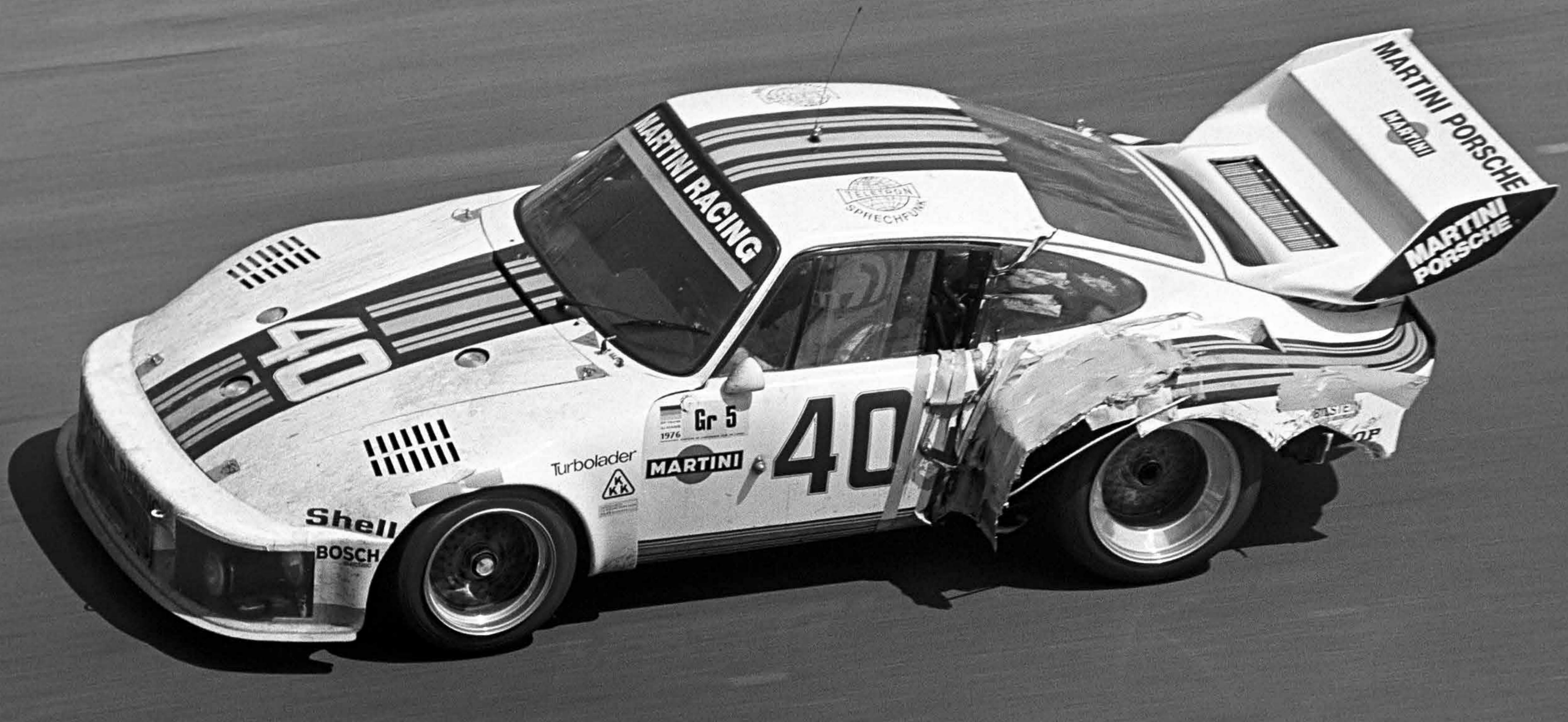


Motorsport Classic

2021





01

January 2021

McKlein
PHOTOGRAPHY

Manfred Schurti/Rolf Stommelen, Porsche 935, 24 Heures du Mans 1976

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



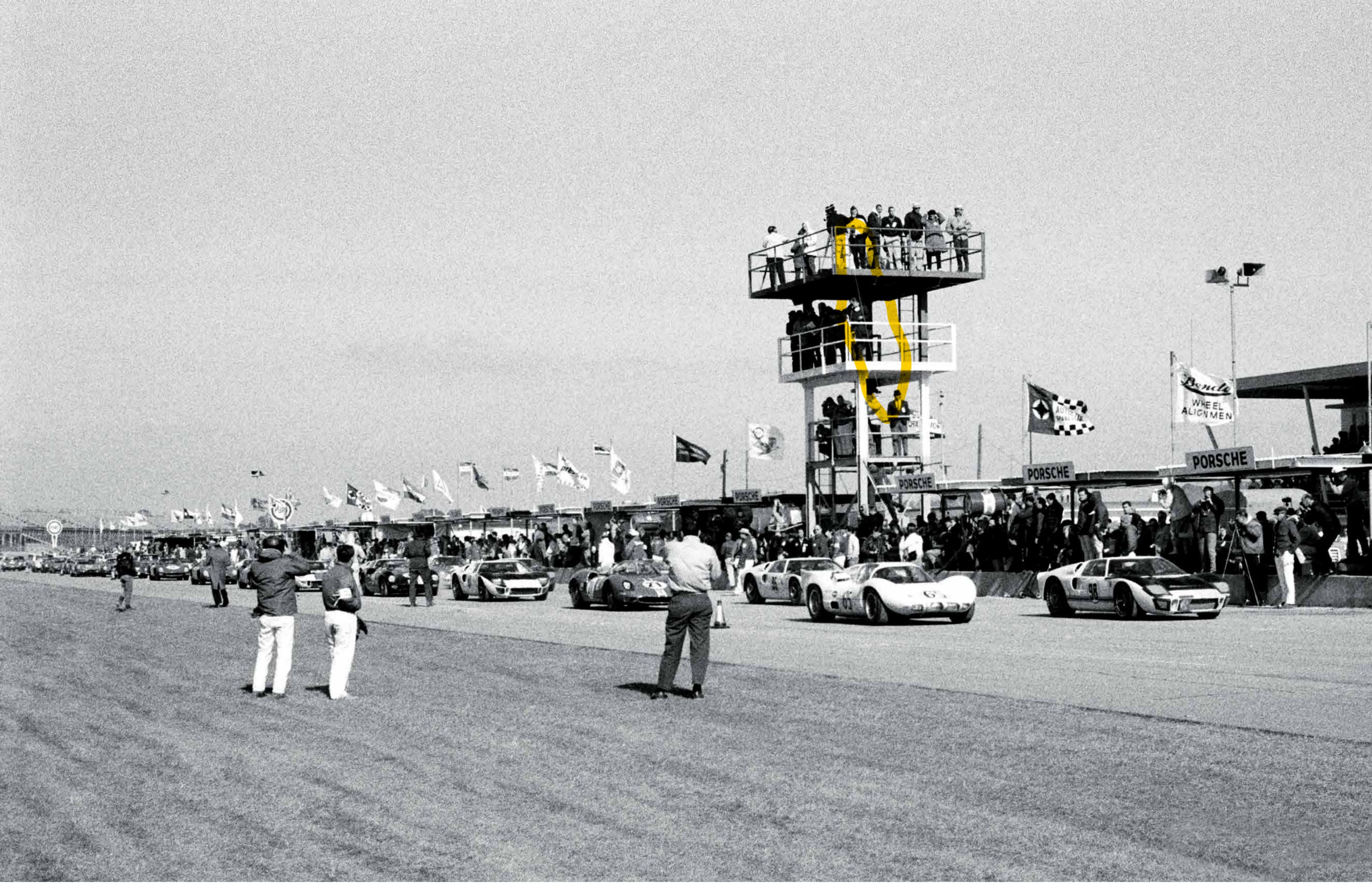
01

January 2021

MCKLEN
PHOTOGRAPHY

Roberto Cambiaggi/Bruno Scabini, Markku Alén/Ikkka Kivimäki, Fiat 124 Abarth Rally, Rallye Monte Carlo 1976

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



02

MCKLEN
PHOTOGRAPHY

February 2021

Ken Miles/Lloyd Ruby, Ford MK II (98), Jo Bonnier/Phil Hill, Chaparral 2D (65), Pedro Rodríguez/Mario Andretti, Ferrari 365 P2 (21), Walt Hansgen/Mark Donohue, Ford MK II (95), Daytona 24 Hours 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

MCKLEN
PHOTOGRAPHY

February 2021

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



03

March 2021

MCKLEN
PHOTOGRAPHY

Dan Gurney, Eagle T1G Climax, 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 29 30 31



03

March 2021

MCKLEN
PHOTOGRAPHY

Mike Parkes/Ludovico Scarfiotti, Ferrari 330 P3 (20), Richie Ginther/Pedro Rodríguez, Ferrari 330 P3 (27), Willy Mairesse/Herbert Müller, Ferrari 365 P2/3 (19), Jean Guichet/Lorenzo Bandini, Ferrari 330 P3 (21), 24 Heures du Mans 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 29 30 31



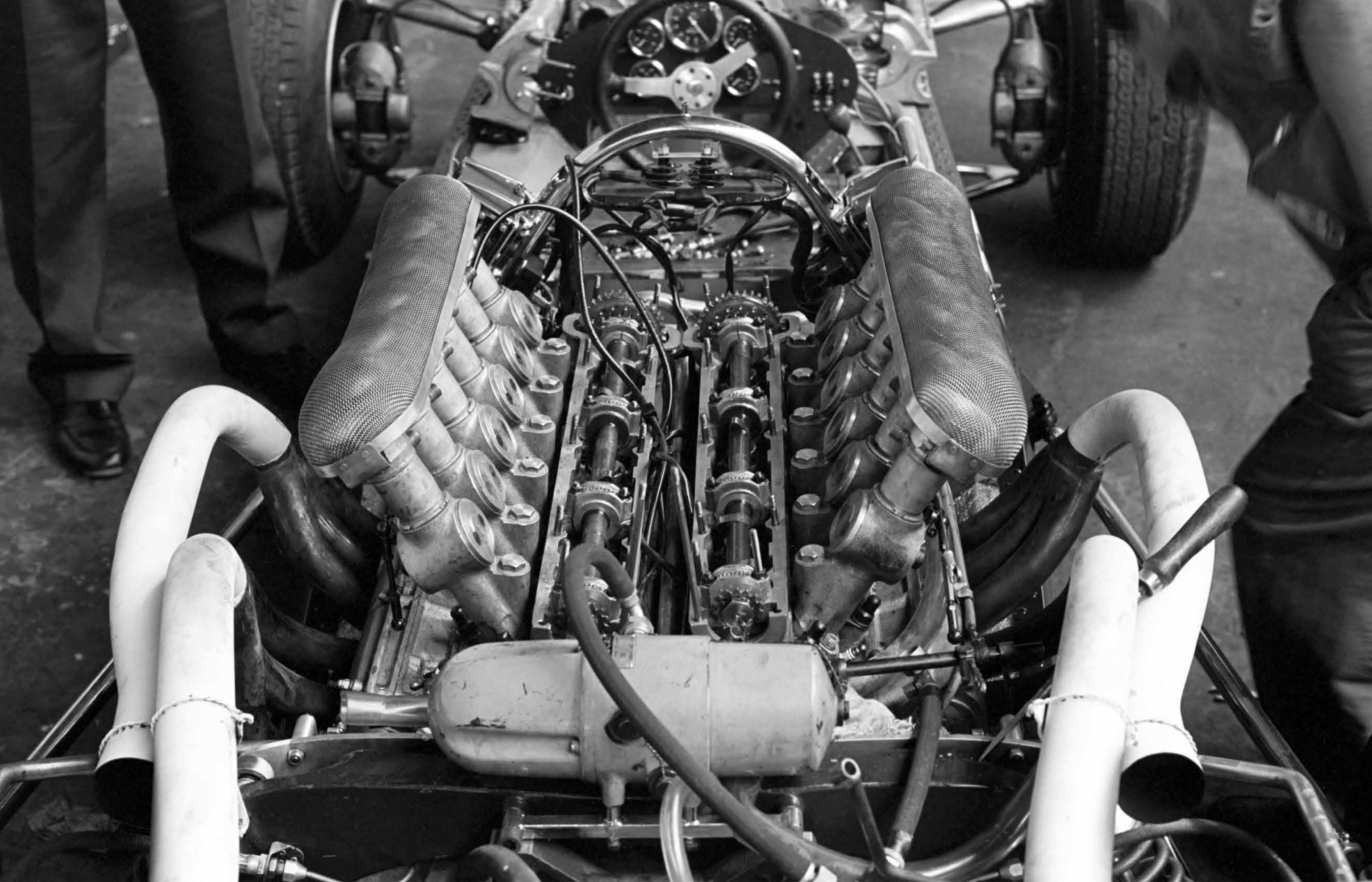
04

April 2021

MCKLEN
PHOTOGRAPHY

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

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



04

April 2021

MCKLEN
PHOTOGRAPHY

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



05

May 2021

MCKLEN
PHOTOGRAPHY

Maurice Trintignant, Cooper T51 Maserati, Innes Ireland, Grand Prix de Belgique 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 31



05

May 2021

MCKLEN
PHOTOGRAPHY

Jean Guichet/Jacques Badoche, Citroen DS 19 (17), Leopold von Zedlitz/Wolfgang Diemer, Mercedes 220 SE (29), Liège-Sofia-Liège 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 31



06

MCKLEN
PHOTOGRAPHY

June 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

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

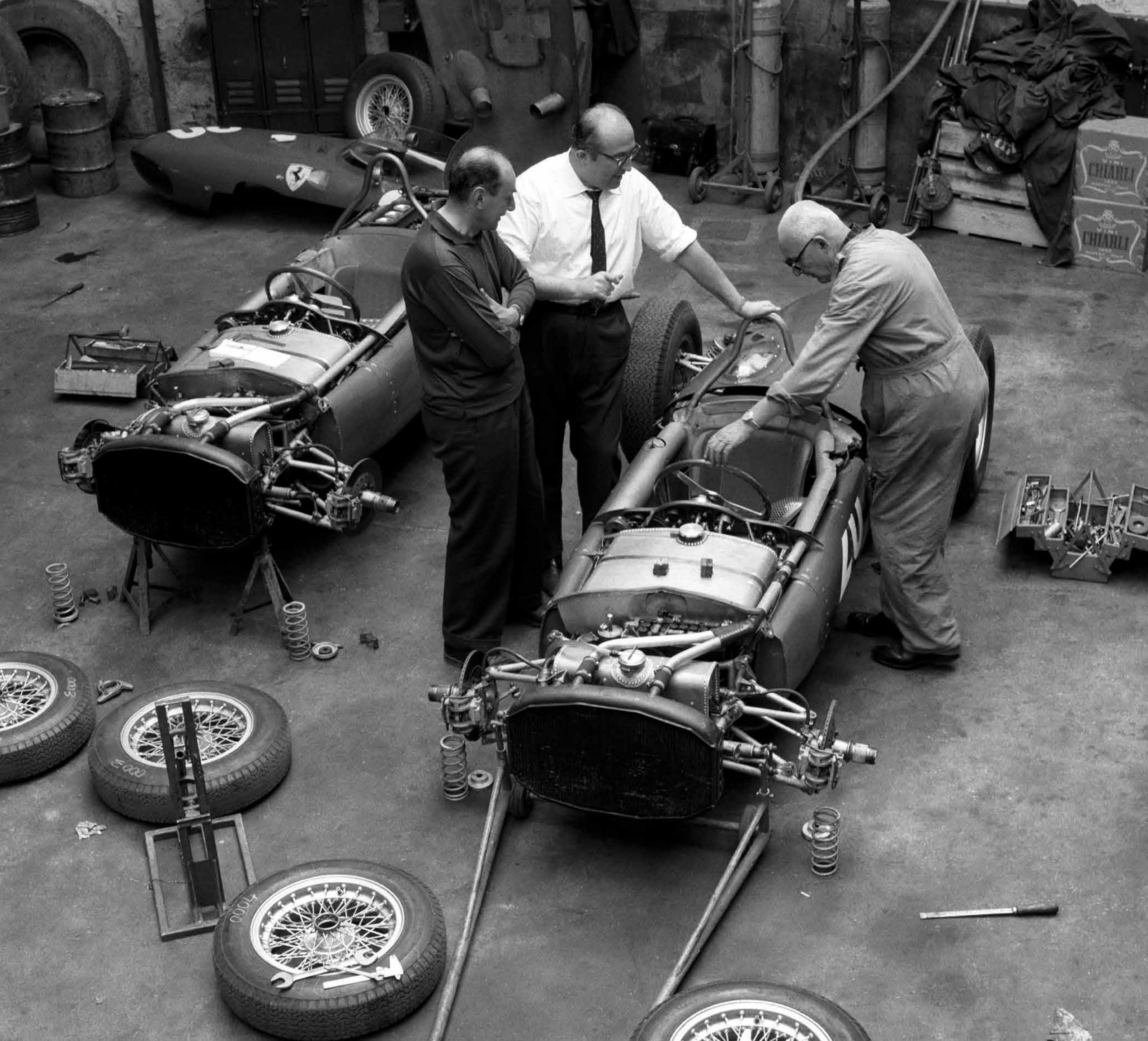
Wolfgang von Trips, Phil Hill
Ferrari Dino 156/61,
Grand Prix de l'A.C.F. 1961

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				

06

MCKLEN
PHOTOGRAPHY

June 2021





07

July 2021

MCKLEN
PHOTOGRAPHY

Luigi Villoresi, Ferrari 375 (10), Toulo de Graffenreid, Maserati 4CLT/48 (26), Louis Rosier, Talbot-Lago T26C (18), Dorino Serafini, Ferrari 212, Pau Grand Prix 1951

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



07

July 2021

MCKLEN
PHOTOGRAPHY

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

Gérard Larrousse/Vic Elford, Porsche 917 LH, 24 Heures du Mans 1971



08

MCKLEN
PHOTOGRAPHY

August 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

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

Günther Selbach/Karl von Wendt,
Shelby GT350 (100);
Hans-Dieter Dechent/Robert Huhn,
Abarth 1300 OT (84);
Johannes Ortner/Kurt Ahrens Jr.,
Abarth 1300 OT (83);
Manfred Mohr/Günter Wallrabenstein,
Lotus Elan (78);
Rico Steinemann/Andreas Eichhorn,
Lotus Elan (28);
William Bradley/Steve Neal,
Triumph Spitfire (39);
Henri Perrier/Keith Green,
Porsche 911 (108);
John Blades/John Calvert,
Ginetta G4 R (25);
Friedhelm Theissen/Rolf Stommelen,
Lotus Elite (114);
Sepp Greger/Carl-Gregor Auer,
Porsche 911 (106);
Henri Grandsire/Jean Vinatier,
Alpine A110 (88);
1000km Nürburgring 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
29	
30	31





09

September 2021

MCKLEN
PHOTOGRAPHY

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

Jackie Stewart, BRM P61, Grand Prix de Monaco 1966



09

September 2021

MCKLEN
PHOTOGRAPHY

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

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



10

October 2021

MCKLEN
PHOTOGRAPHY

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

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



10

October 2021

MCKLEN
PHOTOGRAPHY

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

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



11

MCKLEN
PHOTOGRAPHY

November 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, Großer Preis von Deutschland 1966



11

MCKLEN
PHOTOGRAPHY

November 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

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



12

MCKLEN
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

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



12

MCKLEN
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



01

JANUARY

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.

02

FEBRUARY

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.

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.

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 Hinterradanhangung 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.

Mit einem sechsten 7-Liter-GT Miki dominierte Ford das Daytona-Wochenende 1966 nach Belieben. Ken Miles und Lloyd Ruby waren Trainingsschnellste mit 1,8 Sekunden auf, und sinnfutoriger 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 abrach, holte sich jedoch der stärkere Ferrari den Sieg.

03

MARCH

Ford came to Daytona in 1966 with their new 7-litre Miki 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 Mikes.

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' Ferrari 312 but, when the rain stopped, the more powerful Ferrari came home the winner.

04

APRIL

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.

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 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.

When Maserati started supplying their formidable 9/1 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.

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 racing 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 Weltmeisterstitel auf dem Cooper T51 her eingefahren. 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, Sportgeist zu beweisen und den Anhänger 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 Ljubljana über Sofia zurück nach Belgien und führte die ewige Stadt nicht mehr im Namen. Nach wie vor gab es gute geteilte 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.

For most of the 1961 French GP it looked as though Ferrari had it made. Their top three cars led the race. Then 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.

Ein schlagzeilenreicher Ende lieferte Ford in Le Mans 1966. Die US-Amerikaner wollten den heißenrennen Gesamtsieg mit einem 1-2-Finish krönen, als abschwer war, dass zwei GT 40 Mk II das Rennen machen würden. So musste das fahrende Ken Miles etwas mit dem Temporunner, was ihm am Ende zum zweitwundschicksal zielte. Bruce McLaren wurde – an zweiter Position liegend – als Sieger gewertet, weil sein Wagen beim Start weiter hinten standen und er somit die um ein paar Meter längere Distanz zurückgelegt hatte.

Es hatte lange so ausgesehen, als würde Ferrari ohne Probleme das Rennen machen mit dem großen Preis von Frankreich 1961. Die drei Spitzenfahrer starteten aus der ersten Reihe und führten das Rennen an. Dann zerschlug ein Stein Trips' Kühlerrad, Hill rutschte von der Piste und Ginther's Motor gab den Geist auf. Glück für Maranello: Von zwölf Startplätzen arbeitete sich Giancarlo Baghetti nach vorn und holte gleich in seinem ersten Weltmeisterschaftsrennen einen Sieg. Hier erwacht Carlo Chiti (Mitte) die Vorbereitungen von Mechaniker Luigi Bazzi.

07

JULY



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.

For most of the 1961 French GP it looked as though Ferrari had it made. Their top three cars led the race. Then 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.

Ein schlagzeilenreicher Ende lieferte Ford in Le Mans 1966. Die US-Amerikaner wollten den heißenrennen Gesamtsieg mit einem 1-2-Finish krönen, als abschwer war, dass zwei GT 40 Mk II das Rennen machen würden. So musste das fahrende Ken Miles etwas mit dem Temporunner, was ihm am Ende zum zweitwundschicksal zielte. Bruce McLaren wurde – an zweiter Position liegend – als Sieger gewertet, weil sein Wagen beim Start weiter hinten standen und er somit die um ein paar Meter längere Distanz zurückgelegt hatte.

Es hatte lange so ausgesehen, als würde Ferrari ohne Probleme das Rennen machen mit dem großen Preis von Frankreich 1961. Die drei Spitzenfahrer starteten aus der ersten Reihe und führten das Rennen an. Dann zerschlug ein Stein Trips' Kühlerrad, Hill rutschte von der Piste und Ginther's Motor gab den Geist auf. Glück für Maranello: Von zwölf Startplätzen arbeitete sich Giancarlo Baghetti nach vorn und holte gleich in seinem ersten Weltmeisterschaftsrennen einen Sieg. Hier erwacht Carlo Chiti (Mitte) die Vorbereitungen von Mechaniker Luigi Bazzi.

08

AUGUST



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

Le Mans 1971 will be remembered for the fact that it was the 'short' Porsche 917K that triumphed over Ferrari. The Elford/Larrousse 917LH 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.

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 was chasing Jean Behra's Maserati 250F for third place when he spun off and 'retired' for the second time.

An 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 mit einem Vorsprung von mehr als anderthalb Minuten die Nase vor Rosier. Toulo de Graffenreid und Serafini fielen aus. Von 16 Startern kamen sechs ins Ziel.



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

Rated as the closest finish in Formula One history, Gethin's BRM was adjudged to have won by 0.010f 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 des starken Präzisions von Fiat und Ford ein Opel Kadett einnahm. Am Steuer: Walter Röhrl. 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 Gethin auf BRM mit 0,01 Sekunden Vorsprung vor Ronnie Peterson auf March gewertet, und drei weitere Autos überquerten die Ziellinie. Es gab noch einen Rekord: Mit einem Durchschnitttempo von 242,615 km/h blieb das Rennen 32 Jahre lang das schnellste Formel-1-Ereignis.

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/ 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.

After two days of good weather, race day at Monza in 1966 was wet and windy. At the rolling start, pole-sitter 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.

Den ersten Weltmeisterschaftslauf unter der neuen Drei-Liter-Formel in Monaco 1966 entschied Jackie Stewart für sich und BRM. Auf der 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 mit 12:32,5 benötigte. Am Ende siegten Joakim Bonnier und Phil Hill auf Chaparral 2D.

Nach zwei schönen Tagen war der Renntag 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 Wechsel 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 überrundet.

10

OCTOBER



At the German Grand Prix in 1966 Rindt was only ninth in qualifying but, when it pored 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.

At the start of the 1966 RAC Rally, Mäkinen could win the Group 2 Rally Champion 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.

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

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 gleichen begann, war er ganz schnell an sechs Autos vorbei, die vor ihm gestanden hatten. Die meiste Zeit des Rennens folgte er seinem Staffelgefährten Surtees, der nach einem heftigen Gefecht mit Babham's BT 19 Zweiter wurde. Rindt wurde dritter.

11

NOVEMBER



At the start of the 1966 RAC Rally, Mäkinen could win the Group 2 Rally Champion 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.

Flache Slicks von Firestone und Goodyear wurden beim Großen Preis von Spanien 1971 auf dem Nürburgring mit Gebürt zum Sieg – gegen die schnellen Rennreifen von Ickx' Ferrari, schaffte es am Ende auf Platz 12. Alle drei kamen binnen anderthalb Minuten durchs Ziel.

Bei dem 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 aufzettelte. Ickx' Ferrari 312B mit Firestones. Vom Start weg klebte er an Ickx' Ferrari, schaffte es am Ende auf Platz 12. Alle drei kamen innerhalb von anderthalb Minuten durchs Ziel.

Was für ein Debüt: Der Chaparral 2D mit seinem mächtigen 5,3-Liter-Clevette-V8 rannte die 1000 Kilometer auf dem Nürburgring mit Gebürt zum Sieg – gegen die schnellen Rennreifen von Ickx' Ferrari, schaffte es am Ende auf Platz 12. Alle drei kamen innerhalb von anderthalb Minuten durchs Ziel.