

*The first Grand Prix Historique de Monaco in 1997 should have been a one-off birthday present for Prince Rainier III from the Monaco Autoclub. Yet, the event proved so popular that it is now presented as an 'appetizer' before the Grand Prix on every other year. It also presents the best spectacle of this sort anywhere in continental Europe. But it is not only the cars that capture the interest of the tens of thousands of spectators. Top racing drivers, many with their own personal memories of the racing circuit, could be found driving these classic cars with increasing regularity. Four of them shared their experiences with Roman Klemm at the 2012 event.*

**R.K. The name Arturo Merzario does not need much introduction...it was he who pulled Niki Lauda out of his burning Ferrari in 1976. He himself drove in Formula 1 for eight seasons, also for the Scuderia, and for teams Williams, Wolf, Shadow, or March...before building his own car. Merzario also excelled as a SportsCar driver.**

A.M. I don't want to single out any particular race here. Each has its own story, which makes it unique. But Monaco in my mind is mostly associated with my accident in 1976. A tyre exploded on the straight leading to Massenet when I was at full speed, and the car just bounced from one guardrail to the next like a ping-pong (*laughs*).

**Merzario drove a real treasure of a car at this GP Historique: pre-WWII Alfa Romeo 8C-35, with which the Italian manufacturer tried to respond to the German giants Mercedes-Benz and Auto-Union.**

After the war, this car was bought by Juan Manuel Fangio and sat for a long time in his Balcarce museum. Eventually it came back to Italy and the Grifo people were restoring it for the past year. Then they told me to come up here to Monte Carlo with them, so I could feel what Tazio Nuvolari felt all those years ago. Well, since I consider myself to be a top driver, I don't need to feel like Nuvolari...but I could not resist the invitation, of course.

**Unfortunately, the spectators did not get to see much of Merzario and his red monster. The untested car suffered from overheating that could not be cured on-site and Arturo was able to complete only a single practice lap. But trying to push start (in the end successfully) this legend three times up-and-down the pitlane...that is something that nobody can take away from me!**



---

**R.K. Paolo Barilla always knew that one day he would take over running of his family's pasta empire. Still, his racing career was also successful, if not always easy. He can look back at time spent in Formula 2, F-3000, and even a season in Formula 1 with Minardi. And together with Klaus Ludwig and Johnny Winter (Louis Krages) is a winner of the 24-Hour Le Mans classic for Joest Porsche. He promised himself to race in this Historique GP after he visited the prior event with his friend Emanuele Pirro.**

P.B. I first drove in Monaco in the 1981 Formula 3 and have done quite well...around 6th place or so. So when Mr. Ravarotto, my car owner from those days, promised that he would prepare that exact Martini for me to drive here today, I have agreed immediately. Some of my friends found that car somewhere and gave it back to me as a present. That's why I am here...to drive my old car again and enjoy the company of friends. This is a one-off for me, because running the company normally occupies all my time. My second encounter with this circuit was not much fun at all. It was with a Formula 1 car in 1990. The cockpits were so narrow then and I had no room to maneuver. Somehow the circulation into my leg got blocked and after eight laps my knee started to swell up. The pain was quite intensive and every lap I told myself that it was time to quit. Yet I kept going until about lap 50 when I lost second gear, which was very frustrating indeed.

**Paolo made it clear that he is not here only to relax, though.**

I still feel like a professional racer and my intention is to hit the gas pedal hard!

**And that is how it was...Barilla easily won his qualifying run and finished third in the main race. And on top of that seemed very pleased with the greetings and message from my wife that their pasta simply is the best!**



---

**R.K. After the deaths of Ronnie Peterson a Gunnar Nilsson, Eje Elgh and Stefan Johansson were the most promising racing drivers in Sweden. Although Elgh was a winner in Formula 2, the step-up to Formula 1 never materialized and Eje made his career in the sport cars. Today he works for Swedish TV and manages GP2 driver Marcus Ericsson. The opportunity to drive in Monaco made him change his original plan to go to the Spanish Grand Prix.**

E.E. I have raced in Monaco only once before, in Formula 3 with this Chevron B34 here. My form was good and I qualified 4th. But my race was ruined by one of those wild Italians...Beppe Gabbiani hit me hard. At the time I was really mad and we had pretty heated argument afterwards...almost a fistfight. Amazingly, that very experience somehow brought us closer as well and today we remain to be very good friends. This is my first time in a racecar since my retirement at the 1994 Le Mans. Paolo Barilla made me come here.

**Elgh finished his second Monaco race it the top group. During all that time we were receiving the Spanish Grand Prix updates from none other than his friend and Indy 500 winner Kenny Bräck!**





---

**R.K. Beppe Gabbiani was among the group of young and passionate Italians who were trying to break into Formula 1 during the late 1970s and early 1980s. Although he achieved that goal, driving for Surtees and Osella did not present him with much opportunity to succeed, and he qualified for only three races. Later he was a contender for the European Formula 2 title and until recently raced sport cars. Today, Beppe is a global real estate broker.**

B.G. I was here several times already, with Formula 3, Formula 1, and BMW M1. I have never considered this track to be particularly physically demanding, but am always taken by its beauty. Used to race here in Formula 3 against boys like Nigel Mansell, Didier Pironi, Elio de Angelis, Piercarlo Ghinzani...we all knew that success here would mean an invitation to Formula 1 and behaved accordingly (*laughs*). I was here only once for a Grand Prix, in 1981. There were 20 starting grid positions and 32 entries. All I had was a set of hard tyres for my Osella Ford, because only my teammate Jean Pierre Jarier was given the qualifying tyres. The outcome was inevitable and I watched the race as a spectator. My best race here was in 1980 in the Procar Series with BMW M1. Alan Jones came over to congratulate me after we had a nice duel on the track. That made me realize that I was doing something right, anyway!

**This year Beppe came to drive the 1954 Lancia-Marino, and initially regretted that decision.**

Gigi Taverna called to tell me that he and few friends put this car together and need someone to drive it properly. I love Monaco, so I agreed immediately. But after two practice laps it was clear that this piece of junk has no brakes at all, so I told them that I am not going to drive it anymore!

**One of the Italian mechanics, who was certainly older than the car, spent all night trying to put the brakes back in working condition. Apparently, it was enough to persuade Beppe to at least get back behind the steering wheel and enter the race.**

I never felt afraid in any racing car, but this one really scares me. I will try to give it two more laps and that's it.

**In the end, Beppe drove for much more than two laps. The circuit magic got to him again and he completed the entire race. During our encounter I reminded him that we saw one another once before, about eight years ago at the Lausitzring. Beppe claimed that he did remember me, so either he has an exceptional memory...or is a very good liar!**



PHOTOGRAPHS COURTESY OF ROMAN KLEMM ARCHIVE.

*První Grand Prix Historique de Monaco v roce 1997 měla proběhnout jednorázově, jako jedinečný dárek monackého autoklubu k narozeninám knížete Rainiera III. Úspěch tohoto podniku ale byl tak velký, že se teď koná jako 'předkrm' k velké ceně Formule 1 každým druhým rokem. Zároveň představuje nejlepší podívanou svého druhu na evropské pevnině. Nejsou to ale jen vozy, které udivují desetitisíce diváků. V jejich kokpitech stále častěji usedají opravdové hvězdy volantu, které mají na Monako své vlastní vzpomínky. Čtyři z nich se o ně v roce 2012 podělili s Romanem Klemmem.*

**R.K. Jméno Arturo Merzario není třeba nijak zvláště představovat...byl to on, kdo v roce 1976 vytáhl Niki Laudu z hořícího Ferrari. Sám ve Formuli 1 jezdil po osm sezón jak za tým Ferrari, tak i Williams, Wolf, Shadow a March...než se pustil do dobrodružství vlastní konstrukce. Kromě toho byl výborným pilotem sportovních prototypů.**

A.M. Nechtěl bych nijak vyzvedávat nějaký konkrétní závod, který jsem zde absolvoval. Každý závod má svůj vlastní příběh, kterým je jedinečný. S Monakem spojuji především mou nehodu v kvalifikaci roku 1976. Na rovince směrem k Massenet mi tehdy bouchla pneumatika a auto v plné rychlosti lítalo od svodidla ke svodidlu, jako ping-pongový míček (smích).

**Při letošní GP Historique pilotoval Merzario opravdový skvost: Alfa Romeo 8C-35, vůz se kterým se italský výrobce chtěl před válkou postavit německým gigantům Mercedes-Benz a Auto-Union.**





Tohle auto po válce koupil Juan Manuel Fangio a dlouho stálo v jeho muzeu v Balcarce. Pak se vrátilo do Itálie a firma Grifo jej teď rok restaurovala. Řekli mi, abych s nimi zajel tady do Monte Carla, že bych se mohl cítit jako kdysi Tazio Nuvolari! Já se sice jako Nuvolari cítit nepotřebuju, protože se sám považuji za špičkového pilota...ale nabídce jsem samozřejmě neodolal.

Diváci si Merzaria a jeho rudého monstra bohužel příliš neužili. Neotestovaný vůz trpěl přehříváním motoru, které se na místě nedalo vyléčit a Arturo si okruh objel jen jednou. Ale roztlačovat tuto legendu v tak jedinečném voze třikrát za sebou (nakonec úspěšně) celou boxovou uličkou...to mi nikdy nikdo nevezme!

R.K. Paolo Barillovi bylo vždycky jasné, že bude jednou muset převzít vedení rodinného těstovinového impéria. Jeho kariéra závodníka přesto byla úspěšná, i když ne vždycky jednoduchá. Může se ohlédnout na čas strávený ve Formuli 2, F-3000 i ve Formuli 1 s vozem Minardi. A společně s Klaus Ludwigem a Johnny Winterem (Louis Krages) dokonce vyhrál s vozem Joest Porsche i klasickou čtyřřadvacetihodinovku v Le Mans. To, že letos pojede v Monaku si slíbil při minulé GP Historique, když zde podporoval starého kamaráda Emanuele Pirra.

P.B. Poprvé jsem v Monaku startoval roku 1981 ve Formuli 3 a dojel jsem vcelku dobře...někde kolem šestého místa. Když mi můj tehdejší týmový šéf, pan Ravarotto slíbil, že mi pro letošek připraví právě mé Martini z toho roku, hned jsem řekl, že do toho půjdu. Kamarádi to auto někde našli a koupili mi ho jako dárek. Proto jsem



tady...zajezdit si s mým starým autem a posedět s přáteli. Je to jen jednorázová věc, můj veškerý čas jinak zabírá vedení podniku. Moje druhé setkání s Monakem již nebylo tak radostné. V roce 1990 jsem tu jel ve Formuli 1 s Minardi a bylo to utrpení. Kokpity tehdy byly tak úzké, že jsem tam neměl místo. Nějak se mi nedokrvovala noha a po osmi kolech mi za jízdy nateklo koleno. Bolelo to tak, že jsem si kolo po kole sliboval, že to vzdám, ale pokračoval jsem pořád dál...než se mi po všem tom strádání asi v padesátém kole rozsypala druhá rychlost. To bylo docela deprimující!

Paolo ovšem přiznal, že v Monaku není jen pro zábavu.

V nitru se pořád ještě cítím jako profík a chci si tady pořádně dupnout plyn!

Což se mu do puntíku podařilo...svůj kvalifikační rozjezd Barilla jasně vyhrál a hlavní závod dokončil třetí. Navíc ho zvláště potěšilo, když jsem mu vyřídil pozdrav a vzkaz od manželky, že jejich těstoviny jsou určitě ty nejlepší!

R.K. Po smrti Ronnie Petersona a Gunnar Nilssona patřili ve Švédsku Eje Elgh a Stefan Johansson k největším nadějím své země. Přestože se Elgh ve Formuli 2 zapsal mezi vítěze, s postupem do Formule 1 to neklaplo, a tak se soustředil na závody sportovních prototypů. Dnes pracuje pro švédskou televizi a je manažerem pilota GP2 Marcus Ericssona. Návratu do kokpitu v Monaku dal přednost před návštěvou GP Španělska.

E.E. V Monaku jsem doposud startoval jen jednou. Bylo to v závodě Formule 3, právě s tímto Chevronem B34. Byl jsem tehdy ve výborné formě a kvalifikoval jsem se jako čtvrtý. Závod mi ale pokazil jeden divoký Ital...boural do mě Beppe Gabbiani. Byl jsem tehdy hrozně naštvaný...děsně jsme se pohádali a skoro poprali. Je zajímavé, že

nás právě tenhle zážitek opravdu stmelil a dodnes jsme velkými přáteli. GP Historique je můj první závod po ukončení mé profesionální kariéry v Le Mans roku 1994. K účasti tady mě přemluvil Paolo Barilla.

**Elgh svůj druhý závod v Monaku dokončil ve špičkové skupině. Mezitím nám zprávy o průběhu závodu ve Španělsku neposílal nikdo jiný, než jeho krajan a vítěz Indy 500 Kenny Bräck!**



---

**R.K. Beppe Gabbiani byl jedním z vášnivých mladých Italů, kteří se na přelomu sedmdesátých a osmdesátých let snažili dostat do Formule 1. Což se mu sice podařilo, ale s vozy Surtees, a Osella neměl valnou šanci a podařilo se mu kvalifikovat jenom do tří velkých cen. Později sahal po titulu mistra Evropy Formule 2 a ještě nedávno závodil se sportovními prototypy. Dnes Beppe obchoduje s nemovitostmi po celém světě.**

B.G. Nastoupil jsem tady již několikrát s vozy Formule 3, Formule 1 a BMW M1. Trať jsem nikdy nepovažoval za fyzicky zvláště náročnou, jen jsem byl opojen její nádherou! V F-3 jsem tady jel proti chlapcům jako Nigel Mansell, Didier Pironi, Elio de Angelis, Piercarlo Ghinzani...a všichni jsme věděli, že úspěch znamená vstupenku do Formule 1. Podle toho jsme se taky chovali (*smích*). V šampionátu Formule 1 jsem tu byl jen v roce 1981. Dvaatřicet aut se chtělo kvalifikovat pro dvacet míst na startu. Já měl k dispozici vůz Osella Ford a pouze tvrdé gumy, protože měkké dostal pro kvalifikaci kolega Jean Pierre Jarier. No a dopadlo to tak, jak to dopadnout muselo...závodu jsem jen přihlížel. Nejlépe jsem si zde vedl roku 1980 v sérii Procar s vozem BMW M1. Po pěkném duelu ke mně po závodě přišel Alan Jones a gratuloval mi k výbornému výkonu. To mě utvrdilo v přesvědčení, že něco přece jenom umím!

**Letos Beppe nastoupil na voze Lancia-Marino z roku 1954 a nejprve toho litoval.**

Gigi Taverna mi volal, že pár jeho přátel dalo dohromady tohle auto a potřebují někoho, kdo by ho pořádně projel. Monako miluji, tak jsem hned souhlasil. Jenže už po dvou kolech v tréninku mi bylo jasné, že ta bestie vůbec nebrzdí a řekl jsem jim, že s tím už nepojedu!

**Jeden z italských mechaniků, který byl jistě ještě starší, než vůz, dal ale brzdy přes noc nějak do pořádku a Beppeho nakonec přeci jen přemluvili, aby usedl zpátky za volant a postavil se na start závodu.**

Závodních aut jsem se nikdy nebál, ale tady z toho mám opravdu strach. Odjedu dvě kola a končím.

**Nakonec Beppe zajel mnohem víc, než ta dvě kola. Trať jej znovu natolik uchvátila, že dojel závod až do konce. Během našeho setkání jsem mu připomněl, že jsme se už jednou viděli asi před osmi lety na Lausitzringu. Beppe tvrdil, že si mne pamatuje, takže buď má vyjímečnou paměť...a nebo je výborný lhář!**

---