

MONACO MOTOR RACING



Edward Quinn
Motorsport
1950 - 1965

Edited by
Wolfgang Frei



Eines von Quinns ersten Grand-Prix-Fotos 1950:
Juan Manuel Fangio passiert vier Rennwagen, die am
Unfall in der ersten Runde beteiligt waren, und fährt
auf seinem Alfa Romeo „Alfetta“ N° 34 dem Start-
Ziel-Sieg entgegen.

*One of Quinn's first Grand Prix photos in 1950:
Juan Manuel Fangio, Alfa Romeo 158 "Alfetta" N° 34,
in first place, was not affected by the accident behind
him. He won his first Grand Prix in Monaco with a
start-to-finish victory.*

MEINE ERSTEN GRAND-PRIX-FOTOS

Der erste Grand Prix von Monaco wurde im Mai 1929 ausgetragen und wurde als „Rund-um-die-Häuser“-Rennen bekannt. Damals waren Autorennen noch ein Sport für Privatfahrer, die meisten kauften sich ihre eigenen Autos. Gleich das erste auf dem gewundenen Rundkurs von Monte Carlo ausgetragene Rennen war 1929 ein erstaunlicher Erfolg, obwohl die Strecke keineswegs für den Rennsport konstruiert war. Alle Champions der damaligen Zeit nahmen daran teil. Gewonnen wurde das Rennen vom geheimnisumwitterten William Grover, genannt „Williams“, in einem Bugatti, der die 100 Runden in 3h 56 zurücklegte. 1980 war es 1h 55. Ein anderer Bugatti schaffte es auf den zweiten Platz, knapp vor dem Rennfahrer-As Caracciola auf Mercedes.

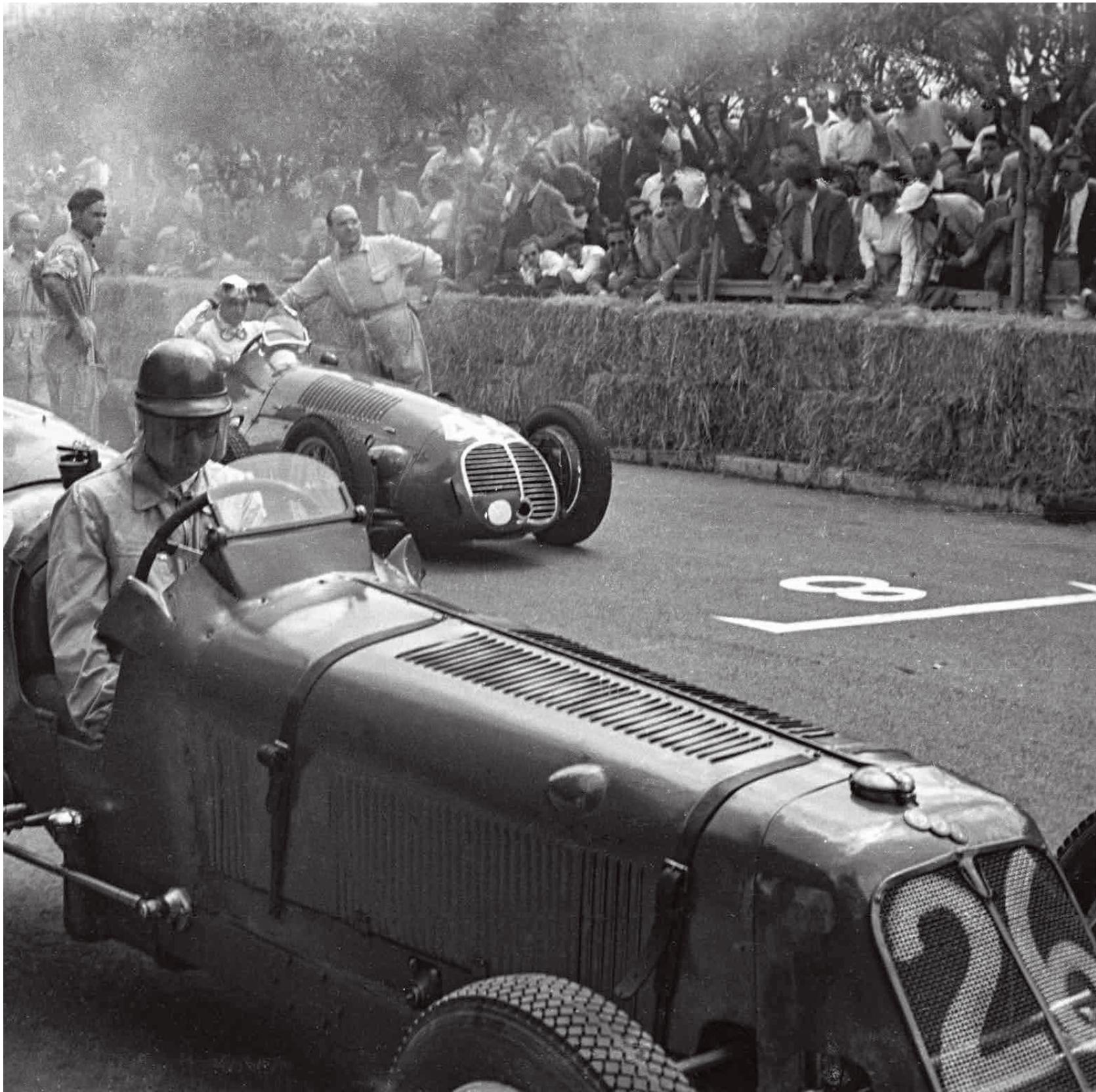
Von 1929 an kamen die besten Rennfahrer und Autos der Welt nach Monaco, um sich beim Grand Prix zu messen, und das Rennen wurde zum Höhepunkt der internationalen sportlichen und gesellschaftlichen Ereignisse in Monaco. Kriegsbedingt fanden zwischen 1937 und 1948 keine Rennen statt. Als sie wieder aufgenommen wurden, gab es eine Welle des Interesses, und von den Fünfzigerjahren an war das Rennen wieder ein Spitzenereignis.

Als ich 1950 zum ersten Mal zum Grand Prix fuhr, erlebte ich so etwas wie eine Feuertaufe. Ich hatte mir die spektakulärste und für die Fahrer mühsamste Kurve für meine Fotos ausgesucht. Das war gleich nach der „Schikane“ neben dem Hafen, die Kurve war als „Tabac“ bekannt, da die Strecke direkt vor einer Bar Tabac vorbeiführte.

Der Start mit dem lauten Dröhnen und Knattern der donnernden Motoren war ein überwältigendes Erlebnis. Als die Autos auf die Stelle zurasten, an der ich stand, waren sie noch im Pulk und ich wusste, dass sie nicht alle zusammen durchkommen konnten. Drei Autos beschleunigten gleichzeitig mit heulenden Motoren. Sie lagen Nase an Nase und keiner wollte ausweichen. Als ich die Autos auf mich zurasen sah, hielt ich meine Kamera so ruhig wie möglich.

Das erste Auto, das die Kurve erreichte – ich weiss nicht mehr, wer es war, wahrscheinlich Nino Farina –, schrammte an der Mauer entlang und prallte direkt unter meinen Füßen in die Mauer. Dann prallten die anderen Autos gegen das erste, jedes krachte in das Heck des anderen und überall lief Benzin aus. Ich drückte so schnell ich konnte auf den Auslöser meiner Kamera, obwohl es mir durch den Schock fast unmöglich war, die Kamera ruhig zu halten. Glücklicherweise wurde niemand schwer verletzt, obwohl der Unfall spektakulär aussah. Das Rennen gewann der große Manuel Fangio. Als ich den Film entwickelte, waren die meisten Bilder dieses Unfalls unscharf, da ich so stark gezittert hatte.

Nach dieser unglücklichen Erfahrung fotografierte ich dennoch die meisten anderen Grand-Prix-Rennen von Monaco in den 50er- und 60er-Jahren und lernte die Fahrer recht gut kennen. Aber in fast jeder Saison wurde in jenen Tagen ein Fahrer Opfer dieses sogenannten „Grand-Prix-Zirkus“. Einer nach dem anderen starben die großen Rennchampions, die ich kannte: der „Goldjunge“ Peter Collins, Mike Hawthorn, der vor seinem Tod 40-mal verletzte Jean Behra, die Italiener Musso und Ascari. Dann später Jim Clark, „der Stille“ Wolfgang von Trips, Joachim Bonnier. Alle verzeichneten große Formel-1-Siege und dann fuhren sie eines Tages zu schnell oder waren zu erschöpft oder wurden Opfer eines mechanischen Defekts. Aber in der Woche danach gab es immer einen Newcomer, der bereit war, ihren Platz einzunehmen. ██████████



1950, kurz vor dem Start des Grand Prix von Monaco: Bob Gerard, ERA R4A N° 26, Johnny Claes, Talbot Lago T26C N° 6, Louis Chiron, Maserati 4CLT N° 48.

The start of the Monaco Grand Prix 1950 is imminent. Bob Gerard, ERA R4A N° 26, Johnny Claes, Talbot Lago T26C N° 6, Louis Chiron, Maserati 4CLT N° 48.

MY FIRST GRAND PRIX PHOTOS

The first Monaco Grand Prix race was held in May 1929 and at once it became known as the “round-the-houses” race. In those days car racing was very much a gentleman’s sport and most of the drivers owned their own cars. The first race in Monte Carlo in 1929 around the tortuous circuit, in no way constructed for racing, was a resounding success. All the champions of the time took part. The race was won by the enigmatic William Grover, known as “Williams” in a Bugatti that completed the 100 laps in 3h 56. The time in 1980 was 1h 55. Another Bugatti scraped through into second place, just beating the crack driver Caracciola who was driving a Mercedes.

From 1929 on all the world’s best racing drivers and cars came to compete in the Monaco Grand Prix and the race became the highlight of Monaco’s international sporting and social events. There were no races held between 1937 and 1948, so when racing recommenced there was a surge of interest and by the fifties the race was again a top event.

When I went to the Monaco Grand Prix for the first time in 1950, I had what could be called a baptism of fire. I had chosen the most spectacular and worst corner for the drivers as the spot where I would take my photos. This was just after the “chicane” beside the harbour, the corner was known as the “Tabac” as the course passed right in front of a bar called Tabac.

The roar and crackling of the thundering engines at the start of the race was a terrific, mind-blowing experience. The cars were still in a pack when they came speeding towards the place where I stood, so I knew they could not get through all at the same. Three cars screeched and screamed forward as they accelerated. They were nose to nose and nobody wanted to give way. When I saw the cars rocketing towards me I held my camera as steady as I could. The first car to get to the corner, I can’t remember who it was, probably Nino Farina scraped along the wall and hit the corner right under my feet. Then with a tearing of metal the other

cars piled up against the first car, each one smashing into the rear of the other and petrol was spurting out everywhere. I pressed the button of my camera as quickly as I could although the shock made it nearly impossible for me to keep the camera steady. Fortunately although the accident looked spectacular, no one was badly hurt. The race was won by the great Manuel Fangio. When I came to develop the film I found that most of the pictures of this accident were out of focus because my hands had been shaking so much.

However after this unfortunate experience I still went back to photograph most of the other Monaco Grand Prix races during the fifties and sixties and I got to know the drivers quite well. But nearly every season in those days some driver fell victim of what was known as the “Grand Prix Circus”. One by one the great racing champions I knew died: Peter Collins, “the golden boy”, Mike Hawthorn, Jean Behra who before he died had been injured 40 times, the Italians Musso and Ascari. Then later Jim Clark, “the quiet man” Wolfgang von Trips, Joachim Bonnier. All had great Formula 1 victories and then, one day, they would go too fast or they were over-tired or there was a mechanical failure. But the week after there was always some newcomer willing to take their place. ██████████

GRAND PRIX AUTOMOBILE DE MONACO

Brassard N° 23, délivré sur sa demande,
à M. E. D. Quinn
Reporter du The Iris Press.
qui a reconnu dégager la responsabilité de l'Automobile Club
de Monaco des accidents qu'il pourrait causer ou qui pourraient
être causés, et s'est engagé en outre :

- 1° A ne gêner en rien l'organisation de l'épreuve ;
- 2° A ne circuler que sur les trottoirs (interdiction de traverser la piste)
- 3° A ne pas former de groupes de plus de deux personnes ;
- 4° A observer strictement les ordres des Commissaires ;
- 5° A faire retour à l'A.C.M. du Brassard qui lui a été confié, dans le délai d'une semaine après le Grand Prix ;
- 6° A remettre, à titre gracieux, au Comité d'Organisation, une série des épreuves qu'il aura prises au cours des essais et de la Course.

Monaco, le 19/5 1950
LE SECRÉTAIRE,

Quinn

Quittung für die Pressearmbinde von Edward Quinn mit Verhaltensregeln für den Grand Prix von Monaco 1950.

The receipt for the press armband worn by Edward D. Quinn for the Monaco Grand Prix 1950 with rules of conduct.

EDITORIAL

Seit den 50er- und 60er-Jahren, von denen dieses Buch handelt, hat nie ein anderes Autorennen einen ähnlichen Glamour wie der Monaco Grand Prix ausgestrahlt. Der ungewöhnliche Rundkurs mitten durch die Stadt wurde bis heute nur wenig verändert: Bei der Kirche Sainte Dévote wurde eine Schikane hinzugefügt, die Strecke um das neue Schwimmbad herumgeführt, der Tunnel verlängert und die Gasometer-Kurve durch die Rascasse ersetzt. Alles andere hat sich grundlegend verändert: Damals waren die italienischen Autos rot, die britischen grün und die französischen blau, Werbung auf Autos und Overalls gab es nicht, auch kein TV, keine kommerziellen Sponsoren, das Preisgeld war knapp, die Autos mechanische Boliden statt fahrender Computer mit Aerodynamik aus dem Windkanal. Die Fahrer waren noch nicht völlig versteckt hinter Überrollstrukturen und geschlossenen Helmen mit schmalen Visieren; sie waren auch während des Rennens an ihren Gesichtern zu erkennen. Aber sie lebten ungemein gefährlich. Ein großer Teil der Rennfahrer dieser Zeiten hat das Leben beim Motorsport verloren. Ihre Sicherheit – und auch die der Zuschauer – wurde erst Mitte der 60er-Jahre ein wichtiges Thema und führte schrittweise zu einer strengen Reglementierung des Rennsports.

Scheint es nur so, oder waren die Rennfahrer von damals andere Typen als die heutigen? Eher gestandene Haudegen als junge Burschen? Jedenfalls wäre es heute kaum mehr möglich, dass ein 46-Jähriger den Monaco Grand Prix gewinnt, wie das „Simply the Best“ Juan Manuel Fangio geschafft hat. Und undenkbar, dass ein Fahrer in Monaco Formel-1-Rennen, Rallyes, Formel-3- und Sportwagenrennen bestreitet, wie „Mr. Motor Racing“ Stirling Moss. Und wahrscheinlich war auch die Beziehung unter den Fahrern enger als sie es heute ist. Dazu sagte Moss: „In den 60er-Jahren waren die Formel-1-Piloten eine befreundete kleine Bande – so ganz anders als die unnahbaren Superstars von heute.“

Das ist es, was wir in diesem Buch zeigen wollen. Edward Quinn war nah dran. Es ging ihm nicht einfach darum, fahrende Rennwagen vor dieser einmaligen Kulisse im Amphitheater von Monaco mit dem Casino, dem Hôtel de Paris und dem Hafen zu fotografieren; ihn interessierten vor allem die Fahrer, ihre Entourage, ihr Verhältnis zueinander und einfach ihr oft unbeschwerter Spaß an einem gefährlichen Sport. Damals war der Zugang zu den Boxen kaum geregelt, es gab keine Geheimnistuerei und keine Public-Relations-Agenten als unumgängliche Mittelsmänner, man hat sich einfach gekannt. Das spürt man in den Bildern dieses Bandes.

Der erste Monaco Grand Prix fand 1929 statt, aber schon 1911 war Monaco Zentrum des anderen legendären Motorsport-Ereignisses, das bis heute weiterlebt: der Rallye Monte-Carlo. Auch diese Rennen hat Edward Quinn schon in den 50er-Jahren als freier Fotojournalist für Zeitungen und Zeitschriften verfolgt.

Wir haben einige seiner Rallye-Bilder in dieses Buch aufgenommen; sie werden nicht nur bei den Renn-Enthusiasten sondern auch den Oldtimer-Liebhabern Interesse finden und unser Thema Monaco Motor Racing abrunden. ██████████



EDITORIAL

Since the 1950s and 1960s, the period covered by this book, no other motor race has ever exuded the same glamour as the Monaco Grand Prix. The unusual circuit through the middle of the city has changed very little since: A chicane was added at Sainte Dévote, the circuit was rerouted around the new swimming pool, the tunnel was lengthened and the Gasometer hairpin replaced with the Rascasse bend. Everything else has changed radically. Back then, the Italian cars were simply red, the British green and the French blue, there were no advertisements on cars and overalls, no TV either, no commercial sponsors, the prize money was modest, the cars were mechanical workhorses instead of driving computers with aerodynamics from the wind tunnel. The drivers were not yet completely hidden behind roll bars and closed helmets; they could be recognised by their faces even during the race. But they lived incredibly dangerously. A large proportion of the racing drivers of those times lost their lives in motor sport. Their safety – and that of the spectators – only became an important issue in the mid-1960s and gradually led to strict regulation of the sport.

But it seems like racing drivers back then were a different breed from those of today – more like seasoned warriors than young lads. In any case, it would hardly be possible today for a 46-year-old to win the Monaco Grand Prix as “Simply the Best” Juan Manuel Fangio did. Likewise it is astounding that the same driver would contest Formula 1 races, rallies, Formula 3 and sports car races in Monaco as “Mr Motor Racing” Stirling Moss did. And probably relationships among the drivers were closer than they are today as Moss said: “In the 60s, Formula 1 drivers were a friendly little gang – so different from the aloof superstars of today.” That is what we want to show in this book.

Edward Quinn was close to them. He was not simply interested in photographing racing cars in front of this unique setting in the amphitheatre of Monaco with the Casino, the Hôtel de Paris and the harbour. Above all he was interested in the drivers, their entourage, their relationship to each other and simply their often light-hearted sense of fun in a dangerous sport. In those days, access to the pits was hardly regulated, there was no secrecy and no public relations advisors as unavoidable middlemen, people simply knew each other. You can feel that in the photos in this volume.

The first Monaco Grand Prix took place in 1929, but as early as 1911 Monaco was the centre of the other legendary motorsport event that lives on to this day: the Monte Carlo Rally. Edward Quinn also followed these events as a freelance photojournalist for newspapers and magazines back in the 1950s. We have included some of these Rally pictures in this book. They will interest not only racing enthusiasts but also classic car lovers and round off our theme of Monaco Motor Racing. 



Der idyllische Hafen von Monaco 1950, wo heute unzählige Yachten liegen, nicht nur während des Grand Prix. Gegenüber rechts das Casino mit zwei Türmen, daneben das Hôtel de Paris mit seinem Turm. Ganz links die kleine Kuppel des Hôtel Beau-Rivage, davor die Montée Beau-Rivage, die Auffahrt von Sainte Dévote zum Casino. Gut sichtbar der Ausgang des Tir-aux-Pigeons-Tunnels.

Monaco's idyllic harbour in 1950, where today countless yachts are moored not only during the Grand Prix. On the other side, on the right, the Casino with its twin towers, next to it the Hôtel de Paris with its characteristic turret. On the far left, the small dome of the Hôtel Beau-Rivage, in front of it the Montée Beau-Rivage, the access from Sainte Dévote to the Casino. The exit from the Tir-aux-Pigeons tunnel is also clearly visible.

1950

Die „Drei Fs“

Monaco im ersten Jahr der neuen Formel-1-Weltmeisterschaft. Für die Motoren gilt eine Mischformel: Entweder 1.500 cm³ mit Kompressor oder 4,5 Liter mit Saugmotor. Die legendären, konkurrenzlosen und PS-starken Alfa Romeo „Alfetta“ mit 8-Zylindern und Kompressor sind nach einem Jahr Pause zurück, gefahren von den „Drei F“, Farina, Fagioli und Fangio, der erstmals in Monaco teilnimmt. Konkurrenz kommt von der Scuderia Ferrari und den Talbot-Lago, die als einzige mit den großen Motoren bestückt sind. Die veralteten Maserati scheinen abgeschlagen.

In der ersten Runde hatte eine vom Wind getragene Gischt die Tabac-Kurve rutschig gemacht. Einer der „Drei F“, Nino Farina, erwischte die Kurve nicht und versperrte mit seiner Alfetta die Strecke. In der Folge krachten neun Wagen ineinander, eine der bemerkenswertesten Massenkarambolagen der Grand-Prix-Geschichte.

So wurde gleich zu Beginn des Rennens die gesamte Ausgangslage verändert.

The “Three Fs”

Monaco in the first year of the new Formula 1 World Championship. A mixed formula applies to the engines: either 1500cc with supercharger or 4.5 litre unsupercharged. The high horsepower 8-cylinder supercharged Alfa Romeo “Alfetta” are back after a year’s break, driven by the “Three Fs”, Farina, Fagioli and Fangio, the latter competing at Monaco for the first time. Competition comes from Scuderia Ferrari and Talbot-Lago, the only cars with big engines. The outdated Maseratis seem to have been beaten off.

On the first lap, a spray carried by the wind had made the Tabac left-hander slippery. One of the “Three Fs”, Nino Farina, missed the corner and blocked the way with his Ferrari.

As a result, nine cars crashed into each other in one of the most remarkable pile-ups in Grand Prix history. Thus everything changed right at the start of the race.





An den „Boxen“, von links:
Franco Rol, Maserati 4CLT N° 44,
Cuth Harrison, ERA R8C N° 24,
Bob Gerard, ERA R4A N° 26.

In the “pits” from left:
Franco Rol, Maserati 4CLT N° 44,
Cuth Harrison, ERA R8C N° 24,
Bob Gerard, ERA R4A N° 26.



Louis Rosier, Talbot-Lago T26C N° 16.



Rosier kam erst mit 40 Jahren zum ersten F1-Rennen und nahm an 38 Grands Prix teil. Er war davor bekannt als Motorradrennfahrer, fuhr Sportwagenrennen und gewann die 1.100-cm³-Kategorie der Rallye Monte-Carlo 1949.

Legendär war sein Sieg 1950 beim 24-Stunden-Rennen von Le Mans, wo er es schaffte, auf einem Talbot-Lago T26GS allein 23 Stunden am Steuer zu sitzen. Rosier starb nach einem Unfall bei einem Rennen in Montlhéry 1956.

Rosier came to F1 racing for the first time at the ripe old age of 40 and participated in 38 Grands Prix. He was known before that as a motorcycle racer, raced sports cars and won the 1100cc category of the 1949 Monte Carlo Rally.

His victory in the 24 Hours of Le Mans in 1950 was legendary, when he managed to drive a Talbot-Lago T26GS single-handedly for 23 hours. Rosier died after an accident during a race in Montlhéry 1956.



GP-Piloten, von links: Toulo de Graffenried, Vorkriegs-Rennfahrer Goffredo „Freddie“ Zehender, Juan Manuel Fangio, Prinz Bira und Maurice Trintignant mit seiner bekannten Pudelmütze.

GP drivers, from the left: Toulo de Graffenried, pre-war driver Goffredo “Freddie” Zehender, Juan Manuel Fangio, Prince Bira and Maurice Trintignant with his bobble hat.

Grand Prix 1950



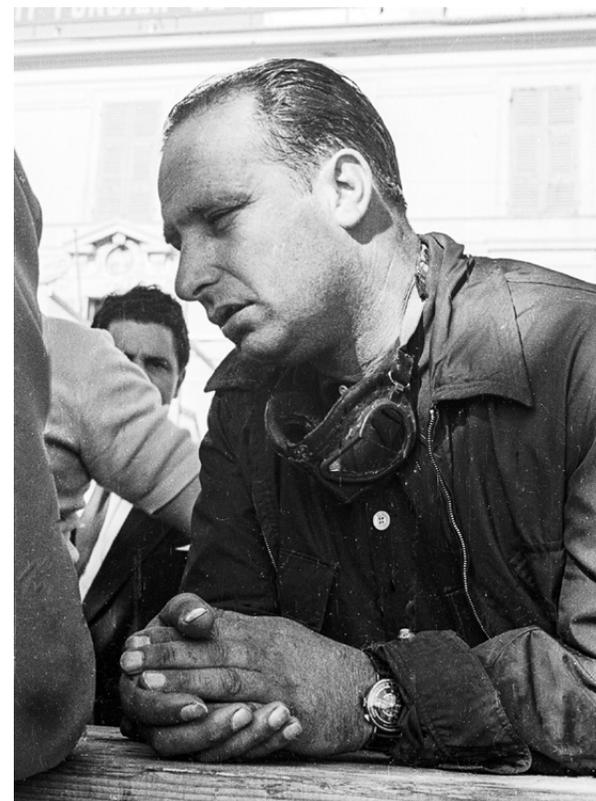
Zwei Freunde: Emmanuel „Toulo“ de Graffenried, „De Graff“ (links), Maserati 4CLT N° 52, und Raymond Sommer, Ferrari 125 N° 42.

Two friends: Emmanuel "Toulo" de Graffenried, "De Graff" (left), Maserati 4CLT N° 52, and Raymond Sommer, Ferrari 125 N° 42.



Einer der vielen Adligen, die – meist als Privatfahrer – an der F1-Weltmeisterschaft teilnahmen. Prince Bira von Siam (heute Thailand), eigentlich Prinz Birabongse Bhanutej Bhanubhandhu, Maserati 4CLT N° 50.

One of the many aristocrats who took part in the F1 World Championship – mostly as private drivers. Prince Bira of Siam (today Thailand), actually Prince Birabongse Bhanutej Bhanubhandhu, Maserati 4CLT N° 50.



Juan Manuel Fangio, Sieger des Grand Prix 1950 auf Alfa Romeo 158 „Alfetta“ N° 34. Der Argentinier gilt für viele Fachleute als bester Rennfahrer in der Geschichte des Grand-Prix-Sports. Er wurde fünfmal Weltmeister.

Juan Manuel Fangio, winner of the Grand Prix 1950, Alfa Romeo 158 "Alfetta" N° 34. The Argentine is considered by many experts to be the best racing driver in the history of Grand Prix sport. He was five times world champion.

EDWARD QUINN

Edward Quinn wurde 1920 in Irland geboren. Ab den 1950er-Jahren lebte und arbeitete er als Fotograf in Monaco und Nizza an der Côte d'Azur, die in den „Golden Fifties“ ein Tummelplatz für Prominente aus der Welt des Showbusiness, der Kunst und der Wirtschaft war. Die Reichen und Berühmten kamen an die Riviera, um sich zu entspannen. Quinn war zur richtigen Zeit am richtigen Ort und schaffte es, spontane und bezaubernde Bilder einzufangen, die den Charme, die Raffinesse und den Chic einer legendären Ära dokumentierten.

1951 lernte Edward Quinn Pablo Picasso kennen und fotografierte ihn zum ersten Mal. Ihre Freundschaft dauerte bis zu Picassos Tod im Jahr 1973. Diese Begegnung mit Picasso beeinflusste Quinn nachhaltig, sowohl persönlich als auch in Bezug auf sein späteres Werk. Quinn ist der Autor mehrerer Bücher und Filme über Picasso.

Der Journalist Wolfgang Frei ist der Neffe von Quinn. Er realisierte zusammen mit ihm verschiedene Projekte, darunter das Buch *James Joyce's Dublin*. Er leitet das Edward Quinn Archiv, edwardquinn.com.

Edward Quinn was born 1920 in Ireland. Starting in the 1950s, he lived and worked as a photographer at Monaco and Nice on the Côte d'Azur, which was a playground for celebrities from the world of show biz, art and business during the "Golden '50s". The rich and famous came to the Riviera to relax. But the movie stars recognized the importance of their off-screen image, and Quinn was in the right place at the right time, managing to capture spontaneous and enchanting images that documented the charm, sophistication and chic of a legendary era.

In 1951, Edward Quinn met and photographed Pablo Picasso for the first time. Their friendship lasted until Picasso's death in 1973. This encounter with Picasso had a lasting influence on Quinn, both personally and in regard to his subsequent work. Quinn is the author of several books and films about Picasso.

*The journalist Wolfgang Frei is Quinn's nephew. He worked on various projects with him, including the book *James Joyce's Dublin*. He manages the Edward Quinn Archive, edwardquinn.com.*

IMPRESSUM

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.dnb.de> abrufbar.

Bibliographic information published by the Deutsche Nationalbibliothek The Deutsche Nationalbibliothek lists this publication in the Deutsche Nationalbibliografie; detailed bibliographic data are available in the Internet at <http://dnb.dnb.de>.

1. Auflage / 1st edition
ISBN 978-3-667-12510-1
ISBN 978-3-667-12509-5 (limitierte Sonderausgabe)
© Delius Klasing & Co. KG, Bielefeld

Photography
© edwardquinn.com

Besonderer Dank geht an Adam Ferrington für die Durchsicht von Texten und Bildlegenden.
Special thanks to Adam Ferrington for reviewing the texts and captions.

Text und Konzept/
Text and concept:
Wolfgang Frei

Muttersprachliche Betreuung/
Native speaker review:
James O'Neill

Lektorat/Editor:
Hanno Vienken

Creative Director Design:
Michael Geisler

Lithografie/Lithography:
Mohn Media

Druck/Printed by:
Firmengruppe APPL – aprinta druck, Wemding
Printed in Germany 2022

Falls ein Leser im Buch auf Fehler stößt oder einen Kommentar abgeben möchte, möge er/sie sich bitte an archive@edwardquinn.com wenden. Wir veröffentlichen Korrekturen und Bemerkungen gern auf edwardquinn.com/racing.

If a reader finds any mistake or wants to comment, he/she is kindly asked to send a message to archive@edwardquinn.com. We will gladly publicize these comments at edwardquinn.com/racing.

Alle Rechte vorbehalten! Ohne ausdrückliche Erlaubnis des Verlages darf das Werk weder komplett noch teilweise reproduziert, übertragen oder kopiert werden, wie z. B. manuell oder mithilfe elektronischer und mechanischer Systeme inklusive Fotokopieren, Bandaufzeichnung und Datenspeicherung.

All rights reserved. The work may neither be entirely nor partially reproduced, transmitted or copied – such as manually or by means of electronic and mechanical systems, including photo-copying, tape recording and data storage – without explicit permission of the publisher.

Delius Klasing Verlag,
Siekerwall 21, 33602 Bielefeld, Germany
Telefon/Phone
+49 (0)521 559-0,
Telefax/Fax
+49 (0)521 559-115
Email: info@delius-klasing.de

www.delius-klasing.de

INDEX

Adams/Bigger 127
Aldington, H J 64
Allard, Sidney 77
Allison, Cliff 196, 204
Altariba, Béatrice 211
Appleyard/Appleyard 107
Arundell, Peter 229, 230, 237
Ascari, Alberto 5, 88, 93, 96, 97, 98
Bandini, Lorenzo 22, 218
Barendregt/Beekman 57
Bayol, Elie 114, 117
Beaufort, Carel 214
Behra, Jean 5, 7, 94, 97, 98, 100, 104, 116, 119, 154, 160, 166, 167
Berbier/Duvey 86
Bernhard, Prince 232
Berthon, Peter 163
Bianchi, Lucien 160
Biondetti, Clemente 65
Bira, Prince of Siam 17, 18, 36
Blanchoud/Lucienne 124
Boilet/Chany 120
Bolton/Morrell 56
Bonnet/Monnet 76
Bonnier, Joakim 5, 7, 130, 160, 162, 173, 182, 196, 197, 200, 201, 214
Bordoni, Franco 62, 63
Bornand/Spiliotakis 86
Brabham, Jack 129, 138, 139, 147, 153, 156, 160, 161, 164, 171, 173, 174, 181, 229
Bristow, Chris 182, 194
Brooks, Tony 129, 139, 146, 148, 149, 156, 160, 165, 170, 171, 182, 196, 209
Bueb, Ivor 160
Capravesne/Alexandre 121
Carini, Piero 70
Carter/Rohner 120
Castellotti, Eugenio 67, 93, 97, 104, 111, 113, 116, 161
Chapman, Colin 180, 209, 223, 229
Chiron, Louis 6, 19, 21, 39, 48, 87, 88, 89, 99, 127, 219, 232, 237
Chiron/Basadonna 87
Claes, Johnny 6, 26, 36
Clark, Jim 5, 7, 148, 178, 196, 206, 209, 211, 213, 217, 221, 222, 223, 227, 229, 230, 233
Cohade/Monjo 84

Collins, Louise 133
Collins, Peter 5, 7, 67, 69, 109, 110, 112, 113, 114, 115, 116, 119, 131, 133, 138, 139, 140, 141, 155, 158, 161
Cooper, John 219, 228
Corman, Roger 211
Cotton/Leclerc 126
Cotton/Lemerle 106
Couper/Eastwood 55
Cremer/Loof 83
Crook, Tony 61, 63, 73, 75
d'Orey, Fritz 160
Daigh, Chuck 175, 176
Damm, Sheila van 124
Darvi, Bella 94, 95
Edge/Tyrer 53
Ellison/Robinson 52
Emery, Paul 160
Etancelin, Philippe 33, 39
Fabregas/Basadonna 122
Fagioli, Luigi 13, 22, 39
Fangio, Juan Manuel 4, 5, 7, 9, 11, 13, 17, 18, 22, 39, 47, 48, 91, 92, 93, 96, 97, 101, 103, 109, 110, 111, 112, 113, 115, 116, 119, 129, 134, 136, 137, 138, 139, 140, 146, 150, 151, 167
Farina, Nino 5, 7, 13, 19, 25, 39, 40
Faroux, Charles 33, 34, 35, 39, 63
Faulkner/Silverthorne 107
Ferrario/Pellecchia 77
Filippis, Maria T. de 166, 167
Flockhart, Ron 130, 139, 160
Forghieri, Mauro 231
Francis, Alf 202
Frosio, Louis 207
Gabriella, Princess 171
Garnier, Peter 196
Gendebien, Olivier 196, 204
Gerard, Bob 6, 15, 30, 43
Ginther, Richie 173, 182, 183, 197, 206, 224, 227, 231, 237
Godin de Beaufort, C. 214
González, José F. 27, 39
Gould, Horace H. 117, 139
Grace, Princess 129, 151, 152, 159, 185, 195, 208, 219, 232
Graffenried, Emanuel 17, 189, 37, 42, 43, 89
Gregory, Masten 139, 147, 160, 196