

# Motorsport Classic 2021







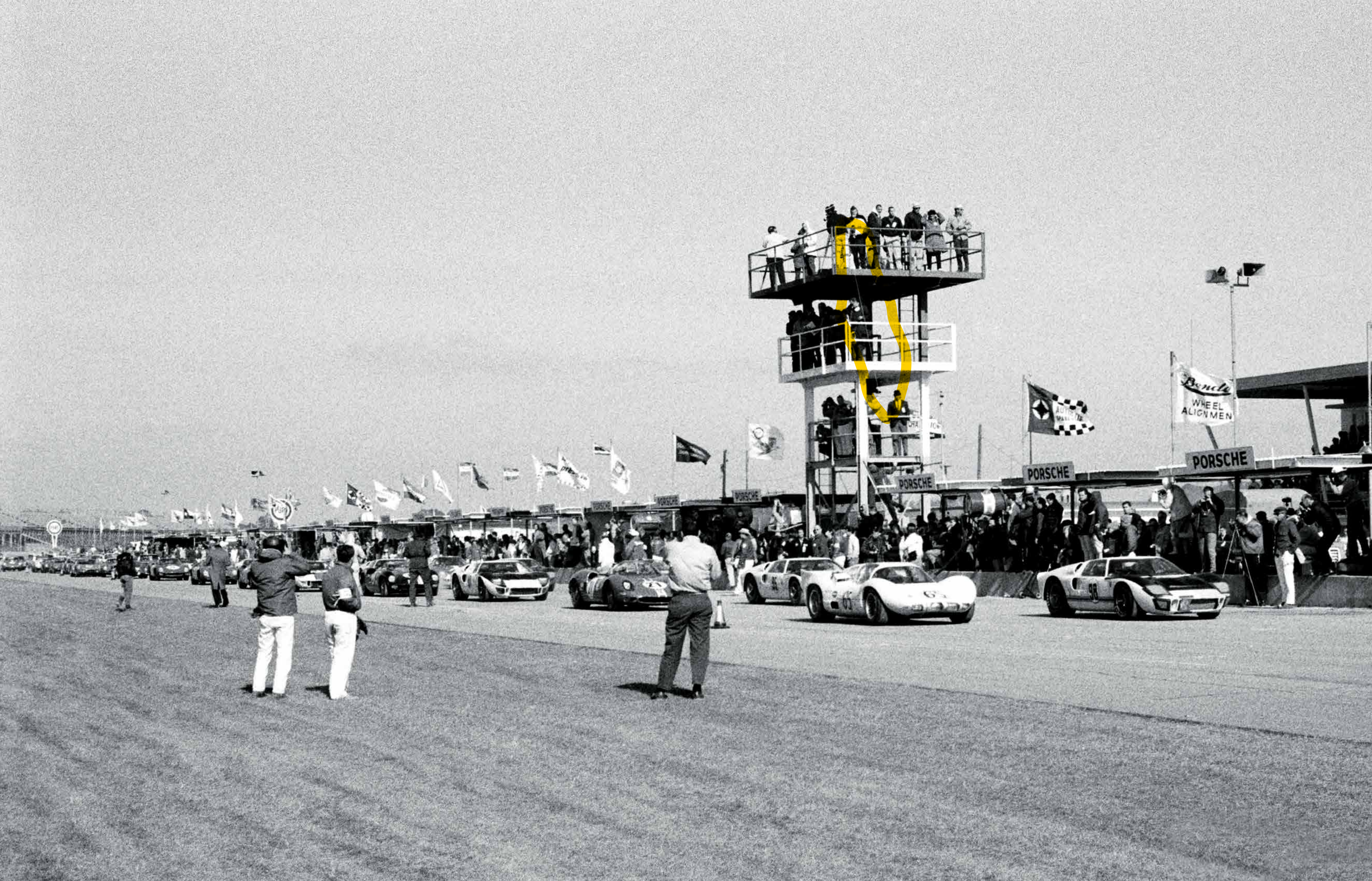
Manfred Schurti/[Rolf Stommelen](#), Porsche 935, 24 Heures du Mans 1976





Roberto Cambiaghi/Bruno Scabin*i*, Markku Alén/Iлкka Kivimäki*i*, Fiat 124 Abarth Rally, **Rallye Monte Carlo** 1976









Jochen Rindt, Cooper T81 Maserati, Grand Prix de Belgique 1966

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28

02

McKEN  
PHOTOGRAPHY

February 2021





Dan Gurney, Eagle T1G Climax, Grand Prix de Belgique 1966









Jean Guichet/Giancarlo Baghetti, Ferrari Dino 206 S (196), Jean Vinatier/Pierre Orsini, Alpine A 110 (78), Targa Florio 1966

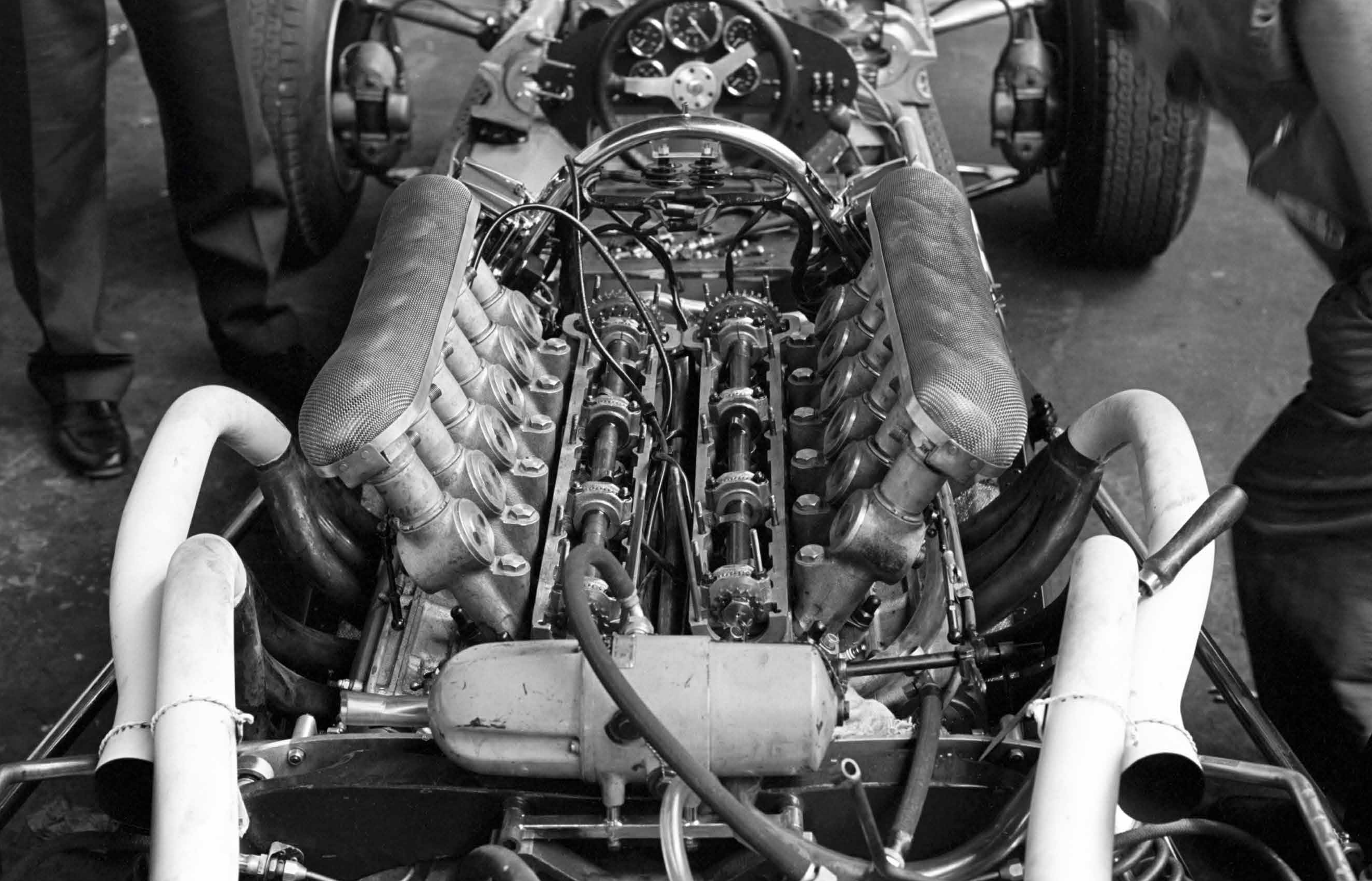
04

McKEN  
PHOTOGRAPHY

April 2021

1 2 3 **4** 5 6 7 8 9 10 **11** 12 13 14 15 16 17 **18** 19 20 21 22 23 24 **25** 26 27 28 29 30





Jochen Rindt, Cooper T81 Maserati, Grand Prix de Belgique 1966





Maurice Trintignant, Cooper T51 Maserati, Innes Ireland, Grand Prix de Belgique 1961

05

MCKLEN  
PHOTOGRAPHY

May 2021

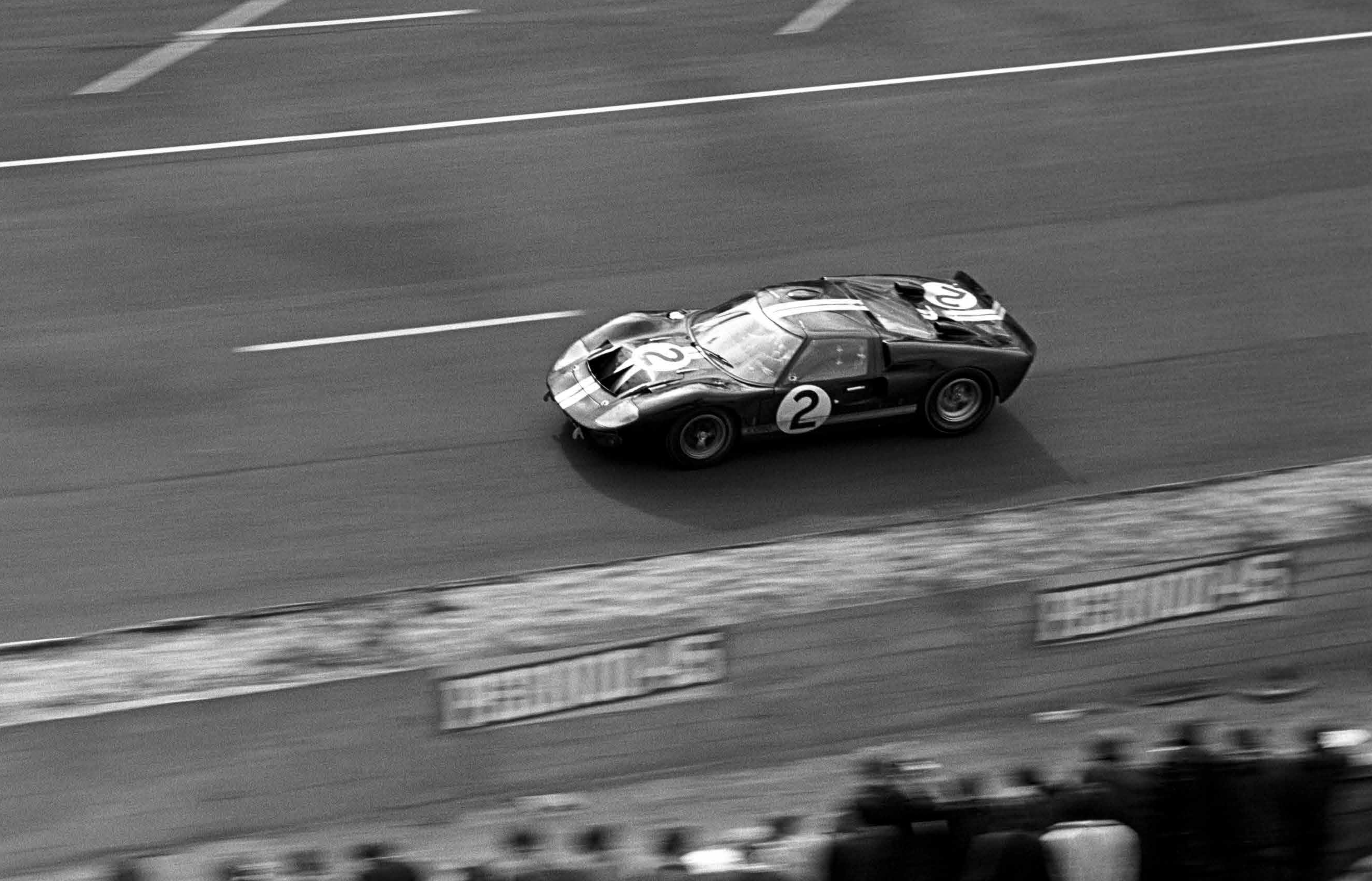
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31





Jean Guichet/Jacques Badoche, Citroën DS 19 (17), Leopold von Zedlitz/Wolfgang Diemer, Mercedes 220 SE (29), Liège-Sofia-Liège 1961



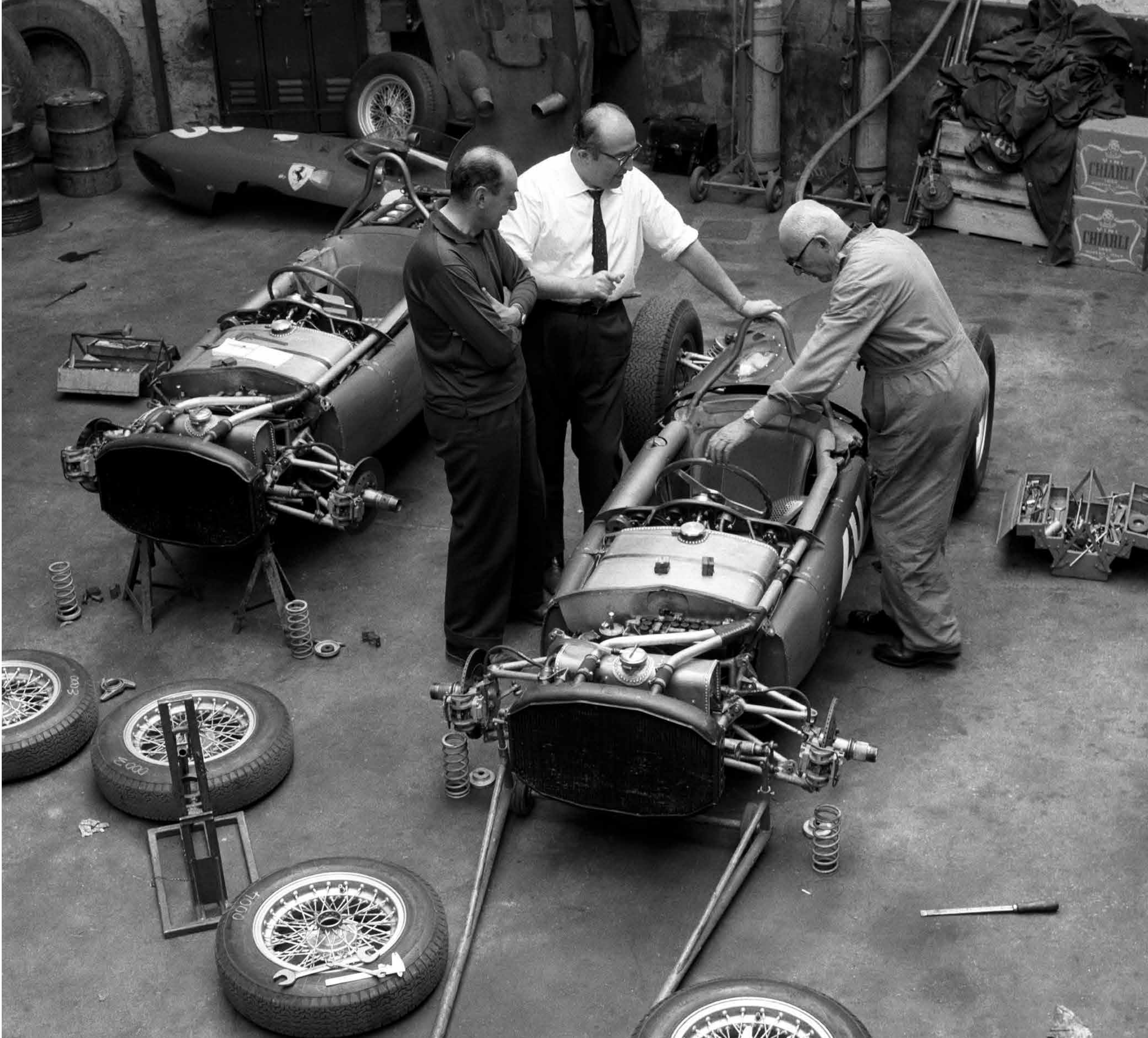


Bruce McLaren/Chris Amon, Ford MK II, 24 Heures du Mans 1966



Wolfgang von Trips, Phil Hill,  
Ferrari Dino 156/61,  
Grand Prix de l'A.C.F. 1961

1	2	3	4	5	6	
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30				















Peter Collins, Scuderia Ferrari, Lancia D50, Großer Preis von Deutschland 1956



1000km Nürburgring 1966

30 31







Jackie Stewart, BRM P61, Grand Prix de Monaco 1966





John Surtees/Mike Parkes, Ferrari 330 P3, 1000 km di Monza 1966





Walter Röhr/Jochen Berger, Opel Kadett GT/E, Rallye **Monte Carlo** 1976

10

McKEN  
PHOTOGRAPHY

2021  
October

1 2 **3** 4 5 6 7 8 9 **10** 11 12 13 14 15 16 **17** 18 19 20 21 22 23 **24** 25 26 27 28 29 30 **31**





Peter Gethin, BRM P160 (18), Ronnie Peterson, March 711-Ford (25), Francois Cevert, Tyrrell 002-Ford (2), Mike Hailwood, Surtees TS9-Ford (9), Howden Ganley, BRM P160 (19), Gran Premio d'Italia 1971





Jochen Rindt, Cooper T81 Maserati, Großer Preis von Deutschland 1966





Timo Mäkinen/Paul Easter, Mini Cooper S, RAC Rally of Great Britain 1966





Jackie Stewart, Tyrrell 003-Ford, Gran Premio de **Espana** 1971

12

McKEN  
PHOTOGRAPHY

December 2021

1 2 3 4 **5** 6 7 8 9 10 11 **12** 13 14 15 16 17 18 **19** 20 21 22 23 24 25 **26** 27 28 29 30 31





Pedro Rodríguez/Richie Ginther, Ferrari Dino 206 S, 1000km Nürburgring 1966





When rain hit the first lap of the 1966 Belgian GP at Spa, by the start of the second lap, there were only seven of the fifteen starters still in the race. Rindt was in the middle of the front row and managed to keep the ultimate winner, John Surtees (Ferrari 312) in sight for the whole race and finished second, forty-two seconds behind.

**Nachdem sturzbachartiger Regen in die erste Runde des Großen Preises von Belgien 1966 geplatzt war, gingen bloß noch sieben der 15 Starter in die zweite des Rennens. Rindt war aus der Mitte der ersten Reihe gestartet und schaffte es, bis zum Schluss am Sieger John Surtees auf Ferrari 312 dranzubleiben, dem er als Zweiter mit 42 Sekunden Rückstand über die Ziellinie in Spa folgte.**

# 01

JANUARY



Third fastest in qualifying, after three hours of racing at Le Mans in 1976, Schurti and Stommelen were lying third overall in their works Porsche 935. Then they hit problems and had to pit to fix first a broken rear suspension mounting and then solve problems with the throttle cable. The stops dropped them to ninth but by the finish they had worked their way back to fourth.

**Sie waren Dritte im Training gewesen und lagen nach drei Stunden in Le Mans 1976 auf dem dritten Gesamtrang, als die Probleme begannen: Erst mussten Schurti/Stommelen an die Box, um die beschädigte Hinterradaufhängung reparieren zu lassen, später gab es Schwierigkeiten mit dem Gaszug. Das alles warf sie zunächst auf Platz neun zurück. Bis zum Ziel schaffte sie es aber auf den vierten Gesamtplatz.**



In what was the last appearance of the factory **Fiat Abarth 124** Rallys, Fiat took sixth place with Alén/Kivimäki (7) and eighth place with Italian champions, Cambiaghi/Scabini (5) in the Rallye **Monte Carlo** of 1976. Cambiaghi lost fourteen minutes on the road sections thanks to his lights failing while Alén had problems with his throttle adjustment and started the last night in seventeenth place.

**Mit einem sechsten (Alén/Kivimäki, Startnummer 7) und einem achten Platz (die italienischen Champions Cambiaghi/Scabini auf Nummer 5) endete das Engagement der Werks-Fiat-Abarth 124 Rally. Bei der 1976er Rallye Monte Carlo verlor Cambiaghi 14 Minuten wegen ausgefallener Scheinwerfer, Alén begann die letzte Nacht nach Problemen mit der Benzinzufuhr auf dem 17. Platz.**

# 02

FEBRUARY



Ford came to Daytona in 1966 with their new 7-litre **MkII** GTs and completely dominated the weekend. Miles and Ruby set the fastest time in practice, 1.8 sec quicker than the previous lap record held by Ferrari and led the race from the seventh lap onwards to the finish. The Chaparral had led initially but retired after 14 hours and the second and third places were taken by the two other Ford **MkIIs**.

**Mit den neuen 7-Liter-GT MkII dominierte Ford das Daytona-Wochenende 1966 nach Belleken. Ken Miles und Lloyd Ruby waren Trainingsschnellste mit 1,8 Sekunden unter dem bisherigen Runderekord eines Ferrari. Im Rennen blieben sie ab Runde 7 an der Spitze. Zunächst hatte der Chaparral geführt, fiel aber nach 14 Stunden aus. Am Ende gelang ein 1-2-3-Sieg für Fords neue GT.**



Before the start of the 1966 GP at Spa, the storm clouds were visible from the pits and Rindt was right to look apprehensive as the rain hit during the first lap. From the start, Rindt was third behind Jackie Stewart's BRM P261 but by lap eight he was in the lead, some 12 seconds ahead of John Surtees's Ferrari 312 but, when the rain stopped, the more powerful Ferrari came home the winner.

**Jochen Rindt schaut ein wenig besorgt in die nahe Zukunft. Beim Start zum belgischen GP 1966 zogen dunkle Wolken auf, und stinfutartiger Regen sollte die erste Runde für acht der 15 Starter zum Desaster machen. Der Cooper-Maserati-Pilot war zunächst an dritter Position hinter Jackie Stewart auf BRM P261. In der achten Runde lag er vorn, gefolgt von John Surtees auf Ferrari 312 mit fast zwölf Sekunden Rückstand. Als der Regen abbrach, holte sich jedoch der stärkere Ferrari den Sieg.**

# 03

MARCH



Making its debut at Belgian GP of 1966 was the Len Terry-designed Eagle T1G of Dan Gurney's Anglo-American Racers and, at the wheel, was the boss himself but it was not an enjoyable race for him. Slowest in practice, he survived the initial carnage on the first lap in the rain and carried on racing to the end, but too slowly to be classified as a finisher.

**Nicht so toll verlief die Premiere des von Len Terry entworfenen Eagle T1G in Spa 1966. Im Training hatte der Boss von Anglo-American Racers sein neues Auto auf den letzten Startplatz gefahren. Zwar überstand Dan Gurney das Schlachtfecht in der ersten neuen Runde unbeschadet, und er kam auch ins Ziel – war aber am Ende zu langsam, um gewertet zu werden.**



Le Mans 1966 was not a happy race for Ferrari since their best placed car at the finish was a British-entered 275 GTB in eighth place. No. 20 was the first to go at 00:25 on Sunday morning thanks to an accident, no. 27 an hour later with a broken transmission and no. 19 three hours later with a broken gearbox and finally no. 21 just after breakfast with a blown engine.

**Noch sieht alles gut aus in der Ferrari-Workstatt vor dem Einsatz 1966 in Le Mans. Am Ende aber wird der schnellste Maranello-Renner ein unter britischer Flagge gestarteter 275 GTB auf Platz acht sein. Die Werkswagen fallen nacheinander alle aus: Nummer 20 nachts um fünf vor halb eins nach Unfall, Nummer 27 eine Stunde später mit defekter Kraftübertragung, Nummer 19 drei Stunden später mit Getriebeschaden und schließlich Nummer 21 nach dem Frühstück mit Motorschaden.**

# 04

APRIL



The weather for the 1966 Targa Florio did not enhance the reputation of 'Sunny Sicily' as it rained heavily and, where mud was washed onto the circuit, it more closely resembled a farm track than a racing circuit. The Ferrari Dino that finished second had to be particularly careful when passing the seventh-placed Alpine A110 or it could easily have slipped into the waiting ditch.

**Wassermassen und veritable Völkerscharen haben eine Menge nassen Dreck auf die Strecke der '66er Targa Florio getragen, und so gerät das Rennen teilweise zur Schlammeschlacht. Der am Ende zweitplatzierte Dino von Guichet/Baghetti geht vergleichsweise vorsichtig am Alpine von Vintier/Orsini vorbei, die am Ende auf Platz sieben landen.**



When Maserati started supplying their formidable 9/F1 3.0 V12 engine to racing teams in 1966, the Cooper Car Company was not only the first of these but also the most successful with Jochen Rindt taking second place here in Belgium and later that year he was on the podium in Germany and USA. After Belgium he was joined at Cooper by John Surtees who won the Mexican GP.

**Erste und erfolgreichste Kundin für den fantastischen Maserati-V12 namens 9/F1 3.0 war die Cooper Car Company. Jochen Rindt fuhr mit einem solchen Motor 1966 in Spa auf dem zweiten Platz und später im Jahre 1966 aufs Treppchen in Deutschland und in den USA. John Surtees, der in der laufenden Saison von Ferrari herübergewechselt war, siegte derart motorisiert in Mexiko.**

# 05

MAY



The Cooper T51 won the World Championship with Jack Brabham in 1959 and was raced by a variety of teams in both 2.5 litre and 1.5 litre forms. At Spa in 1961, Trintignant was driving a T51 for Scuderia Serenissima with a Maserati Tipo 6 1.5 litre engine and, when his gearbox started playing up, he was sporting enough to give Innes Ireland a lift back to the pits from Stavelot and his blown up Lotus.



By 1961, the **Marathon de la Route** had settled into using the rough tracks of Yugoslavia and inserted 'Sofia' in the title instead of 'Rome'. But there were still a lot of good tarmac cols used in the Dolomites to test the crews on the way down – amongst tourist traffic! – and sort them out on the way back. This year only eight crews were classified as finishers from ninety starters.

**Jack Brabham hatte 1959 den Weltmeistertitel auf dem Cooper T51 heringefahren. Mehrere Teams setzten auf den Renner sowohl mit 2,5 wie mit 1,5 Litern Hubraum. Maurice Trintignant fuhr 1961 einen T51 in Spa für die Scuderia Serenissima. Der 1,5 Liter große Maserati Tipo 6 lief auch, aber das Getriebe machte schlapp. Es reichte noch dazu, Sportsgeist zu beweisen und den Anhalter Innes Ireland mitzunehmen, der seinen havarierten Lotus in Stavelot hatte stehen lassen.**

**1961 wurde der Marathon de la Route auch auf den rauen Straßen Jugoslawiens ausgetragen. Das Rennen ging nun von Lüttich aus über Sofia zurück nach Belgien und führte die ewige Stadt nicht mehr im Namen. Nach wie vor aber gab es gute geteerte Teilstrecken durch die Dolomiten, auf denen die Fahrer – im normalen Reiseverkehr – ihr Können beweisen mussten. In diesem Jahr wurden von 90 Startern nur acht als Finisher gewertet.**

# 06

JUNE



The 1966 Le Mans race made headlines by its end. Ford America wanted to stage the finish with both their leading cars crossing the line together. This was achieved with car no.1, Ken Miles/Denny Hulme slowing to cross the rain-soaked line alongside no.2. But the victory was given to no.2 as, at the Le Mans start, it was further back than no.1 and had thus travelled further.

**Ein schlagzeilenträchtiges Ende lieferte Ford in Le Mans 1966. Die US-Amerikaner wollten den heißersehten Gesamtsieg mit einem 1-2-Finish krönen, als absehbar war, dass zwei GT 40 Mk II das Rennen machen würden. So musste der führende Ken Miles etwas mit dem Tempo runter, was ihn am Ende zum vielleicht unglücklichsten Zweiten aller Zeiten machte: Bruce McLaren wurde – am zweiten Position legend – als Sieger gewertet, weil sein Wagen beim Start weiter hinten gestanden und er somit die um ein paar Meter längere Distanz zurückgelegt hatte.**



For most of the 1961 French GP it looked as though Ferrari had it made. Their top three cars led the race. Then von Trips had a stone pierce his radiator, Hill spun off and Richie Ginther's engine seized. Fortunately Giancarlo Baghetti came through from twelfth on the grid to win outright the first ever World Championship Grand Prix he started. Here Carlo Chiti oversees Ferrari mechanic Luigi Bazzi preparing the cars.

**Es hatte lange so ausgesehen, als würde Ferrari ohne Probleme das Rennen machen beim Großen Preis von Frankreich 1961. Die drei Spitzenfahrer starteten aus der ersten Reihe und führten das Rennen an. Dann zerschlug ein Stein Trips' Kühler, Hill rutschte von der Piste und Ginthers Motor gab den Geist auf. Glück für Maranello: Vom zwölften Startplatz aus arbeitete sich Giancarlo Baghetti nach vorn und holte gleich in seinem ersten Weltmeisterschaftsrennen einen Sieg. Hier überwacht Carlo Chiti (Mitte) die Vorbereitungen von Mechaniker Luigi Bazzi.**

# 07

JULY



Alberto Ascari in a Ferrari 375 was on pole position for the non-championship Formula One race on the street circuit of Pau in 1951 before retired before half-distance with a broken gearbox. It was Villorosi in another 375 who eventually won by over a minute and half from Rosier with both de Graffenried and Serafini retiring. Six cars finished from fifteen starters.

**Alberto Ascari auf Ferrari 375 stand beim nicht zur Meisterschaft zählenden Formel-1-Rennen in Pau 1951 auf der Pole. Noch bevor das Rennen halb gefahren war, gab er mit Getriebeschaden auf. Am Ende hatte Luigi Villorosi mit einem Vorsprung von mehr als anderthalb Minuten die Nase vor Rosier. Toulou de Graffenried und Dorino Serafini fielen aus. Von 16 Startern kamen sechs ins Ziel.**



Le Mans 1971 will be remembered for the fact that it was the 'short' Porsche 917K that triumphed over Ferrari. The Elford/Larrousse 917K ran in second place for the first nine hours and then shed its cooling fan upon which the air-cooled 12-cylinder depended for its existence.

**An das 1971er Rennen von Le Mans wird man sich erinnern, weil erneut ein Kurzheck-917 Porsche zum Gesamtsieg und zum neuerlichen Triumph über Ferrari verhalf. Elford und Larrousse waren im Martini-Langheck neun Stunden lang am zweiten Ende unterwegs, bis sie ihr Lüfterrad verloren, das der luftgekühlte Zwölfzylinder zum Überleben brauchte.**

# 08

AUGUST



Initially, Collins led the 1956 German GP until, on the eighth lap while lying second to Fangio's Lancia-Ferrari D50, a fuel line split and he retired, dizzy from the fumes. Recovering, he was then put in the similar D50 driven by the Marquis de Portago and with a time of 12m 32.5s. The eventual winner was the Chaparral 2D driven by Joakim Bonnier and Phil Hill.

**Peter Collins führte zunächst das Rennen um den Großen Preis von Deutschland 1956 an. In der achten Runde lag er hinter Fangio auf Lancia-Ferrari D50, als eine Kraftstoffleitung barst und ihn die betäubenden Dämpfe zum Aufgeben zwangen. Nachdem er sich erholt hatte, stieg er in den D50 von de Portago um, flog dann aber endgültig von der Strecke, als er Jean Behra auf Maserati 250F im Kampf um Platz 3 angreifen wollte.**



There were seventy-seven cars that lined up for the Le Mans-type start of the 1966 1000kms of the Nürburgring. In pole position was the Ferrari 330P3 of John Surtees/Mike Parkes with a time of 8m 31.9s while the 77th place went to a Lancia Fulvia Coupé with a time of 12m 32.5s. The eventual winner was the Chaparral 2D driven by Joakim Bonnier and Phil Hill.

**77 Autos standen bereit zum Le-Mans-Start vor den 1000 Kilometern auf dem Nürburgring 1966 in der Eifel. Auf die Pole Position hatten sich John Surtees/Mike Parkes mit 8:31.9 auf Ferrari 330 P3 gestellt, während der 77. Starter, ein Lancia Fulvia Coupé 12:32.5 benötigt hatte, am Ende siegten Joakim Bonnier und Phil Hill auf Chaparral 2D.**

# 09

SEPTEMBER



The first World Championship Grand Prix to be held under the new 3-litre engine rules in Monaco in 1966 was won by Stewart for BRM. Jim Clark had been on pole in his Lotus 33 with John Surtees's Ferrari 312 alongside just ahead of the BRMs but they both retired. Only four cars were classified as finishers and three of them were BRMs with the Ferrari 158/246 of Lorenzo Bandini on second place.

**Den ersten Weltmeisterschaftslauf unter der neuen Drei-Liter-Formel in Monaco 1966 entschied Jackie Stewart für sich und BRM. Auf der Pole Position hatte Jim Clark auf Lotus 23 gestanden neben Ferrari-Pilot John Surtees, beide schieden aber aus. Nur vier Autos kamen in die Wertung: drei BRM und der zweitplatzierte Ferrari 158/246 von Lorenzo Bandini.**



After two days of good weather, race day at Monza in 1966 was wet and windy. At the rolling start, polesitter Surtees went off into a lead that he and Parkes were not to lose. After the first changeover, the windscreen wipers packed up on Parkes, but it did not seem to have much effect on his lap times and, by the time of the next changeover, he had lapped even the second-placed Ford GT40.

**Nach zwei schönen Tagen war der Rennntag der 1000 km von Monza 1966 nass und windig. Beim fliegenden Start ging Surtees von der Pole gleich in Führung, die er und Parkes nicht mehr abgeben sollten. Nach dem ersten Fahrerwechsel machte der Scheibenwischer schlapp, was Parkes aber kaum zu beeindrucken schien. Als er wieder an Surtees übergab, hatte er gar noch den zweitplatzierten Ford GT40 überbunden.**

# 10

OCTOBER



On a relatively dry Monte Carlo Rally, the top three places 1976 in the final classification were occupied by Lancia Stratoses, but despite the presence of Fiat and Ford, fourth was Röhrli's Opel Kadett. Part of the reason for its good performance was that, while teams like Ford and Fiat had nominated mainly snow tyres, Röhrli had been wise enough to choose some Pirelli P7 racers as well.



Rated as the closest finish in Formula One history, Getthin's BRM was adjudged to have won by 0.010 of a second from the March of Peterson with three other cars all within the next second in the Italian Grand Prix in 1971. It was at the time the fastest Formula One race – average speed of 242.615 kph (150.754 mph) – a record that stood for the next thirty-two years until the 2003 GP at Monza.

**Die drei Spitzenplätze der 1976er Rallye Monte Carlo besetzten erwartungsgemäß Lancia Stratos. Interessant wurde es auf der vierten Position, die trotz der starken Präsenz von Fiat und Ford ein Opel Kadett einnahm. Am Steuer: Walter Röhrli. Der hatte im Gegensatz zu anderen Teams auch auf Pirelli-P7-Rennreifen gesetzt und so bei der relativ trockenen Rallye gute Karten.**

**Es gilt als das knappste Finale in der Geschichte der Formel 1: Im Rennen um den Gran Premio D'Italia 1971 wurde Peter Getthin auf BRM mit 0,01 Sekunden Vorsprung vor Ronnie Peterson auf March gewonnen, und drei weitere Autos überquerten in der nächsten Sekunde die Ziellinie. Es gab noch einen Rekord: Mit einem Durchschnittstempo von 242,615 km/h blieb das Rennen 32 Jahre lang das schnellste Formel-1-Ereignis.**

# 11

NOVEMBER



At the German Grand Prix in 1966 Rindt was only ninth in qualifying but, when it poured with rain for the start, he soon past six of the cars starting ahead of him. For most of the race he followed his teammate Surtees who, after a massive dice with Brabham's BT19 finished second with Rindt third.

**Im Training zum Großen Preis von Deutschland 1966 auf dem Nürburgring hatte es Jochen Rindt nur auf Position 9 geschafft. Als es aber zum Start des Rennens aus Kübeln zu gießen begann, war er ganz schnell an sechs Autos vorbei, die vor ihm gestanden hatten. Die meiste Zeit des Rennens folgte er seinem Stalgefährten Surtees, der nach einem heftigen Gefecht mit Babhams GT 19 Zweiter wurde. Rindt wurde dritter.**



At the start of the 1966 RAC Rally, Mäkinen could win the Group 2 Rally Championship title, but fate was against him. He set 14 fastest times on the way up to Scotland but then he cracked the sump and, to repair it, the Mini was tipped on its side. He went on to record another 12 fastest times but retired in Northumberland with no oil pressure and no clutch.

**Beim Start der 1966er RAC-Rally sah es so aus, als könnte Mäkinen die Meisterschaft in der Gruppe 2 gewinnen. Aber das Schicksal war ihm nicht hold. Er fuhr auf dem Weg nach Schottland 14 Mal Bestzeit, bis er sich die Ölwanne aufschlitzte. Zur Reparatur wurde der kleine Wagen kurzerhand auf die Seite gekippt, und weiter ging es. Nach zwölf weiteren Bestzeiten gab er dann aber in Northumberland doch den Geist auf – Ölverlust und Kupplungsschaden.**

# 12

DECEMBER



Low-profile slick racing tyres were introduced to Formula One at the 1971 Spanish GP courtesy of Firestone and Goodyear. Stewart qualified his Goodyear-shod Tyrrell fourth just 0.3 of a second behind lckx's Firestone-shod Ferrari 312B. From the start, Stewart was right behind lckx, slipped past him on lap five and kept it that way to the finish where they were separated by 3.4s.

**Flache Slicks von Firestone und Goodyear wurden beim Großen Preis von Spanien 1971 eingeführt. Stewart fuhr im Training auf dem Goodyear-bereiften Tyrrell um 0,3 Sekunden langsamer als lckx im Ferrari 312B mit Firestones. Vom Start weg klebte er an lckx' Ferrari, schaffte es in der fünften Runde an ihm vorbei und kam schließlich mit 3,4 Sekunden Vorsprung ins Ziel.**



The Nürburgring 1000km race in 1966 was the European debut – and win – for the Chaparral 2D powered by a 5.3-litre Chevrolet engine. It was followed to the finish line by two Ferrari Dino 206 Ss with 2-litre engines. Rodríguez/Ginther finished third and their teammates Ludovico Scarfiotti/Lorenzo Bandini second with all three cars within a minute and half of one another.

**Was für ein Debüt: Der Chaparral D2 mit seinem mächtigen 5,3-Liter-Chevrolet-V8 rannte die 1000 Kilometer auf dem Nürburgring mit Gebrüll zum Sieg – gefolgt von zwei Ferrari Dino 206 S mit 2-Liter-Maschinen. Rodríguez/Ginther wurden Dritte, Ludovico Scarfiotti und Lorenzo Bandini Zweite. Alle drei kamen binnen anderthalb Minuten durchs Ziel.**

# Motorsport Classic 2021

Copyright and publisher:

McKlein Media GmbH & Co. KG  
Hauptstraße 172, 51143 Köln, Germany  
Phone: +49-2203-9242570. Fax: +49-2203-9242571  
Email: info@mcklein-publishing.com  
www.mcklein-calendars.com  
ISBN: 978-3947156-29-0

Photography:

All images: The McKlein archive  
with the work of: Hugh Bishop, Hans Georg Isenberg, Peter Kumpa, Robert Kroeschel, Lars Olaf, Magnin, Rolf F. Nieborg, Heide and Peter Nicot, Martin Pfundner, Alois Rottensteiner, Colin Taylor Productions, LAT.

Back copies available from www.racingwebshop.com

Printing: Print supervision: Produktionsteam Gesellschaft für Medienproduktion mbH, Oelser Straße 9, 40231 Düsseldorf, Germany  
Printing: Lensing Druck GmbH & Co. KG, Van-Delden-Straße 6-8, 48683 Ahaus, Germany  
All rights reserved.

No part of this calendar may be reproduced, stored or transmitted by any means, mechanical, electronic or otherwise without written permission.

ISBN 978-3-947156-29-0

