 schöne Kinder, 4 Jungs und 2 Mädchen. Zusammen mit meinem Ehemann David habe ich sie zu zur Selbständigkeit erzogen. Und jetzt lebe ich meinen Traum.

Nachdem das letzte Kind sein Zuhause verlassen hat, kaufte ich ein Industriegebäude, in dem ich jetzt lebe. Das „leere Nest“-Syndrom durch mittlerweile 20 Oldtimer bekämpft, von einem 1928er Dodge namens Doris bis zu einem Porsche GT4.

Ich fahre einen klassischen 944 Turbo Porsche in der Pre 90 und Pre 80 Classic Serie, bin süchtig auf die Techno Classica in Essen und eigentlich nach allem, was mit Autos zu tun hat.

Und ich fühle mich ekstatisch und privilegiert, 2019 am Bernina Grand Turismo Hillclimb teilnehmen zu dürfen.

Mit automobilen Grüßen,

Porschegirlct

Michelle Hambly-Grobler

Born in 1964 and born to be Wild - According to my family and friends... Sleep when you dead !!

Car enthusiast yes actually completely obsessed but not only engines. I ride, I surf, I ski and I like to think I live my life as if it's my last day on this glorious planet.

I have 6 beautiful children - 4 boys and 2 girls and husband David and I raised them to have wings and now I am living my dream.

I live in an Industrial building which I purchased after the last child left home and I replaced that "empty Nest" syndrome with 20 classic cars ranging from a 1928 Dodge called Doris to a Porsche GT4.

I race a classic 944 Turbo Porsche in the Pre 90 and Pre 80 Classic Series, I am addicted to Essen Techno Classica and in fact all car stuff in general.

So ecstatic and privileged to be part of Bernina Grand Turismo Hillclimb for 2019!

Yours in Cars always Porschegirlct



Dank Michelle's Engagement konnte in Kapstadt ein offizielles Bernina Gran Turismo Plakat bei Crossley & Webb in Kapstadt, dem renommiertesten Resaturierungsbetrieb in Südafrika, platziert werden.

Thanks to Michelle's commitment, an official Bernina Gran Turismo poster was placed in Cape Town at Crossley & Webb, South Africa's most prestigious restoration company.



BERNINA HAND-WOUND CHRONOGRAPH

Hand-Wound Chronograph with vintage white dial and brilliant gloss white ceramic outer bezel • Tachymeter and telemeter outer scales plus 60 second, 30 minute and 12 hour sub-dials • Exhibition glass on rear showcasing the highly decorated Swiss Made Sellita SW510M 'Top Grade' manual movement • Compact and ergonomic 316L steel case at 41mm diameter, 12.2mm depth and 45mm lug to lug • Chronograph button pushers set at 2 and 4 with steel crown featuring inset solid bronze cap. • Perforated red backed barenia leather strap with 316L steel buckle.

SEE YOU ON THE HILL



The spirit of travel and adventure is at the heart of the Farer ethos, which is why we're proud to be the official sponsor of the Bernina Gran Turismo 2019. To celebrate this iconic hillclimb event, we are launching the official Bernina timing watch this weekend – the Farer Bernina Hand-Wound Chronograph. The first 20 released will be exclusively Bernina branded, so if you would like to get hold of one, we would suggest you put your foot down. Explore the range at Farer.com

BRITISH DESIGN. SWISS MADE.



F A R E R

Farer (Noun) Explorer Wayfarer, Seafarer, Farfarer.

Mountain Club

EL PARADISO CLOSE TO HEAVEN

WHERE DEVILS MEET ANGELS

St. Moritz · 2181 MASL



ALLEGRA UND WILLKOMMEN AUF EL PARADISO

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



WINTER SEASON
7.12.2019 - 29.03.2020
7 TAGE OFFEN



POP-UP EL PARADISO
SEE YOU AT LEJ DA STAZ



SUMMER SEASON
IN LEJ DA STAZ
15.06. - 20.10.2019



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



STALLA ENGIADINA

Private Kutschenfahrten in Pontresina und dem Engadin seit 1890



RESERVATION KUTSCHENFAHRTEN

BOOKING CARRIAGE RIDES

T +41 81 842 60 57 - reservation@stalla-engiadina.ch

Private Kutschenfahrten ins Val Roseg und zum Lej de Staz im Engadin, St. Moritz.

Private horse-drawn carriage rides to Val Roseg
and Lej de Staz in the Engadin, St. Moritz.

Individuelle Kutschenfahrten in der Region von Pontresina, St. Moritz and Celerina für Hochzeiten, Firmenanlässe, etc.

Individuell carriage rides in the area of Pontresina,
St. Moritz and Celerina (weddings, corporate excursions, etc.)

Reitunterricht und Pferdetrekking.

Riding lessons und horse trekking.

Vermietung von Pferdeboxen.

Horse boxes for rent.

MOTORRÄDER BEI DER BERNINA GRAN TURISMO 2019

MOTORCYCLES AT THE BERNINA GRAN TURISMO 2019

Kurvige Bergstraßen sind das Refugium der Motorradfahrer. Die Anfänge gestalteten sich noch etwas mühsam, leistungsfähigere Motoren waren gefragt. In der Westschweiz betätigten sich Anfang des 20. Jahrhunderts findige Techniker mit fortschrittlichen Motorkonstruktionen, die Jura-Sträßchen boten ihnen ideale Erprobungsstrecken. Das endgültige Kräftemessen wurde dann in Form der ersten Bergrennen dort ausgetragen.

Die Tradition lebt bis heute im gesamten Alpenraum und darüber hinaus weiter, es wird nach wie vor um Meisterschaften gefahren. Neu hinzu kamen in den letzten Jahren immer mehr Veranstaltungen für klassische Rennmotorräder aus längst vergangenen Epochen. Eine Sonderstellung nimmt dabei die Bernina Gran Turismo ein.

Die Bernina Gran Turismo ist ein Autorennen, das versucht, den Rennveranstaltungen der „guten, alten Zeit“ möglichst nahe zu kommen. Das zeigt sich nicht zuletzt durch das familiäre und entspannte Ambiente, bei dem Zeit für anregende Gespräche und Spaß bleibt, für das die BGT bekannt ist. Es zeigt sich auch durch das stets gut gemischte Starterfeld.

Natürlich sind, gerade bei Bergrennen, auch Motorräder ein großes Thema. Deshalb legen wir stets Wert darauf, dass wenigstens eine kleine Gruppe ausgewählter Motorräder unter Führung von Otto Ziegler an den Start geht, um die Welt der historischen Rennmotorräder für Besucher erlebbar zu machen.

Für viele sind Motorräder die ultimativen Rennfahrzeuge. Die Technik steht – konstruktionsbedingt – noch mehr im Mittelpunkt als bei den Autos. Das Fahrerlebnis ist direkter und die Fahrer werden vielleicht noch mehr als Haudegen wahrgenommen, als die Piloten der vierrädrigen Zunft.

Dieses Jahr sorgen insgesamt 23 Motorräder aus den Jahren 1930 bis 1978 dafür, dass die grandiose landschaftliche Kulisse auch noch durch eine akustische Komponente ergänzt wird, die jeder Motorsportfan lieben muss. Der Nervenkitzel gewagter Überholmanöver wird sichtbar, da sich die gesamte Gruppe gleichzeitig auf den Weg macht und nach dem Massenstart eine Renn-Demo zeigt. Im Fahrerlager am Ospizio Bernina haben Sie als Besucher die Möglichkeit, die Rennmaschinen aus nächster Nähe in Augenschein zu nehmen. Und die die Fahrer stehen dem interessierten Publikum sicher gerne Rede und Antwort.

Im Anschluss finden Sie eine Liste mit den Startern und Maschinen, allesamt historische Raritäten, der Motorradgruppe.

Text: Claus Müller, Otto Ziegler, Fotos: Otto Ziegler

Motorcycles at the Bernina Gran Turismo 2019

Curvy mountain roads are the refuge of motorcyclists. The beginnings were still a bit tedious, more powerful engines were in demand. At the beginning of the 20th century, resourceful technicians worked on advanced engine designs in western Switzerland, and the Jura roads offered them ideal test tracks. The final tests of strength were then held there in the form of the first mountain races.

The tradition still lives on today in the entire Alpine region and beyond, and championships are still held. In recent years more and more events

for classic racing motorcycles from long past epochs have been added. The Bernina Gran Turismo occupies a special position.

The Bernina Gran Turismo is a car race that tries to get as close as possible to the racing events of the “good old days”. This is reflected not least in the familiar and relaxed atmosphere, with enough time for stimulating conversations and fun, for which BGT is known today. It is also shown by the always well mixed starting field.

Of course, motorcycles are also a big topic, especially at hillclimb races. That’s why we always attach great importance to at least a small group of selected motorcycles, led by Otto Ziegler, competing in order to make the world of historic racing motorcycles a real experience for visitors.

For many, motorcycles are the ultimate racing vehicles. Due to their design, technology is even more visible and therefore maybe more important than with cars. The driving experience is more direct and the drivers are perhaps perceived even more as daredevils than the pilots of the four-wheeled guild.

This year, a total of 23 motorcycles from the years 1930 to 1978 ensure that the magnificent scenery is complemented by an acoustic component that every motorsport fan must love. The thrill of daring overtaking manoeuvres becomes visible as the entire group sets off at the same time and shows a race demo after the mass start. In the paddock at the Ospizio Bernina, visitors have the opportunity to take a close look at the racing machines. And the drivers will certainly be happy to answer any questions the interested public may have.

Below you will find a list with the starters and machines, all of them historical rarities, of the motorcycle group.

Text: Claus Müller, Otto Ziegler, Photos: Otto Ziegler



1932 Condor Jubile 562 SS (Rolf Bossard)

1932 Norton Inter (Christian Luck)

1932 Rudge Ulster (Fabio Bissig)

1936 Norton Racing Inter M30 (Adi Schoch)

1937 Norton Racing Inter M30 (Guido Blöchliger)

1938 Ariel Red Hunter (Guido Mander)

1938 Norton M18 (Marco Blöchliger)

1939 Sunbeam B25 (Philip Aregger)

1944 BSA M20 (Franz Durrer)

1948 Gilera Saturno Competizione (Andreas Luck)

1948 Moto Guzzi Condor Rep. (Jürg Trepp)

1948 Norton Manx Garden State (Otto Ziegler)

1954 BMW RS54 (Jürgen Schwarzmann)

1962 Norton Manx Molnar (Roger Weber)

1967 Bennelli GP Pasolini Replica (Pepo Blöchliger)

1970 BSA Rob North Rocket 3 (Josef Gunz)

1971 BSA 50T (Claudio Werder)

1971 BSA B59 (Fredi Notter)

1971 Triumph TR5 (Jo Kaufmann)

1978 Ducati 900SS NCR Replica (Erich Glauser)



DIE INTERNATIONALEN ST. MORITZER AUTOMOBILWOCHEN 1929 UND 1930

Text: Claus Müller Fotos: Dokumentationsbibliothek St. Moritz



2. Internationale St. Moritzer
Automobilwoche, vom 18.-
24.08.1930 Bernina Bergrennen am
24.8.1930
2nd International St. Moritz
Automobile Week, from 18.-
24.08.1930 Bernina mountain race
on 24.8.1930

Das Automobil war gerade einmal ein paar Jahre auf den Straßen Graubündens erlaubt, als dessen Auswirkung für den Tourismus entdeckt wurde. Es war naheliegend, dass hier völlig neue Zielgruppen erschlossen werden konnten. Jedoch bedurfte es noch einiger Promotion für das Automobil, um einerseits die Bevölkerung vor Ort und andererseits die potentiellen Auto-Touristen zu überzeugen, dass es eine gute Idee ist, nach St. Moritz zu fahren.

Ein paar findige Männer der Sektion Graubünden des Automobil-Club der Schweiz (A.C.S.) nahmen sich der Sache an und stellten ein anspruchsvolles Programm für die erste St. Moritzer Automobilwoche zusammen:

Beginnend mit einer Sternfahrt eröffnete die große Woche am 19.8.1929, gefolgt vom Kilometerrennen auf der Shell-Strasse am 21.8. Ruhiger ging es bei der für den 22. August angesetzten Geschicklichkeitsprüfung zu. Und erst recht bei der Schönheitskonkurrenz zwei Tage darauf, am 24.8. Den Höhepunkt markierte damals das Bernina-Rennen um den „Grossen Bergpreis der Bernina“.

Aktuell berichteten die „täglich morgens ca. 9 Uhr“ erscheinenden St. Moritzer Standard Nachrichten, mit einem Sonderdruck, der „Den Teilnehmern u. Besuchern überreicht“ wurde. Am 20. August war der Aufmacher gar ein Gedicht:

Sonne über St. Moritz*
Sternfahrt, Hupen, Lampenblitz.
Konkurrenz der schönsten Wagen,
Leckerbissen für den Magen.
Gäste aus Italien, China,
Grosser Preis vom Bernina.

Rennen früher, Rennen später,
Preis per Kilo und per Meter.
Schwer vermurmt Ungeheuer,
schöne Frauen auch am Steuer.

Sprachen was das Stimmband hält,
Fahnen einer ganzen Welt.
Treffpunkt allerhöchsten Stiles,
Rendez-Vous des Automobiles.

Bummler, die im Freien wohnen,
Halbwelt, Sensation, Kanonen.
Kurz und gut: Man wird es lesen,
Glücklich, wer dabei gewesen.



I. INT.
ST. MORITZER
AUTOMOBILWOCHE
19.-25. AUGUST 1929

GEBR. FRETZ AG ZÜRICH



**DRINK & DRIVE
NOW YOU CAN**



HEINEKEN 0.0
ERFRISCHEND. NATÜRLICH. ALKOHOLFREI.

ES BRENNT – FUNKTIONÄRE GESUCHT!

FUNKTIONÄRSAUSBILDUNGSKURS 21. MÄRZ 2020

MIT SICHERHEIT MEHR SICHERHEIT!
IM BEREICH SICHERHEIT UND RETTUNG DARF NICHTS
DEM ZUFALL ÜBERLASSEN WERDEN – DESHALB
SIND BEI EINEM RENNEN NICHT NUR PILOTEN, SONDERN
AUCH FUNKTIONÄRE AM START. DANK IHRER
FUNDIERTEN AUSBILDUNG SIND SIE BESONDERS IN
BRENNLICHEN SITUATIONEN UNSERE RETTER IN DER NOT.

WIR SUCHEN DICH!
WILLST DU ALS FUNKTIONÄRIN ODER FUNKTIONÄR MIT DABEI
SEIN UND RUND 3'000 PILOTEN AKTIV UNTERSTÜTZEN?

**DANN MELDE DICH NOCH HEUTE FÜR DEN
NÄCHSTEN KURS AN!**

INTERNET:  **MOTORSPORT.CH**

**auto
sport**
SCHWEIZ . SUISSE . SVIZZERA



1. Internationale St. Moritzer Automobilwoche, vom 19.-25.08.1929
Kilometerrennen auf der Shell-Straße am 21.8.1929 - Am Start
1st International St. Moritz Automobile Week, from 19-25.08.1929
Kilometerrennen auf der Shell-Straße on 21.8.1929 - At the start



2. Internationale St. Moritzer Automobilwoche, vom 18.-24.08.1930.
Geschicklichkeitsprüfung am 21.8.1930.
Im Hintergrund das Forum Paracelsus
2nd International St. Moritz Automobile Week, from 18.-24.08.1930. Skill Test on 21.8.1930. In the background the Forum Paracelsus



2. Internationale St. Moritzer Automobilwoche, vom 18.-24.08.1930,
Geschicklichkeitsprüfung, Mercedes. (Im Hintergrund die Zuschauertribüne und das Hotel Reine Victoria.)
2nd International St. Moritz Automobile Week, from 18.-24.08.1930 Skill test, Mercedes. (In the background the grandstand and the Hotel Reine Victoria.)



2. Internationale St. Moritzer Automobilwoche, vom 18.-24.08.1930
Kilometerrennen auf der Shell-Straße am 20.8.1930
2nd International St. Moritz Automobile Week, from 18.-24.08.1930 Kilometer Race on the Shell-Strasse on 20.8.1930



SPIRIT OF VALUE MANAGEMENT

“We help to develop meaningful and tangible values and to preserve these for the next generation.

We establish the principles to take decisions!

Die Anmerkung der Redaktion zur ersten Zeile: *Leider regnet es in Strömen, doch besteht laut Aussagen der meteorologisch Anstalt Aussicht auf schönes Wetter.

Dieses Gedicht hat nichts an seiner Aktualität verloren. Ebensovienig die Faszination für historische Fahrzeuge. Damals wie heute waren die Teilnehmer eine bunte Mischung aus Privatleuten und Rennfahrern. Bei Kilometerrennen um den Großen Preis von Pontresina war die höchste erreichte Geschwindigkeit der Tourenwagen-Klasse 143,426 km/h, ganz dicht gefolgt von der bestplatzierten Dame, der Frau Merz aus Zürich, die mit ihrem Mercedes Tourer immerhin 142,857 km/h erreichte, also gerade mal einen halben km weniger - fast muss man sich über die genaue Messung wundern.

Zu den verschiedenen Wettbewerben gab es noch eine Sternfahrt. Dabei wurde von verschiedenen Startorten, teils in organisierten Gruppen, z. B. vom ADAC, teils ganz individuell gestartet und nach St. Moritz gefahren. Bemerkenswert ist, dass der Gewinner der Sternfahrt, ein gewisser Herr Zettritz, in Pitkääjärvi in Lappland gestartet ist, was definitiv nicht nur „um die Ecke“ ist. Wenn man das heute in sein Navigationsgerät eingibt, erscheinen zwei mögliche Routen, die kürzere davon über Stockholm, Kopenhagen und Hamburg, die längere durch die baltischen Staaten, Polen, die Tschechische Republik und Österreich. Man kann vermuten, dass Herr Zettritz die mit gut 2.300 Kilometern um rund 200 km kürzere Route gewählt um so die Gelegenheit zu haben, ab Stockholm im Konvoi mit dem zweitplatzierten, Herrn Wessels, fahren zu können. Herr Wessels

startete im schwedischen Karesuando, ganz im Norden, direkt an der Grenze zu Finnland gelegen. Oder fuhr Herr Wessels gar über Finnland und machte Station bei Herrn Zettritz in Pitkääjärvi, bevor sie zusammen weiterfuhren? Vermutlich werden wir es nie erfahren, bisher legen sich noch die Nebelschleier der Geschichte über diese motorisierte Meisterleistung vor 90 Jahren. Auch, warum Herr Wessels zweiter wurde, obwohl er über 3.200 bzw. bei der zweiten Variante sogar über 3.500 km zurückzulegen hatte, erschließt sich mir noch nicht. Jedenfalls sind Frau Merz und die Herren Zettritz und Wessels meine persönlichen Helden. Wahre Automobilisten, die irgendwie in einer Reihe mit den großen Namen der damaligen Rennszene stehen, allen voran Hans Stuck, der das Berninarennen 1929 auf Austro-Daimler gewann. Was für ein grandioser Kreis, der sich da an diesem Wochenende, 90 Jahre nach diesem historischen Sieg, schließt, wenn sein Sohn, Hans-Joachim „Striezel“ Stuck in eben diesem Austro-Daimler die Bernina-Passstraße unter die Räder nimmt!

Heute kommen die Teilnehmer der Bernina Gran Turismo aus Ländern wie Südafrika, USA, England, Italien, Deutschland und natürlich der Schweiz. Selbst aus dem Iran reiste bereits vor zwei Jahren ein Teilnehmer an. 2019 sind Gäste aus Ägypten und Saudi Arabien angemeldet, die unsere Veranstaltung besuchen, um in ihrer Heimat vom Bernina Gran Turismo und der großartigen Landschaft zwischen Poschiavo, Pontresina und St. Moritz zu berichten. Und von einem völkerverbindenden Hobby, das sich wie ein roter Faden durch sämtliche Kulturen zieht.

Financial Advisors & Family Office Services

IMT Financial Advisors AG

Tax Advice

IMT Tax Advisors AG

Asset Management

IMT Asset Management AG

Legal Advice

Kieber Nuener Struth – Attorneys at Law

Austrasse 56 | 9490 Vaduz | T +423 238 1717 | www.imt.li

2. Internationale St. Moritzer
Automobilwoche, vom
18.-24.08.1930 Bernina
Bergrennen am 24.8.1930
2nd International St. Moritz
Automobile Week, from
18.-24.08.1930 Bernina
mountain race on 24.8.1930




ENJY.TV
ST.MORITZ

WE GIVE TASTE TO THE ENGADINE



WWW.ENJY.TV



2. Internationale St. Moritzer
Automobilwoche, vom 18.-24.08.1930,
Bernina Bergrennen am 24.8.1930.
Dr. Karrer, Zürich, auf Bugatti
(Sieger Kategorie Sportwagen,
Zeit: 16:03:80 Minuten)
2nd International St. Moritz Automobile
Week, from 18.-24.08.1930 Bernina
mountain race on 24.8.1930. Dr. Karrer,
Zurich, on Bugatti (winner category
sports cars, Time: 16:03:80 minutes)

The International St. Moritz Automobile Weeks 1929 and 1930

Text: Claus Müller Fotos: Dokumentationsbibliothek St. Moritz

The automobile was only allowed on the roads of Graubünden for a few years, when its impact on tourism was discovered. It was obvious that completely new clientele could be opened up here. However, some promotion for the automobile was needed to convince the local population on the one hand and the potential automobile tourists on the other that it was a good idea to drive to St. Moritz.

A few resourceful men from the Graubünden section of the Automobile Club of Switzerland (A.C.S.) took up the cause and put together a demanding programme for the first St. Moritz Automobile Week:

Starting with a rally, the big week opened on 19.8.29, followed by the kilometre race on Shell Street on 21.8. The skill test scheduled for 22 August was quieter. And even more so in the beauty competition two days later, on August 24. The highlight at that time was the Bernina race for the "Bernina Grand Prix".

The "St. Moritzer Standard Nachrichten", published and on the market "daily in the morning at around 9 am", reported the latest news with a special print that was "handed over to the participants and visitors". On 20 August, the lead story was even a poem, which I would like to try to translate at least analogously, even if the rhyme is totally lost:

Sonne über St. Moritz*
Sternfahrt, Hupen, Lampenblitz.
Konkurrenz der schönsten Wagen,
Leckerbissen für den Magen.
Gäste aus Italien, China,
Grosser Preis vom Bernina.

Rennen früher, Rennen später,
Preis per Kilo und per Meter.
Schwer verummte Ungeheuer,
schöne Frauen auch am Steuer.

Sprachen was das Stimmband hält,
Fahnen einer ganzen Welt.
Treffpunkt allerhöchsten Stiles,
Rendez-Vous des Automobiles.

Bummler, die im Freien wohnen,
Halbwelt, Sensation, Kanonen.
Kurz und gut: Man wird es lesen,
Glücklich, wer dabei gewesen.

SCALE THE MOUNTAIN



frog
capital

Scale-Up Investors
Expertise and capital for
Europe's software leaders

www.frogcapital.com



2. Internationale St. Moritzer
Automobilwoche, vom 18.-24.08.1930
Bernina Bergrennen am 24.8.1930
2nd International St. Moritz Automobile
Week, from 18.-24.08.1930 Bernina
mountain race on 24.8.1930



2. Internationale St. Moritzer
Automobilwoche, vom 18.-
24.08.1930. Bernina Bergrennen am
24.8.1930
2nd International St. Moritz
Automobile Week, from 18.-
24.08.1930. Bernina mountain race
on 24.8.1930

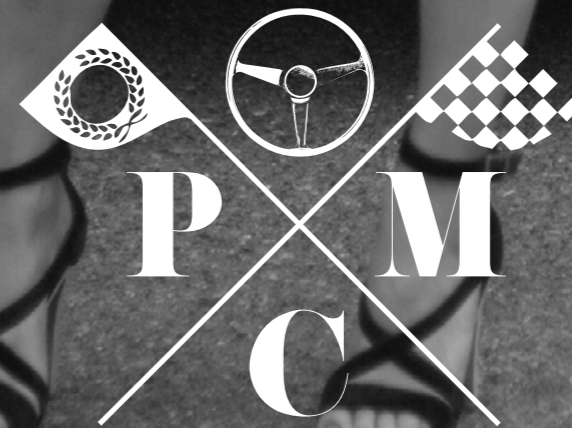
Editor's note to the first line, which says "Sunshine over St. Moritz":
*Unfortunately it is raining cats and dogs, but according to the meteorological institute there is a chance of nice weather.

This poem has lost nothing of its topicality. Neither the fascination for historical vehicles. Then, as now, the participants were a colourful mixture of private individuals and racing drivers. In the kilometre race for the Grand Prix of Pontresina, the highest speed reached in the touring car class was 143.426 km/h, closely followed by the best placed lady, Mrs. Merz from Zurich, who reached 142.857 km/h with her Mercedes Tourer, just half a km less - one must almost wonder about the exact measurement back then.

In addition to the different competitions there was also a rally. The rally was started from different starting points, partly in organized groups, e.g. by the ADAC, partly individually and drove to St. Moritz. It is remarkable that the winner of the rally, a certain Mr. Zettritz, started in Pitkajärvi in Lapland, which is definitely not "just around the corner". If you type this into your navigation system today, you will see two possible routes, the shorter one via Stockholm, Copenhagen and Hamburg, the longer one through the Baltic States, Poland, the Czech Republic and Austria. One can assume that Mr. Zettritz chose the around 200 km shorter route of a good 2,300 kilometres, in order to have the opportunity to drive from Stockholm in convoy with the

runner-up, Mr. Wessels. Mr Wessels started in Karesuando, Sweden, in the very north, directly on the border with Finland. Or did Mr Wessels even drive over Finland and stop at Mr Zettritz in Pitkajärvi before continuing together? Probably we will never get to know, so far the foggy veil of history still covers this motorized masterpiece 90 years ago. Also, why Mr. Wessels became second, although he had to cover more than 3,200 km or in the second variant even more than 3,500 km, is not yet clear to me. Anyway, Mrs. Merz, Mr. Zettritz and Mr. Wessels are my personal heroes: True motorists, who are somehow in line with the big names of the racing scene at that time, especially Hans Stuck, who won the 1929 Bernina race on Austro-Daimler. What a grandiose circle that gets closed this weekend, 90 years after this historic victory, when his son, Hans-Joachim "Strietzel" Stuck, takes the Bernina Pass road under his wheels in this particular Austro-Daimler!

Today the participants of the Bernina Gran Turismo come from countries like South Africa, USA, England, Italy, Germany and of course Switzerland. Even a participant from Iran arrived two years ago. In 2019, guests from Egypt and Saudi Arabia have registered to attend our event to report on the Bernina Gran Turismo and the magnificent landscape between Poschiavo, Pontresina and St. Moritz. And of a hobby that unites nations and runs like a red thread through all cultures.



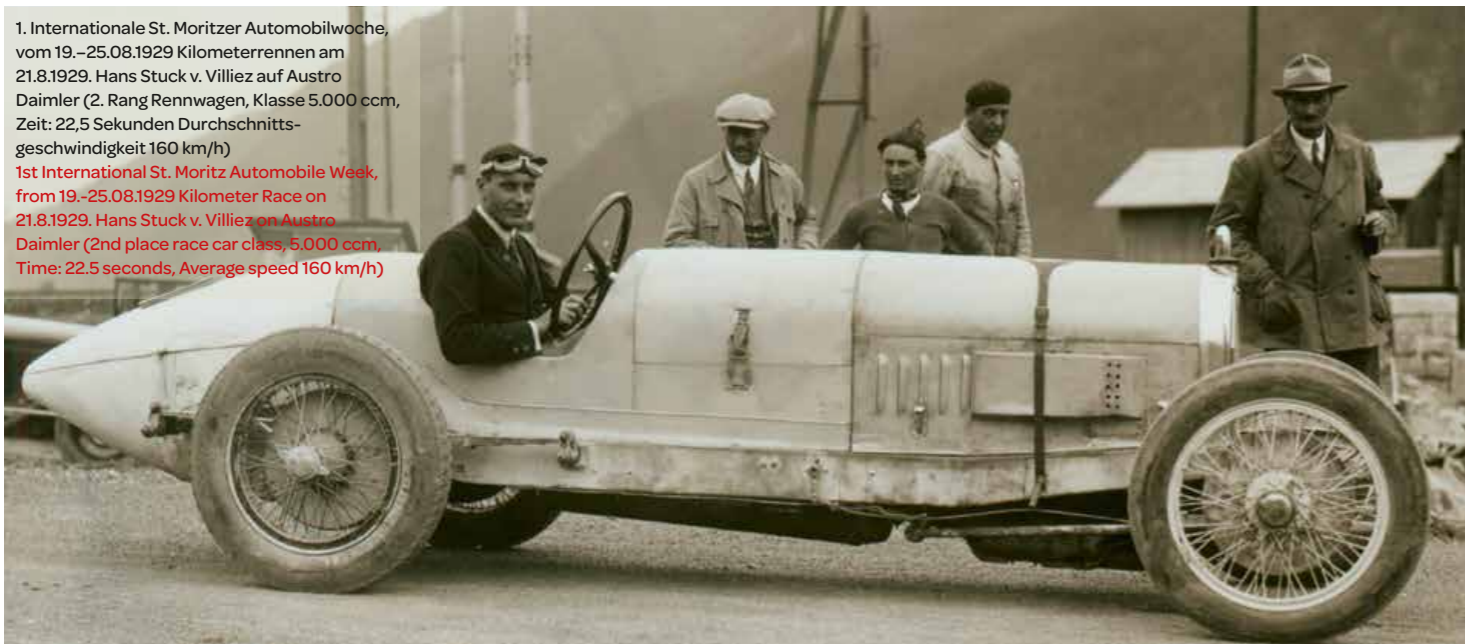
2. Internationale St. Moritzer Automobilwoche, vom 18.–24.08.1930 Bernina Bergrennen am 24.8.1930. H. J. von Morgen aus Berlin auf Bugatti (1. Rang Rennwagen, Klasse 3.000 ccm, Zeit: 15:00:40 Minuten)
 2nd International St. Moritz Automobile Week, from 18.–24.08.1930 Bernina mountain race on 24.8.1930. H. J. von Morgen from Berlin on Bugatti (1st place racing cars, class 3.000 ccm, Time: 15:00:40 minutes)



2. Internationale St. Moritzer Automobilwoche, vom 18.–24.08.1930. Sternfahrt, Teilnehmer Eugen Kaiser, Salach, auf Horch, am Ziel in St. Moritz. Er legte mit 1.025 Luftkilometern von Stolp (Pommern) die zweitgrößte Distanz zurück.
 2nd International St. Moritz Automobile Week, from 18.–24.08.1930. Rally, Participant Eugen Kaiser, Salach, on Horch, at the finish in St. Moritz. He drove with 1.025 air kilometers from Stolp (Pomerania) the second largest distance.



1. Internationale St. Moritzer Automobilwoche, vom 19.–25.08.1929 Kilometerrennen am 21.8.1929. Hans Stuck v. Villiez auf Austro Daimler (2. Rang Rennwagen, Klasse 5.000 ccm, Zeit: 22,5 Sekunden Durchschnittsgeschwindigkeit 160 km/h)
 1st International St. Moritz Automobile Week, from 19.–25.08.1929 Kilometer Race on 21.8.1929. Hans Stuck v. Villiez on Austro Daimler (2nd place race car class, 5.000 ccm, Time: 22.5 seconds, Average speed 160 km/h)



Be the Storm

V8 Levante Trofeo mit 580 PS.
Der stärkste Maserati, den es je gab

CONCESSIONARIO UFFICIALE MASERATI
KESSEL

Via Maistra 35, 7500 St. Moritz
 T +41 (0)81 832 27 47 | showroomstmoritz@kessel.ch | www.kessel.ch


MASERATI
Levante

V8 90° 3799 cm³; Leistung 580 PS (427 kW); Drehmoment: max. 730 Nm bei 2500-5000 Upm; Höchstgeschwindigkeit: 299 km/h; Beschleunigung von 0 auf 100 km/h: 4,1 Sek.
 V8 Levante Trofeo Verbrauch: kombiniert 13,2 – 13,7 l/100 km; CO₂-Emissionen*: kombiniert 308 – 319 g/km; Abgasnorm Euro 6d-TEMP; Effizienzklasse: G. Homologation noch nicht abgeschlossen.
 *CO₂ ist das für die Erderwärmung hauptverantwortliche Treibhausgas; Die mittlere CO₂-Emission aller (markenübergreifend) angebotenen Fahrzeugtypen in der Schweiz beträgt 137 g/km.

August „Bubi“ Momberger auf Mercedes gewinnt in der Bergprüfungsfahrt den Großen Preis der Bernina 1929 in der Sportwagen Klasse.
August „Bubi“ Momberger on Mercedes wins the Grand Prix of the Bernina 1929 in the sports car class.





1. Internationale St. Moritzer Automobilwoche, vom 19.–25.08.1929. Kilometerrennen auf der Shell-Strasse am 21.8.1929. Louis Chiron auf Bugatti (Zeit: 20,8 Sekunden, Durchschnittsgeschwindigkeit: 173,077 km/h)
 1st International St. Moritz Automobile Week, from 19-25.08.1929 Kilometer Race on the Shell-Strasse on 21.8.1929. Louis Chiron on Bugatti (Time: 20.8 seconds, Average speed: 173.077 km/h)



1. Internationale St. Moritzer Automobilwoche, vom 19.–25.08.1929. Kilometerrennen auf der Shell-Strasse am 21.8.1929. Rudolf Caracciola, Berlin, auf Mercedes Benz (1. Rang Rennwagen, Klasse 8.000 ccm, Zeit: 20,4 Sekunden, Durchschnittsgeschwindigkeit: 176,471 km/h)
 1st International St. Moritz Automobile Week, from 19-25.08.1929 Kilometer Race on the Shell-Strasse on 21.8.1929. Rudolf Caracciola, Berlin, on Mercedes Benz (1st place race cars, class 8.000 ccm, Time: 20.4 seconds, Average speed: 176.471 km/h)

Die grösste Seite im Internet über Oldtimer und Youngtimer

zwischen gas.com

kostenlos Newsletter abonnieren
und nichts mehr verpassen!



- ✓ 3000+ Fahrzeugartikel
- ✓ Viele Veranstaltungsberichte
- ✓ Fahrzeugmarktplatz
- ✓ Fahrzeugbewertungen
- ✓ Täglich aktualisiert
- ✓ 300'000+ Bilder
- ✓ 500'000+ digitalisierte Zeitschriftenseiten:
auto motor und sport, Automobil Revue,
Powerslide, auto exklusiv und weitere



zwischen gas.com



Hamann
CLASSIC CARS

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
Tel: 1-203-813-8300 • Mobile: 1-203-918-8300
www.HamannClassicCars.com



FERRARI CURRENTLY AVAILABLE:

225S Vignale Berlinetta
250 GTE • 250 GT Lusso
275 GTB/6C • 275 GTS • 330GTS
410 Superamerica
512BB - 550 Maranello

**WE ARE ALWAYS SEEKING
TO BUY ANY CLASSIC FERRARI
OF '50s, '60s & '70s
OR ANY OTHER EUROPEAN
RACE OR SPORTS CARS**



OTHERS CURRENTLY AVAILABLE:

Erdmann & Rossi Horch 853A Special Roadster
Jaguar '61 E-Type Coupe press car
Jaguar '61 E-Type Roadster
Lancia B24S Spyder and Cabriolet
Lotus XI Le Mans • Maserati 250F
Maserati 3500 GT Vignale Spyder
Porsche Turbo S (964) Lightweight
Porsche 993 GT2 Evo • Porsche 993 RSCS



Will it matter in 30 years?

David Yarrow.
Fine-art photographer.
Conservationist and author.

It's not easy projecting yourself into the future. But one day, you'll be in it and that future will be the result of the choices you make today. The good news is that smart planning now can help your financial security in years to come.

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

Visit ubs.com