

Aldo Zana

PILOTI DELLA 1000 KM di MONZA 1965-2008 CENNI BIOGRAFICI

Philippe Alliot (Voves, Francia, 27 luglio 1954). Iniziò alla scuola francese per i giovani piloti. Nelle formule addestrative nazionali dovette attendere l'uscita di Alain Prost per emergere e raggiungere la F1. Iniziò nel 1984 con la Ram Hart per poi tornare all'ovile franco-francese con Ligier e Larrousse. Nonostante la totale mancanza di risultati e, anzi, una certa propensione agli incidenti distruttivi, venne chiamato da Jean Todt alla Peugeot per il Mondiale Sport. Vinse tre volte: Suzuka 1991, Donington e Magny Cours 1992. Tornò in F1 nel 1993 con la Larrousse e disputò i suoi due ultimi Gran Premi nel 1994, uno con la McLaren Peugeot e uno con la Larrousse. In 109 Gran Premi, non ha mai vinto e ha collezionato 7 punti.

Giovanna Amati (Roma, 20 luglio 1959). A inizio 2014, è l'ultima donna ad avere guidato una F1 in corsa: la Brabham BT60B nel 1992, una monoposto dell'anno prima, aggiornata. Nei tre Gran Premi cui fu iscritta, non si qualificò mai e venne sostituita da Damon Hill. Era divenuta celebre in Italia nel 1978, quando fu rapita da una banda di gangster marsigliesi il 12 febbraio. Sequestrata in condizioni durissime, fu vittima della Sindrome di Stoccolma con uno dei rapitori, tale Daniel Nieto. Liberata dopo il pagamento di un riscatto di 800 milioni di lire, rientrò nel gossip in quanto l'anno dopo fu all'origine dell'arresto del suo rapitore, che aveva voluto nuovamente incontrare. Nieto venne condannato a 18 anni di carcere. Amati iniziò a correre in Formula Abarth per poi passare alla F3 e in F3000: in sei stagioni, ottenne un settimo posto finale quale miglior piazzamento nel campionato. Nel 1999, si classificò terza nella Classe Sr2 della serie Isrs.

Chris Amon (Bulls, Nuova Zelanda, 20 luglio 1943- Rotorua, Nuova Zelanda 3 agosto 2018). Divide con Stirling Moss il dubbio onore di non avere mai vinto un titolo mondiale pur essendo tra i piloti di prima grandezza. Anzi, fece di peggio in quanto non vinse nessun Gran Premio, pur avendone dominati molti. Venne in Gran Bretagna con Bruce McLaren, assieme al quale vinse le 24 Ore di Le Mans 1966 con la Ford Mk II. Chiamato in Ferrari nel 1967, mostrò subito le sue notevoli qualità di sviluppatore e pilota, ma le scarse prestazioni delle monoposto Ferrari di quegli anni e la sfortuna lo bloccarono troppe volte mentre era avviato alla vittoria. I meccanici Ferrari si riferivano a lui come "lo sfigato". Per Ferrari vinse a Daytona e Monza 1967 sulla P4 divisa con Lorenzo Bandini. Lasciò Ferrari proprio mentre era pronta una monoposto finalmente competitiva, la 312 con motore V180, e continuò con monoposto sempre meno valide, March, Matra (bloccato da una foratura nel GP d'Italia 1972 mentre era al comando), fino al nadir della Tecno nel 1973. L'anno dopo, provò a diventare costruttore e guidò la sua Amon AF101, una delle peggiori monoposto di quegli anni. Chiuse la carriera nel 1976 al volante di una Ensign F1. In 95 Gran Premi ha ottenuto 5 pole, 3 giri più veloci, 83 punti.

Mario Andretti (Montona d'Istria, Italia 28 febbraio 1940). Arrivò negli Stati Uniti nel 1955 con la famiglia, rifugiati dall'Istria dopo l'annessione alla Jugoslavia. E' uno dei pochi piloti entrati nella leggenda già da vivo: ha corso e vinto per quasi 50 anni dimostrando sempre grande intelligenza tattica, velocità superiore, abilità di guida. Negli Usa è stato il pilota di riferimento sia in pista sia fuori, diventando il regista anche occulto del mondo delle corse automobilistiche. Ha iniziato con le midjet e le corse su piste in terra (dirt tracks) per poi passare ai circuiti. Ha vinto il titolo nazionale delle monoposto Usac nel 1965, 1966, 1969. In quest'ultimo anno vinse anche le 500 Miglia di indianapolis, sua unica affermazione in 29 presenze. Ha vinto 52 gare su 407 partenze con le monoposto delle formule Usa, l'ultima volta nel 1993, a 53 anni. Ha rivinto il titolo nazionale Cart (ex-Usac) nel 1984. Ha corso anche in Nascar vincendo la prova più importante, le 500 Miglia di Daytona, nel 1967. Ha iniziato in F1 nel 1968 correndo per Lotus, March, Ferrari (una vittoria), Vel's Parnelli per poi tornare in Lotus nel 1976 restandoci fino al 1980. Nel 1978, divenne campione del mondo F1 con sei vittorie. Nel 1981, accettò di guidare l'Alfa Romeo 179C e chiuse con la F1 l'anno dopo con tre presenze estemporanee, compreso il GP d'Italia a Monza. La sua versatilità rifuse anche nelle corse delle le Sport Prototipo, in particolare con la Ferrari nel 1970 (unica vittoria della 512 S a Sebring) e nel 1972, anno del Campionato Mondiale. Nel 1974, guidò con Arturo Merzario l'Alfa Romeo 33-3 prima nella 1000 Km di Monza. Ha partecipato otto volte alle 24 Ore di Le Mans dal 1966 al 2000: nel 1988, ottenne il sesto posto alternandosi alla guida con il figlio Michael e il nipote John. In 128 Gran Premi F1 ha vinto 12 volte con 18 pole, 10 giri più veloci, 180 punti. Nella sua carriera, ha vinto 111 volte. Gli è mancata solamente Le Mans per conquistare il "Golden Triangle": titolo mondiale F1, Indy 500, 24 Ore di Le Mans. Il solo a riuscirci è stato Graham Hill.

Richard "Dick" Attwood (Wolverhampton 4 aprile 1940). Si aprì le porte del mondo che contava nelle corse automobilistiche vincendo il GP di Monaco F3 nel 1963. Dopo una buona stagione 1964 in F2, venne ingaggiato dal Team Parnell F1 nel 1965 e si divise con le Sport Prototipo: vinse la 9 Ore di Kyalami (Sud Africa) con la Ferrari 365 P di David Piper. Nel 1968, fu chiamato dalla Brm a sostituire Mike Spence, morto in un collaudo a Indianapolis: al debutto, a Montecarlo, si classificò secondo e quello fu il suo miglior piazzamento in F1. L'anno successivo fu pilota ufficiale Porsche nel Campionato Mondiale Marche e, nel 1970, divise con Hans Herrmann l'onore della prima vittoria Porsche a Le Mans.

Mauro Baldi (Reggio Emilia, Italia 31 gennaio 1954). Si impose all'attenzione internazionale per la vittoria nel GP di Monaco F3 del 1980. L'anno successivo, dominò il Campionato Europeo F3 con otto vittorie e quattro secondi posti al volante della Euroracing Martini sponsorizzata dalla Marlboro. Il fascino della F1 lo attirò verso squadre di secondo rango, Arrows, Alfa Romeo, Spirit senza risultati importanti: 5 punti in 36 Gran Premi. Si focalizzò alle vetture a ruote coperte

correndo per la squadra ufficiale Lancia, poi con le Porsche 962 e con la Sauber-Mercedes: nel 1990, vinse il titolo mondiale Piloti con la C11. Fu poi uno dei piloti di punta della Peugeot nella breve vita agonistica della 905. Nel 1994, ha vinto a Le Mans con la Dauer Porsche 962 per poi partecipare, assieme a Giampiero Moretti, alle vittorie della Ferrari 333 SP nelle gare Imsa: primo a Daytona, Sebring, Watkins Glen nel 1998. A Daytona vinse per la seconda volta nel 2002 con una Dallara Judd. Nel 1999, vinse a Spa e fu secondo a Monza con la Ferrari 333 SP. Nel 2000, vinse la 1000 Km di Monza guidando la Riley & Scott del Team R & M (Radici e Montani).

Giancarlo Baghetti (Milano, Italia 25 dicembre 1934-Milano 27 novembre 1995) è nella storia della F1 per essere, fino al 2023, l'unico pilota vincitore al debutto: accadde al GP di Francia, 2 luglio 1961, con la Ferrari 156 iscritta dalla Fisa (Federazione Italiana Scuderie Automobilistiche). Superò Dan Gurney (Porsche) in volata dopo una splendida corsa in scia. Iniziò a fine anni Cinquanta con le monoposto Formula Junior dimostrando un grande talento che gli fece meritare l'assegnazione della Ferrari F1 messa a disposizione della Fisa da Maranello nel 1961. Prima di Reims, vinse le gare non titolate di Siracusa (suo debutto in F1) e Napoli. Mai nessun pilota ha vinto le sue prime tre gare in F1. In seguito, soffrì la non competitività della Ferrari nel 1962 e dell'Ats nel 1963, alternando qualche presenza nel Campionato Mondiale Marche e registrando il secondo posto, con Jean Guichet, nella Targa Florio 1966. Grazie all'interessamento degli organizzatori del GP d'Italia guidò, senza mai arrivare al traguardo, una Lotus 25 nel 1965, una Ferrari 246 nel 1966, una Lotus 49 nel 1967. Ma non si sentiva più pilota da corsa. Continuò da fotografo professionista fino alla morte, per un tumore inguaribile, nel 1995.

Lorenzo Bandini (Barce-oggi Al Marj, Libia 21 dicembre 1935-Montecarlo, Monaco 10 maggio 1967). Ha costruito la sua carriera con tenacia e caparbia, pur non disponendo di adeguati sostegni economici e di un talento innato. Si fece un nome nelle corse italiane F3, nelle quali veniva battuto da Giancarlo Baghetti. Nel 1963, entrò in Ferrari, per la quale ha disputato 38 dei suoi 42 GP F1 vincendo in Austria nel 1964. Il suo palmarès è molto più ricco con le Sport Prototipo Ferrari: ha vinto a Le Mans 1963 con Lodovico Scarfiotti; alla Targa Florio 1965 con Nino Vaccarella; a Daytona 1967 con Chris Amon; a Monza 1967 ancora con Amon. Questa fu la sua ultima vittoria. Morì a Montecarlo qualche giorno dopo l'incidente nel GP di Monaco, nel quale aveva riportato ustioni che gli furono fatali.

Paolo Barilla (Milano, Italia 20 aprile 1961). Erede della famiglia che produce gli alimentari omonimi, iniziò da bambino con i kart per poi passare attraverso le formule addestrative italiane e arrivare al Team Minardi F2 nel 1982. Dopo un interludio in Giappone con le monoposto locali, nel 1984 entrò nella squadra Lancia Gr. C per poi accettare un volante nel team di Reinhold Joest: vinse le 24 Ore di Le Mans 1985 con una delle Porsche 956 preparate dal team. Partecipò a

parecchie gare del Gr. C comprese le 1000 Km di Monza 1985 (nono) e 1986, assieme a Klaus Ludwig sulle Porsche Joest. La sua breve esperienza in F1 (8 partenze) con il team Minardi nel 1990 fu negativa e, assieme ai crescenti impegni manageriali nell'azienda di famiglia, gli fece abbandonare le corse. Partecipò alla Parigi-Dakar nel 2002, 2004, 2006. Nel 2002, si classificò ottavo assoluto alla guida di un camion Mercedes.

Stefan Bellof (Giessen, Germania 20 novembre 1957-Spa 1 settembre 1985). La sua carriera fu tragicamente breve in Endurance e F1. Senza la percezione del limite, cercava sempre la massima velocità possibile. E' il solo ad avere superato la media dei 200 km/h sul vecchio Nürburgring, se pure addolcito e modificato: con la Porsche 956 ufficiale, conquistò la pole nella 1000 Km del 9 maggio 1983 con l'incredibile tempo di 6'11"13, 202,073 km/h. Nel 1984, vinse a Monza e in altre cinque prove del Campionato, che gli valsero il titolo mondiale Piloti Endurance. Disputò anche 20 Gran Premi F1 con la Tyrrell per un totale di 4 punti mondiali. Morì nella 1000 Km di Spa 1985 in un tentativo dissennato di superare il compagno di squadra Jacky Ickx all'Eau Rouge.

Raul Boesel (Curitiba, Brasile 4 dicembre 1957). Emigrò in Gran Bretagna nel 1979 senza sapere una sola parola di inglese. L'anno successivo fu secondo nel campionato inglese Formula Ford e, nel 1981, vinse tre gare della F3 inglese e si classificò terzo nel campionato. Nel 1982, con una dote consistente dei suoi sponsor, entrò in F1 nel team Rothmans March con risultati deludenti. L'anno seguente guidò la Ligier Cosworth, ormai avviata alla chiusura. In due stagioni di F1, ha disputato 23 Gran Premi con zero punti e un settimo posto quale miglior piazzamento, GP Usa West a Long Beach 1982. Passò poi negli Stati Uniti senza risultati degni di nota: gareggiò in Cart e Irl fino al 2002, prese il via in 14 edizioni delle 500 Miglia di Indianapolis con un terzo posto nel 1989. Corse con Twr Jaguar per tutto il 1987 e solo a Le Mans e nelle gare Imsa nel 1988. Nel 1991, sempre con la Twr Jaguar, si classificò secondo a Le Mans. Singolare come arrivò a diventare pilota ufficiale del team Twr Jaguar, pur avendo credenziali tutt'altro che significative in F1 e Cart. Un manager Jaguar lo chiamò al telefono e, convinto di parlare con Bobby Rahal (star della serie Cart), lo invitò a una prova al Paul Ricard, sud della Francia. Con sorpresa di tutti arrivò un brasiliano invece dell'americano atteso. Però Boesel dimostrò di andare forte e venne ingaggiato per la stagione 1987: ripagò il team vincendo cinque corse e il titolo mondiale Piloti.

Joakim Bonnier (Stoccolma, Svezia 31 gennaio 1930-Le Mans 11 giugno 1972) è stato uno dei protagonisti degli anni eroici del secondo dopoguerra nel secolo scorso. Fu pilota solido e versatile, anche se non raggiunse mai il livello del fuoriclasse, peraltro in un periodo ricco di grandi talenti. Iniziò in F1 acquistando una Maserati 250F per poi passare, nel 1958, nel team ufficiale Brm: a Zandvoort vinse il GP d'Olanda 1959, prima vittoria per la Brm e prima e unica per lui nel Campionato Mondiale F1.

Corse con la Porsche 1.5 e, nel 1960, vinse a Modena e al Nürburgring in F2 e, con la RSK, dominò la Targa Florio. Nei primi anni Sessanta, fu tra i fondatori e animatori della GPDA (Grand Prix Driver Association). Alternò la F1 con il team di Rob Walker e il suo personale con le presenze nelle gare per le Sport: il suo top fu la vittoria, con Phil Hill, nella 1000 Km del Nürburgring 1966, guidando la Chaparral 2D. Fu l'animatore della presenza Lola nel Mondiale Marche con la T280 motorizzata Cosworth DFV. Morì durante le 24 Ore di Le Mans 1972 quando la sua Lola finì tra gli alberi dopo una collisione. In F1 ha disputato 103 Gran Premi con 1 vittoria, 1 pole, 39 punti.

Thierry Boutsen (Bruxelles 13 luglio 1957). Studiò da pilota alla scuola di Teddy Pilette nella quale emerse da primo della classe, ottenendo il volante di una Crosslé F3. Nel 1979, a Jarama, guidò alla pari con Alain Prost tanto da essere notato per la F2 e poi per la F1. Iniziò, portando una ricca dote, con la Arrows F1 nel 1983, rimanendovi fino al 1986 con risultati irrilevanti. Nei successivi due anni con la Benetton riuscì a raccogliere 43 punti e terminò al quarto posto il Mondiale 1988. Con la Williams, nonostante avesse Nigel Mansell quale prima guida, riuscì a vincere tre volte, le prime due sotto una pioggia torrenziale in Canada e Australia nel 1990 e la terza in Ungheria nel 1991. Poco considerato in Williams, cambiò team per la Ligier nel 1992 e 1993, ma nulla riuscì a fare per contrastare il declino inarrestabile della marca. Concluse con la Jordan nel 1993. In 163 Gran Premi ha ottenuto tre vittorie, una pole, un giro più veloce, 132 punti. In Endurance, all'inizio della carriera, ha vinto a Monza nel 1985. Dopo la F1, ha corso nel Superturismo tedesco e poi con la Porsche GT1, in coppia con Hans-Joachim Stuck, ottenendo un secondo posto a Le Mans 1966 e vincendo, nello stesso anno, a Brands Hatch e Spa. Corse poi negli Usa con Porsche e Toyota. Nel 1999 subì, incolpevole, un grave incidente che lo convinse ad abbandonare le corse.

Vittorio Brambilla (Monza, Italia 11 novembre 1937-Lesmo, Italia 26 maggio 2001). Rimase per parecchi anni nell'ombra del fratello maggiore Tino, che fu pilota ufficiale Ferrari sulle Dino F2. Corse in moto e, nel 1972, passò alla F3 vincendo il campionato italiano. L'anno successivo, grazie all'appoggio della Beta Utensili (azienda brianzola) acquistò una March 732 Bmw per il campionato F2 e ottenne due vittorie che gli valsero la F1 nella squadra March 1974, sempre grazie allo sponsor Beta. Gli inglesi, mai teneri con i piloti italiani, lo soprannominarono "gorilla di Monza" per la sua guida irruenta e il fisico tarchiato. Nel GP d'Austria 1975 ottenne la sua unica vittoria in F1 e la prima per la March, sotto una pioggia violenta. Dal 1976 al 1978, portò i soldi dello sponsor Beta nel Team Surtees senza risultati significativi. Fu coinvolto nell'incidente mortale di Ronnie Peterson al via del GP d'Italia 1978 e subì una grave commozione cerebrale. Nel frattempo, aveva ottenuto ottimi risultati con le Alfa Romeo 33 nel Campionato Mondiale Sport, in particolare nel 1977 quando il suo unico avversario era Arturo Merzario sull'altra Alfa Romeo. Chiamato dall'Autodelta a sviluppare la nuova Alfa Romeo F1, si rese conto che le conseguenze dell'incidente non gli permettevano più di gareggiare in F1. Corse ancora con l'Osella 2 litri, di solito assieme a Lella Lombardi. Ha

partecipato a quattro 1000 Km di Monza e 73 Gran Premi con una vittoria, una pole, un giro più veloce, 15,5 punti.

Gianfranco Brancatelli (Torino, Italia 18 gennaio 1950). Ha esordito nel 1972 in Formula Italia. Nel 1979, tentò la F1 con la Kaushen e la Merzario senza qualificarsi negli unici tre Gran Premi cui fu iscritto. Nel 1985, venne chiamato dal team Twr Jaguar per l'ultima prova del Campionato in Malesia per poi diventare pilota ufficiale l'anno successivo: il suo miglior risultato fu il sesto posto a Brands Hatch, 20 luglio 1986, assieme a Eddie Cheever. Nel 1987, corse con Sigala e Larrauri sulla Porsche 962 Brun arrivando secondo a Daytona. Dopo una stagione nella categoria Turismo con Alfa Romeo e Ford nel Dtm (Campionato Turismo in Germania), nel 1989 si classificò secondo a Le Mans con la Sauber Mercedes C9-88 assieme a Mauro Baldi e Kenneth Acheson. L'anno successivo guidò la Nissan R90CK nelle prove del Campionato Mondiale Sport Prototipi. Continuò con la Ducati nel Superbike italiano e guidò la Ferrari 333 SP di Euromotorsports a Daytona 1995 e varie vetture nel Campionato Turismo della Malesia fino al 1999.

Lilian Bryner (Milano, Italia ... 1959) cittadina svizzera, cresciuta negli Usa, abbandonò la sua prima passione, il volo, per le corse automobilistiche dopo aver girato da turista sulla pista di Monza. Iniziò con le Renault Clio per poi passare alle Carrera nella Porsche Cup dove conobbe Enzo Calderari. Dopo essere stati avversari nel 1992, nel 1993 decisero di correre assieme sulla loro Porsche Carrera 2. Corse a Le Mans, nona assoluta nel 1994, e vinse due volte la sua Classe alle 24 Ore di Daytona con il quinto posto assoluto nel 1994 e il quarto nel 1995. Passata sulla Ferrari 333 SP, con Enzo Calderari, fu una protagonista delle Serie internazionali. Partecipò alla 1000 Km di Monza dal 1998 al 2001 ottenendo un secondo, un terzo, un quinto posto. Lasciate le Sport per le Gt del Campionato Fia, guidò la Ferrari 550 GTS della Bms Scuderia Italia alla vittoria nella 24Ore di Spa 2004, con Calderari-Gollin-Cappellari. Assieme a Enzo Calderari, ha chiuso con le corse nel 2006 ed è tornata al volo: è istruttore di elicotteri in Svizzera.

Martin Brundle (King's Lynn, 1 giugno 1959). Fa parte di quel gruppo numeroso di piloti F1 che non hanno mai vinto: in 158 Gran Premi, dal 1984 al 1996, ha ottenuto 98 punti. Ha corso con Tyrrell, Zakspeed, Brabham, Benetton, Ligier, McLaren, Jordan. Il suo miglior piazzamento fu il secondo posto a Monaco nel 1994 con la McLaren MP4/9 motorizzata Peugeot. Nel 1988, entrò nel team Twr Jaguar: vinse a Jarama, Monza, Silverstone, Brands Hatch, Fuji e, a fine stagione, conquistò il titolo mondiale Piloti Fia. Partecipò, con la Jaguar, al campionato Imsa e, in quell'anno, vinse a Daytona. Dopo avere chiuso con la F1, divenne un apprezzato commentatore tv e l'agente di David Coulthard. Partecipò a sei edizioni delle 24 Ore di Le Mans con Jaguar, Toyota, Bentley: vinse nel 1990 con la Twr Jaguar XJR-12.

Enzo Calderari (... 1952) è nato in una famiglia con la passione delle corse: suo padre Jacques e suo zio Robert parteciparono alle 24 Ore di Le Mans negli anni

Cinquanta e furono al via della prima 1000 Km di Monza nel 1965. Enzo ha iniziato a privilegiare le corse automobilistiche con le Porsche della Carrera Cup, di cui vinse il titolo International nel 1992. Con Lilian Bryner e Luigino Pagotto corse ,a Le Mans 1993 e 1994, quando si classificò nono assoluto. Nel 1995 e 1966 ottenne, sempre con Lilian Bryner, un quinto e un quarto posto assoluto alle 24 Ore di Daytona. Nel 1998, acquistò la Ferrari 333 SP e ottenne ottimi piazzamenti nelle gare internazionali Sport, compresa la 1000 Km di Monza. Si dedicò poi al Campionato Fia Gt con una Ferrari 550 GTS gestita dalla Bms Scuderia Italia: la vittoria più bella fu nella 24 Ore di Spa 2004 con Bryner-Gollin-Cappellari. Chiuse con le corse nel 2006 per occuparsi di attività immobiliari a Bienne (Svizzera).

Rinaldo “Dindo” Capello (Asti, Italia 17 giugno 1964) Tre volte vincitore delle 24 Ore di Le Mans, due volte con la Audi (2004 e 2008) e una con la Bentley Speed 8 (2003), che altro non era che una Audi R8 con carrozzeria chiusa e dipinta in verde. Ha iniziato con le monoposto Formula Abarth nel 1983 e ha poi vinto il Campionato Italiano Superturismo nel 1990 e nel 1996. Dopo avere vinto la 6 Ore di Vallelunga 1997 con una Golf diesel e una prima partecipazione a Le Mans nel 1998 sulla McLaren F1 GTR di Thomas Bscher (ritirati) venne chiamato nel Team Audi, nei cui ambito si è sviluppata tutta la sua lunga carriera. Vinse le 12 Ore di Sebring 2002 e 2012 ed è stato due volte campione della Serie American Le Mans (2006 e 2007). Ha partecipato a 14 edizioni delle 24 Ore di Le Mans finendo 10 volte sul podio, comprese le tre vittorie.

Lucio Cesario, nato a Melbourne nel 1951 in una famiglia di origine italiana, si affermò tra i piloti più veloci e aggressivi nelle corse delle F2 e F3 australiane alla fine degli anni Settanta. Nel 1982, vinse il titolo nazionale delle F3 guidando una Ralt RT3 con motore derivato dalla VW Golf. Ottenne successi anche con le Alfa Romeo GTV preparate localmente. Senza esperienza nelle corse europee, venne chiamato nel Team Lancia Martini nel 1985: si trattò di un’operazione di goodwill in vista di un programma di marketing del Gruppo Fiat in Australia. Venne assegnato quale terzo pilota alla LC2 normalmente guidata da Bob Wollek: al Mugello e a Monza non guidò. Condivise con Wollek e Baldi il 12-esimo posto a Silverstone e con Wollek e Nannini il sesto posto a Le Mans, suo miglior piazzamento nell’anno. Non guidò nemmeno a Spa quando Wollek-Baldi-Patrese vinsero la 1000 Km tagliata a 847 km in segno di lutto per la morte di Stefan Bellof.

François Cevert (Parigi 25 febbraio 1944-Watkins Glen, Usa 6 ottobre 1973). Pilota dotato di un immenso talento naturale, lo seppe affinare nelle formule addestrative francesi fino a conquistare il titolo nazionale F3 nel 1968, al volante di una Tecno. Nel 1969, corse con la Tecno in F2 per poi essere chiamato dalla Matra nelle corse Sport, aiutato in questo dal cognato Jean-Pierre Beltoise. Nel 1970, venne ingaggiato da Ken Tyrrell in F1, senza grandi risultati. L’anno successivo, avendo come maestro e prima guida del team nientemeno che Jackie Stewart, mostrò il suo talento vincendo il GP Usa a Watkins Glen e classificandosi

terzo nel Mondiale. Andò meno bene nel 1972, ma ottenne buoni risultati nel 1973, in F1 con il team Tyrrell Elf e nel Mondiale Marche con la Matra. Morì in prova al GP Usa, su quello stesso circuito di Watkins Glen che lo aveva visto vincitore due anni prima. La sua morte convinse Jackie Stewart a smettere con le corse, dopo aver vinto tre campionati del mondo. Cevert ha disputato 47 Gran Premi; ha ottenuto 1 vittoria, 2 giri più veloci, 89 punti.

Eddie Cheever (Phoenix, Usa, 10 gennaio 1958) Cresciuto a Roma, ha iniziato con le corse in Italia quando aveva meno di 18 anni. Arrivò in F1 a 20 anni, mancò un contratto con la Ferrari che gli preferì Gilles Villeneuve, debuttò con la Theodore al GP d'Argentina 1978. Ha disputato 132 Gran Premi fino all'Australia 1989, guidando Osella, Tyrrell, Ligier, Renault, Benetton, Arrows: 70 punti e nessuna vittoria. Guidò per la Lancia in Endurance e vinse, con Patrese, al Mugello 1980. Nel 1986, fu primo a Silverstone con la TWR Jaguar Gr. C1. Negli anni Novanta, si trasferì negli Stati Uniti diventando presto una star dei circuiti Irl e Cart. Formò il suo team nel 1996 e divenne anche costruttore: nel 1998, raggiunse l'apice della carriera vincendo la 500 Miglia di Indianapolis. Ha continuato a gareggiare fino al 2002.

Piers Courage (Colchester, Inghilterra 27 maggio 1942-Zandvoort, Olanda 21 giugno 1970). Figlio primogenito nella dinastia dei ricchi proprietari della birreria Courage, una delle marche più importanti in Gran Bretagna, scelse la vita del pilota girovago mantenendosi con i ricavi della corse. Con una Lotus 22, in team con Jonathan Williams, fu tra i protagonisti della stagione europea 1965 di F3. Continuò in F3 con quattro vittorie nel 1966, tra le quali Caserta, tutte sulla Brabham di Charles Lucas, e con altre vittorie sulla Lotus 41 ufficiale nel 1967, anno in cui debuttò in F1 con la Brm del Team Parnell. Veloce, ma propenso agli incidenti, si dedicò nel 1968 anche alle corse Sport Prototipo guidando l'Alfa Romeo 33. Nel 1969 si concentrò sulla F1 nel team appena fondato dal suo vecchio amico e collega Frank Williams: il miglior risultato fu il secondo posto nel Gp di Monaco. Per il 1970, Frank Williams accettò di gareggiare con la De Tomaso 505, tipico kit car di secondo rango, progettato da Gian Paolo Dallara, mai sviluppato a sufficienza per la cronica mancanza di fondi del team. Dopo un inizio di stagione disastroso, a Zandvoort, GP d'Olanda, Courage sbagliò una curva, l'auto si impennò su di un terrapieno e si rovesciò prendendo fuoco. Per il pilota non ci fu scampo.

Yannick Dalmas (Le Beausset, Francia 28 luglio 1961). Si affermò nella Formule Renault, formula addestrativa francese, e passò rapidamente di successo in successo nelle F3 e F3000 arrivando alla F1 con Larrousse nelle ultime tre corse del 1987. Continuò con Larrousse fino a metà stagione 1989 per passare poi all'altra squadra francese Ags, con la quale disputò anche tutto il campionato 1990. Concluse la sua carriera in F1 con due corse nel 1994. In 24 Gran Premi ottenne solamente 2 punti. Nel 1991, venne chiamato a guidare le Peugeot 905 e vinse, con Keke Rosberg, a Magny Cours e Mexico. Nel 1992, divise con Derek

Warwick il titolo mondiale Sport Piloti, sempre con la Peugeot, e vinse anche Le Mans. Nel 1994, tornò alla vittoria a Le Mans con la Porsche 962LM assieme a Mauro Baldi e Hurley Haywood. Si ripeté nel 1995 vincendo sulla McLaren F1GTL con Masanori Sekiya e Jyrki Lehto. Guidò poi per Porsche e, nel 1999 ottenne la quarta vittoria a Le Mans con Joachim Winkelhock e Pierluigi Martini sulla Bmw V12 LMR. La sua ultima corsa fu Le Mans 2002 con la Audi.

Andrea De Adamich (Trieste, Italia 3 ottobre 1941). La sua carriera è legata all'Alfa Romeo: iniziò a farsi notare nell'Europeo Turismo nel 1966 guidando una GTA dopo avere conquistato una buona fama in F3. Nel 1967, venne chiamato in Ferrari per guidare la F1: al debutto, finì ultimo nella corsa non titolata di Jarama, Spagna, per una foratura e per ustioni al piede sinistro. L'incidente al GP del Sud Africa 1968 bloccò la sua carriera in Ferrari F1 mentre continuò con la Dino F2 vincendo la Temporada Argentina. Rientrò in F1 con la McLaren Alfa Romeo nel 1970 e poi con la March Alfa Romeo nel 1971 senza nessun risultato degno di nota a causa dell'inaffidabilità del motore. Nel 1972 e 1973, con la Surtees TS9B e poi con la Brabham BT37 sponsorizzata dal produttore italiano di ceramiche Pagnossin, fu una presenza costante in F1 fin quando venne coinvolto nell'incidente multiplo all'inizio del GP di Gran Bretagna 1973, che mise fine alla carriera con le monoposto. Nel frattempo, si era imposto quale pilota di punta nella squadra Alfa Romeo vincendo con la 33-3 a Brands Hatch e Watkins Glen 1971. Lasciate le corse nel 1974, divenne un valido commentatore televisivo. Fondò e diresse una apprezzata scuola di guida sicura. Ha disputato 29 Gran Premi F1 ottenendo 6 punti.

Andrea De Cesaris (Roma 31 maggio 1959-Roma, 4 ottobre 2014). Ha avuto una carriera lunghissima in F1: ha preso il via in 208 Gran Premi, 214 contando anche quelli in cui non si è qualificato. Dal 1980 al 1994, ha guidato McLaren, Alfa Romeo, Ligier, Minardi, Brabham, Rial, BMS Dallara, Jordan, Tyrrell, Sauber ottenendo 59 punti mondiali, 1 pole, 1 giro più veloce, nessuna vittoria. Detiene alcuni record poco lusinghieri: maggior numero di GP senza vittorie, 148 ritiri (71% delle partenze) di cui 22 consecutivi. Fin dall'inizio venne chiamato Andrea De Crasheris per il numero impressionante di incidenti in cui danneggiò o distrusse la propria auto e, spesso, quella di altri. Grazie al potente appoggio degli sponsor, principalmente la Marlboro, trovò sempre posto in buoni team. Le sue uniche corse con le vetture a ruote coperte furono con la Lancia Martini LC2 a Monza e Silverstone 1986 e con la Lancia Mussato nel 1988 e 1989.

Patrick Depailler (Clermont Ferrand, Francia 9 agosto 1944-Hockenheim, Germania 1 agosto 1980). Si formò alla scuola delle formule promozionali francesi guidando poi un'Alpine Renault ufficiale in F3 e nelle corse del Mondiale Marche. Passò alla F2 con una Elf Pygmée, ma non riuscì a fare meglio di una serie di secondi posti. Nel 1972, vinse il GP di Monaco F3 e fu notato da Ken Tyrrell, che lo volle nel suo team di F1 accanto a Jody Scheckter. Nei 5 anni in Tyrrell, riuscì a vincere un solo Gran Premio, ma nel posto giusto: Monaco 1978. Sentì il richiamo

della Patria franco-francese nel 1979, quando entrò nell'Ecurie Gitanes Ligier vincendo in Spagna e conquistando 22 punti in sette corse. Fece poi la scelta sbagliata accettando di guidare l'Alfa Romeo 179 F1 nel 1980: registrò una frustrante serie di ritiri in tutte e otto le corse cui partecipò. Morì in una prova privata dell'Alfa Romeo a Hockenheim, finendo in piena velocità contro il guardrail, probabilmente per la rottura di una sospensione. Ha disputato 95 Gran Premi con 2 vittorie, 1 pole, 4 giri più veloci, 141 punti.

Vic Elford (Peckham, Inghilterra 10 giugno 1935-Plantation, Florida USA 13 marzo 2022). Ha ottenuto i suoi migliori risultati con le vetture a ruote coperte, alternando, con il medesimo successo, rally e corse in circuito. Pilota veloce, versatile, consistente, soprannominato "Quick Vic", vinse il Campionato Europeo Rally 1967 con la Porsche. Per la marca tedesca vinse il Rallye di Montecarlo 1968 e, nello stesso anno, fu primo nelle 24 Ore di Daytona (prima vittoria Porsche in una 24 Ore) e alla Targa Florio: la sua corsa è entrata nella leggenda in quanto riuscì ad annullare l'handicap di 18 minuti provocato da una foratura al primo giro. Il suo co-pilota era Umberto Maglioli, l'auto la Porsche 907 2.2. Fu tra i coraggiosi che riuscirono a domare la Porsche 917 e trasformarla in una macchina invincibile. Fu primo a Sebring 1971 e segnò la velocità di oltre 380 km/h nelle prove di Le Mans guidando la 917LH. Negli anni Settanta, disputò qualche corsa Can-Am e fu per poco tempo Team Principal della Ats tedesca. In F1 ha disputato solamente 13 Gran Premi, arrivando quarto al debutto nel GP di Francia 1968. A Monaco 1969 ha portato per l'ultima volta in una gara di F1 il motore Maserati V12.

Teo Fabi (Milano, Italia 9 marzo 1955). Ha iniziato con i kart diventando campione europeo a 20 anni per poi vincere il titolo europeo F. Ford nel 1977 e classificarsi quarto in quello di F3 per il 1978. Nel 1981, passò negli Usa e vinse quattro prove della Can-Am per il team di Paul Newman. Nello stesso anno, debuttò alla 1000 Km di Monza con la Bmw M1 di Dieter Quester. Nel 1982 e 1983, disputò il Campionato Mondiale Endurance con le Lancia LC1 (Sport) e LC2 (Gr. C), ma il suo focus era ormai la F1: dopo una stagione disastrosa con la Toleman nel 1982, si dedicò alle monoposto Cart negli Usa: ottenne quattro vittorie e la pole a Indianapolis con la March del team Forsythe, vincendo il titolo di Rookie of the Year grazie al suo secondo posto. Tornò in F1 nel 1984 guidando Brabham e Toleman, poi diventata Benetton: la scarsa affidabilità dei motori gli impedì buoni risultati fino al 1987. Nel 1989, venne ingaggiato dalla Porsche nel suo tentativo di vincere in Indycar negli Usa: ottenne un quarto posto a Indianapolis nel 1989. Nel 1991, alla guida della Twr Jaguar vinse il titolo di Campione Mondiale Piloti Endurance. Ha corso per 10 stagioni in Indycar/Cart con 8 presenze a Indianapolis. A Le Mans, su sei partecipazioni, è arrivato secondo nel 1995 con la Peugeot 905. In F1 ha disputato 64 Gran Premi con tre pole, due giri più veloci, 23 punti.

Carlo Facetti (Cormano, Italia 27 giugno 1935). Figlio di Piero, meccanico personale di Giovanni Lurani negli anni Trenta e tra i più validi preparatori italiani

fino agli anni Sessanta, frequentò l'officina di famiglia fin dai tempi delle scuole elementari. A 18 anni esordì in corsa al Giro delle Calabrie assieme a Elio Zagato. Dopo l'apprendistato con la Formula Junior, nel 1962 venne notato per il secondo posto nella categoria GT 1300 alla 12 Ore di Sebring con la Giulietta SV divisa con Massimo Leto di Priolo. Corse frequentemente in F3. Nel 1968 fu tra i piloti ufficiali Alfa Romeo sulle 33 due litri e sulle GTA. Fu quinto assoluto a Le Mans 1968 sulla 33 Autodelta assieme a Spartaco Dini. Contribuì allo sviluppo della Lancia Stratos versione pista. Ottenne buoni risultati con la Lancia Beta Montecarlo turbo, compreso un ottavo posto alle 24 Ore di Le Mans 1981 sulla 1009 ufficiale, condivisa con Michele Alboreto ed Eddie Cheever. Consolidò la collaborazione con Martino Finotto, che li portò a fondare la Carma, sede a Zingonia (Bergamo) per lo sviluppo e la produzione di un ottimo motore turbo per la Categoria C Junior/C2. Questo motore vinse due titoli mondiali sui telai Alba.

Heinz-Harald Frentzen (Mönchengladbach, Germania 18 maggio 1967) Si è formato nelle formule minori in Germania negli anni Ottanta, trovandosi a competere con Michael Schumacher e Karl Wendlinger. Tutti e tre vennero ingaggiati dalla Mercedes-Benz per il Campionato Mondiale Gr. C nel 1990. Finito l'impegno Mercedes, si trasferì in Giappone dove ottenne numerosi successi con le monoposto F3000. Entrò in F1 nel Team Sauber al posto di Wendlinger, ma per tre stagioni soffrì i limiti della vettura. In Williams nel 1997, si trovò in squadra con Jacques Villeneuve, che vinse il titolo mondiale. Ottenne la sua prima vittoria a Imola. Dopo un pessimo 1998 con Williams passò nel 1999 alla Jordan Mugen Honda vincendo in Francia e Italia. Lasciò la F1 nel 2003 dopo 158 Gran Premi. Proseguì nel Dmt tedesco prima con Opel poi con Audi. Ha partecipato a due 24 Ore di Le Mans: sesto nel 1992 con la Lola T92 Judd e quarto nel 2008 con l'Aston Martin DBR9.

Beppe Gabbiani (Piacenza, Italia 2 gennaio 1957). Ha avuto un inizio folgorante con i kart, a 14 anni, vincendo in quattro stagioni due titoli italiani e due europei. Fece un rapido apprendistato in F3 per passare in F2: il suo anno migliore fu il 1983 quando, con una March Bmw del Team Onyx, vinse quattro delle prime cinque prove del Campionato Europeo. Chiamato da John Surtees a una prova a Goodwood, risultò il più veloce e ottenne il volante di una delle sue F1 a Watkins Glen e Montreal, dove non si qualificò. Rientrò in F1 nel 1981 con la Osella FA1B, irrimediabilmente non competitiva. In parallelo alla F1, guidò la Lancia Beta Montecarlo ufficiale, iniziando così una lunga frequentazione delle vetture a ruote coperte: Lancia, Dome, Centenari, Courage, Riley & Scott, Creation Autosportif, molto spesso in coppia con Felipe Ortiz. Ottenne buoni risultati nella Serie Lmes: secondo nelle classifiche 2003 e 2006.

Frank Gardner (Sidney, Australia 1 ottobre 1931-Mermaid Waters, Australia 29 agosto 2009). Pilota solido e versatile, protagonista di corse con qualsiasi tipo di vettura, dalle monoposto alle berline Turismo, venne in Gran Bretagna nel 1958 lavorando da meccanico in Jaguar e poi in Aston Martin. Fu la prima persona

assunta da Jack Brabham quando avviò la sua attività di costruttore. Nel 1966, iniziò l'attività di pilota e l'anno successivo terminò al secondo posto il Campionato Europeo F2. Con John Wyer, che aveva conosciuto quando lavorava in Aston Martin, guidò le GT40 Gulf nel Mondiale Sport 1969. Nel 1971, fu Campione Europeo F5000. Corse anche in F1 (Otto partenze), negli Usa in Trans-Am e nel Tasman Trophy. Tornato definitivamente in Australia, vinse il Campionato Nazionale Turismo 1977 prima di diventare team manager collaborando con Ford e Bmw. Diresse una scuola di perfezionamento alla guida sportiva nel Queensland. Dopo avere sempre proclamato di non essere interessato a diventare il pilota più veloce, ma il più vecchio, morì nel suo letto a 78 anni dopo una lunga malattia.

Piercarlo Ghinzani (Riviera d'Adda, Italia 16 gennaio 1952). I suoi inizi di pilota furono con le formule addestrative italiane: Ford, Italia, F3. In quest'ultima categoria si classificò secondo nel Campionato Italiano 1976 e vinse l'edizione 1980. Corse in F1 con Osella dal 1983 al 1986, anni nei quali il motore Alfa Romeo raramente durava per tutto il Gran Premio. Venne chiamato da Cesare Fiorio nella squadra di giovani piloti italiani al volante delle Lancia Beta Montecarlo Turbo, poi LC1 e LC2. Le sue cinque partenze alla 1000 Km di Monza, con la pole nel 1983, si conclusero nel 1987 alla guida delle Porsche 962C Joest condivisa con Klaus Ludwig. Nel 1986, vinse la 1000 Km del Fuji con Paolo Barilla sulla Porsche 962C Joest. Nel 1987, guidò in F1 la Ligier JS29, ormai in fase terminale. Dopo il campionato F1 1988 con la Zakspeed, pieno di ritiri e mancate qualificazioni (31 in carriera), tornò in Osella nel 1989 collezionando tre ritiri e 13 mancate qualificazioni. In 74 Gran Premi ha ottenuto 2 punti.

Bruno Giacomelli (Borgo Poncarale, Italia 10 settembre 1952). La sua carriera è iniziata con le formule promozionali italiane per poi continuare in Gran Bretagna nel campionato F3, allora il più competitivo d'Europa. Sostenuto da Robin Herd della March, che ne aveva ben comprese la capacità, passò in F2. Vinse, primo italiano, il Campionato Europeo 1978, grazie alla sensazionale serie di 8 vittorie in 12 prove. In parallelo, corse cinque Gran Premi F1 sulla terza Marlboro McLaren ufficiale. Dal 1979 al 1982, si trovò a svezzare e poi a guidare le Alfa Romeo F1, soffrendone tutti problemi di inaffidabilità e scarse prestazioni. In 46 gare conquistò 13 punti mondiali, guidando sempre al top e mancando, non per colpa sua, vittorie che sembravano certe. Nel 1983, fu con la Candy Toleman, conquistando un solo punto mondiale. Si dedicò poi, saltuariamente, alle ruote coperte guidando Porsche Gr. C e Supercup.

Ignazio Giunti (Roma 30 agosto 1941-Buenos Aires, Argentina 10 gennaio 1971). Disputò le prime corse con l'Alfa Romeo personale in gare locali in salita e circuito. Divenne pilota ufficiale Alfa Romeo nel 1966. Vinse la Classe GT nel Campionato Europeo della Montagna 1967. Con la 33 due litri si classificò quarto assoluto e primo di classe, con Nanni Galli, a Le Mans 1968. Nel 1970, entrò nel team Ferrari per il Campionato Marche: guidò la 512 S che vinse, con Andretti e Vaccarella, la

12 Ore di Sebring. Partecipò a quattro Gran Premi F1 con la Ferrari 312B ottenendo quale miglior piazzamento il quarto posto a Spa, GP del Belgio. Nella corsa di apertura del Mondiale Marche 1971 a Buenos Aires, gli fu affidato il nuovo prototipo Ferrari tre litri. Mentre stava seguendo da vicino la 512 di Mike Parkes, che lo "tirava", non poté evitare di tamponare la Matra che Beltoise stava spingendo per arrivare ai box. Morì nell'urto e nell'incendio che seguì.

Masten Gregory (Kansas City, Usa 29 febbraio 1932-Porto Ercole, Italia 8 novembre 1985). Venne chiamato "The Kansas Arrow" (la freccia del Kansas) per la velocità che dimostrava in gara. Ricco di famiglia, acquistò ottime auto da corsa, Allard, Jaguar, Ferrari, con le quali, dal 1953 si fece un nome negli Usa. Debuttò nel Campionato Mondiale Marche 1954 in Argentina, dove poi vinse la 1000 Km 1957 guidando una Ferrari ufficiale. Corse in F1 con la Maserati 250F della Scuderia Centro Sud e ottenne il suo miglior piazzamento dell'anno al debutto: terzo a Montecarlo 1957. Proseguì con le monoposto F1 quale terza guida della Cooper nel 1959. I risultati migliori li ottenne con le Sport: nel 1961, vinse la 1000 Km del Nürburgring sulla Maserati Birdcage della Scuderia Camoradi. Ottenne la vittoria più importante alle 24 Ore di Le Mans 1965, assieme a Jochen Rindt, con la Ferrari 275 LM del Nart. Fu l'ultima vittoria Ferrari a Le Mans. Lasciate le monoposto, gareggiò con i Prototipi fino al 1971 guidando Ferrari GT40, Ferrari P3, Porsche 910, Lola T70, Alfa Romeo 33. Ha disputato 38 Gran Premi F1 conquistando 21 punti.

Jean Guichet (Marsiglia, Francia 10 agosto 1927) è il solo gentleman driver chiamato regolarmente da Enzo Ferrari a guidare le vetture ufficiali nel Campionato Mondiale Marche. Nel corso della sua lunga carriera sportiva (30 anni dal 1949), ha vinto con la Ferrari GTO il Tour de France 1963 e, con Nino Vaccarella, le 24 Ore di Le Mans 1964. Ha corso 13 volte a Le Mans, di cui sette consecutive con la Ferrari. La sua ultima presenza fu nel 1975 guidando la Bmw 3.5 CSL decorata da Alexander Calder. Nella 1000 Km di Monza 1965 ottenne in qualifica il suo tempo migliore in 2'56"5, ben 9"6 più lento di Mike Parkes sulla stessa vettura.

Mike Hailwood (Great Milton, Inghilterra 2 aprile 1940-Birmingham 23 marzo 1981). Soprannominato "Mike the Bike" ha avuto una buona carriera con le quattro ruote dopo essere stato tra i grandi del motociclismo. Nato in una famiglia multimilionaria, volle sempre costruire e vivere la vita con le sue capacità. A 20 anni, vinse il primo titolo mondiale con le moto e ne aggiunse altri otto nelle Classi 250, 350, 500. Con il ritiro della Honda dalle competizioni motociclistiche, rivolse il suo impegno alle monoposto nel team di John Surtees, prima in F5000, poi in F2 (campione europeo 1972) e in F1. In parallelo, corse per John Wyer sulle Mirage nel Campionato Mondiale Marche: nel 1973, vinse la 1000 Km di Spa con Derek Bell. La mancanza di competitività della Surtees F1 lo portò nel 1974 a guidare una McLaren M23 sponsorizzata Yardley: il miglior piazzamento fu il terzo posto in Sud Africa. Un incidente nel GP di Germania gli procurò una grave frattura a una

gamba, che gli impedì di continuare con le auto. Tornò alle moto conquistando una vittoria sensazionale nel TT all'isola di Man nel 1979 con una Ducati e ripetendosi l'anno dopo nel Senior TT con una Suzuki. Morì in un incidente stradale a Birmingham, dove abitava. Ha disputato 49 Gran Premi con un giro più veloce e 29 punti.

Paul Hawkins (Melbourne, Australia 2 ottobre 1937-Oulton Park Circuit, Inghilterra 26 maggio 1969). Arrivò in Inghilterra nel 1960 e trovò un impiego da meccanico nella fabbrica e nel team di Donald Healey. Progressivamente, lasciò l'officina per la guida di monoposto F2 e di vetture Sport. Nei soli tre Gran Premi mondiali che ha disputato è ricordato perché nel GP di Monaco 1965 ripeté il tuffo in mare di Ascari dieci anni prima, esattamente nello stesso punto. Con le Sport ebbe il suo anno migliore nel 1967 vincendo la Targa Florio sulla Porsche 910 condivisa con Rolf Stommelen e la 1000 Km di Parigi con Jacky Ickx sulla Mirage Ford. L'anno dopo, vinse la Tre Ore di Capetown su di una Ferrari 330 P4. Morì in corsa a Oulton Park su di una Lola T70 MkIIIB GT durante il Tourist Trophy.

John Paul "Johnny" Herbert (Brentwood, Gran Bretagna 25 giugno 1964). Cresciuto nelle formule promozionali inglesi, notato da Eddie Jordan che gli affidò una delle sue F3 per vincere il titolo nazionale 1987, ebbe la carriera segnata da un terribile incidente in F3000 a Brands Hatch nel 1988. Grazie alla forza di carattere, che si manifestò in una simpatia istintiva, riprese a guidare con la Lotus F1, allora in fase declinante. In cinque stagioni, ottenne 13 punti. Passò alla Benetton nel 1995, seconda guida dietro a Michael Schumacher: vinse a Silverstone e a Monza con un risultato finale di 45 punti. Scaricato a fine stagione, venne ingaggiato da Peter Sauber con il quale restò tre anni. Diede un contributo essenziale allo sviluppo delle monoposto del team. Nel 1999, fu alla Stewart conquistando la prima vittoria del team al GP d'Europa al Nürburgring, vittoria estremamente popolare in Gran Bretagna. Nel 2000, con la Jaguar F1, non riuscì a ripetersi. Lasciò la F1 dopo 155 gran premi, 3 vittorie. Fu collaudatore per la Arrows nel 2001. Ritornò alle ruote coperte: nel 1991 aveva portato la Mazda 787B alla vittoria nelle 24 Ore di Le Mans, prima e, per ora, unica volta di un costruttore giapponese. E' stato tra i protagonisti della American Le Mans Series con la Audi R8 e nel 2004 fu campione della Serie Le Mans europea, vincendo a Monza e Spa, sempre con la Audi R8, Nel 2007, gareggiò di nuovo a Le Mans con una Aston Martin DBR9: si classificò nono assoluto e quarto in GT1. Dopo qualche sporadica apparizione nelle gare del Campionato Turismo inglese, si è dedicato al commento delle corse su Sky Sports F1.

Hans Herrmann (Stuttgart, Germania, 23 febbraio 1928) era il giovane "pilota di casa" quando, nel 1954, venne chiamato dalla Mercedes quale terza guida nella squadra di F1. Confermato anche per il 1955, subì un incidente in prova al GP di Monaco, che lo costrinse a interrompere la stagione. Dopo il ritiro della Mercedes dalle corse, a fine 1955, si dedicò alle Sport, guidando Maserati, Porsche, Ferrari. Accanto a poche presenze in F1 e F2, quasi sempre con vetture non competitive,

divenne uno dei piloti di punta della Porsche, vincendo a Sebring (1960 e 1968), Daytona (1968), Targa Florio (1960), Parigi (1968). Nel 1969, a Le Mans la sua Porsche 908 fu superata dalla Ford GT40 Gulf di Jacky Ickx nelle ultime centinaia di metri. Trovò il giusto compenso vincendo le 24 Ore di Le Mans 1970 sulla Porsche 917 divisa con Richard Attwood: fu la prima vittoria Porsche a Le Mans e l'ultima corsa della sua carriera. In 18 Gran Premi F1, ha ottenuto 1 pole e 10 punti.

Toine Hezemans (Eindhoven, Olanda 15 aprile 1943). Appartiene a una famiglia di piloti. Suo padre Matthieu, era stato un buon pilota dilettante oltre che titolare di una concessionaria Porsche. Suo figlio Mike ha corso con le Sport, anche a Monza, negli anni Duemila. Ha iniziato con Abarth e Porsche e venne chiamato nel 1970 dall'Autodelta per il Campionato Europeo Turismo. Guidava la GTAm e vinse il titolo Piloti. La sua vittoria più bella con l'Alfa Romeo fu alla Targa Florio 1971, assieme a Nino Vaccarella sulla 33-3. Ha partecipato a sei edizioni delle 24 Ore di Le Mans con Alfa Romeo, Bmw, Porsche. Il miglior risultato fu il quinto posto nel 1975 con la Porsche 911 Carrera RSR, vincendo la Classe Gts. Nei 12 anni in cui corse, ha disputato oltre 200 gare con 43 vittorie assolute e 28 di Classe.

David Hobbs (Royal Leamington Spa, Inghilterra 9 giugno 1939). Ha iniziato nei primi anni Sessanta con Lotus e Jaguar in corse di club per poi costruire una carriera trentennale, nel corso della quale ha guidato di tutto, dalla F1 alle Can-Am, dalle monoposto Indy (quinto a Indianapolis nel 1974) alle Sport. Occasionalmente presente in F1 (7 Gran Premi), ha partecipato 20 volte alle 24 Ore di Le Mans arrivando terzo nel 1969 (Ford GT40 Gulf) e nel 1984 (Porsche 956 Skoal Bandit). Con la GT40 Gulf ha vinto la 1000 Km di Monza 1968. E' stato campione Usa della F5000 nel 1971 e della Trans-Am nel 1984. Lasciate le corse negli anni Novanta, si è dedicato ai commenti tv, ha aperto una concessionaria Honda a Milwaukee, Usa, dove vive.

Jacques Bertrand "Jacky" Ickx (Ixelles, Belgio 1 gennaio 1945). Persona colta e raffinata, pilota preciso, veloce, versatile, meticoloso, gli venne affibbiato il nomignolo di "Conte delle Ardenne" dall'entourage di Maranello nonostante avesse dato alla Ferrari molto più di quanto abbia ricevuto, vincendo anche con la pesante e inguidabile 312 F1 del 1968. Campione europeo 1967 con la Matra Ford di Ken Tyrrell, debuttò in F1 l'anno successivo con la Ferrari, con la quale ha ottenuto otto vittorie, 13 pole, 14 giri più veloci. In 116 Gran Premi ha conquistato 181 punti. Il suo palmarès è ancora più ricco con i Prototipi: sei vittorie nel 1972 con Ferrari 312 PB. Ha vinto sei volte le 24 Ore di Le Mans con Ford, Mirage, Porsche e tre volte la 1000 Km di Monza: 1972 con Clay Regazzoni, Ferrari; 1973 con Brian Redman, Ferrari; 1976 con Jochen Mass, Porsche. Il meglio della sua carriera fu negli anni Ottanta con la Porsche nelle gare di durata: vinse il Campionato Mondiale Piloti Endurance nel 1982 e 1983. La sua versatilità gli consentì di vincere la Parigi-Dakar 1983 con la Mercedes 280GE.

Innes Ireland (Mytholroyd, Inghilterra 12 giugno 1930-Reading 22 ottobre 1993). E' stato uno degli ultimi piloti all'antica, tutto genio e sregolatezza, negli anni in cui la professionalità stava diventando il valore dominante nelle corse. Dopo buoni risultati con le Jaguar D dell'Ecurie Ecosse, venne chiamato nel 1959 da Colin Chapman a guidare le sue Lotus F1. Nel 1961, anno del predominio Ferrari, vinse il suo primo e unico Gran Premio a Watkins Glen. Non in grado di competere con Jim Clark, venne scaricato da Chapman e continuò in F1 con i team privati inglesi Udt Laystall, Brp, Parnell fino al 1965. Nel frattempo, disputò parecchie corse con le Ford GT40. Morì di cancro a 63 anni. Ha disputato 50 Gran Premi F1 con una vittoria, un giro più veloce, 47 punti.

Jean-Pierre Jabouille (Parigi, 1 ottobre 1942-Saint-Cloud, Francia 2 febbraio 2023). Dovette lottare duramente per emergere nel contesto fortemente competitivo e ricco di talenti delle corse in Francia alla fine degli anni Sessanta. Secondo nel campionato F3 1968 dietro Cevert, ottenne un contratto di seconda guida nell'Ecurie Alpine in F3 e F2. Con le Sport, concluse al secondo posto la 1000 Km di Parigi 1970 su di una Ferrari 512 S. Negli anni successivi, fu il principale responsabile dello sviluppo delle Alpine Sport con il motore turbo, correndo con la Matra a Le Mans. Campione europeo F2 nel 1976, gli venne affidato il complesso lavoro di sgrossatura e messa a punto della Renault F1 Turbo. La prima vittoria per la Renault e per lui arrivò al GP di Francia 1979, quello dell'indimenticabile duello tra Gilles Villeneuve e René Arnoux. La vittoria Renault segnò l'inizio di una nuova era nelle corse. Vinse nuovamente in Austria nel 1980 e poi ebbe un grave incidente nel GP del Canada, che lo costrinse a lasciare le corse. Prese il posto di Jean Todt alla direzione del programma sportivo Peugeot nel 1993, gestendo l'infelice fornitura del motore Peugeot F1 alla McLaren nel 1994 e alla Jordan nel 1995. Formò poi un suo team affidando una Porsche 911 GT1 e una Ferrari 333 SP a Mauro Baldi ed Emmanuel Collard nelle varie serie internazionali per le Sport. Ha disputato 49 Gran Premi F1 con 2 vittorie, 6 pole, 21 punti.

Jean-Pierre Jarier (Charenton, Francia 10 luglio 1946). Uno dei migliori piloti formati alla scuola francese degli anni Sessanta. Veloce, ma incostante, non riuscì a ottenere i risultati che si meritava anche perché non ebbe mai la possibilità di guidare al momento giusto per team di prima grandezza in F1: iniziò con la March nel 1973 per poi legare il suo nome alla UOP Shadow dal 1974 al 1976 mentre guidava occasionalmente per Matra nel Mondiale Marche. Nel 1977, vinse a Dijon e al Paul Ricard per l'Alfa Romeo, assieme a Merzario. Dopo i campionati 1977 e 1978 in F1 con la Ats perse l'occasione della vita a fine stagione quando venne chiamato dal Team Jps Lotus per sostituire Ronnie Peterson. Divenne pilota ufficiale del Team Tyrrell Candy nel 1979 e 1980, senza risultati degni di nota. Fu con Osella nelle due stagioni successive per poi concludere la carriera in F1 con la Ligier ormai declinante nel 1983. Ha disputato 132 Gran Premi con tre pole, tre

giri più veloci, 31,5 punti. Dopo la F1 ha avuto una lunga serie di presenze e vittorie nelle varie classi GT fino agli anni Duemila.

Stefan Johansson (Växjö, Svezia 8 settembre 1956). E' entrato in F1 nel 1983, dopo un paio di corse nel 1980, guidando la Spirit sulla quale era montato il motore V6 Honda Turbo in fase di sviluppo. Dopo un anno alla Tyrrell, guidò la Ferrari nel 1985 classificandosi settimo (26 punti) nel Campionato Mondiale F1 in cui Alboreto si piazzò secondo con 53 punti. Continuò con la Ferrari nel 1986, sempre con Michele Alboreto: si classificò quinto nel Mondiale con 23 punti. Il suo anno migliore fu il 1987, sesto con 30 punti alla guida della McLaren MP4/3 con motore turbo Tag Porsche. Le stagioni successive con Ligier JS31 Judd (1988), Moneytron Onix Cosworth (1989 e 1990), Ags e Footwork (1991) gli portarono solamente 6 punti mondiali, che lo convinsero, dopo 79 Gran Premi, a lasciare la F1 e tentare l'Indycar negli Usa, senza risultati importanti. Nel 1997, vinse la 12 Ore di Sebring con la Ferrari 333 SP del Team Scandia assieme a Yannick Dalmas, Fermin Velez, Andy Evans, e fu primo a Le Mans con la Porsche WSC95 condivisa con Michele Alboreto e Tom Kristensen.

Alan Jones (Melbourne, Australia 2 novembre 1946). Campione del mondo F1 nel 1980, portando il primo titolo alla Williams. Arrivò in Inghilterra nel 1970 vivendo alla giornata pur di correre con una Brabham F3. Dotato di immenso coraggio, innato senso della velocità, enorme forza fisica, quando arrivò alla F1 si dimostrò il miglior interprete della guida delle wing cars a effetto suolo. Iniziò nel 1975, prima con una Hesketh di seconda mano e poi con la Embassy Lola del team di Graham Hill. Vinse il suo primo Gran Premio in Austria nel 1977 con la Shadow DN8 per poi passare alla Williams nel 1978. Il suo momento magico iniziò nel 1979 con quattro vittorie, che divennero cinque l'anno successivo quando conquistò il titolo mondiale. Altre due vittorie con la Williams nel 1981 chiusero in bellezza la sua carriera in F1, interrotta per sua autonoma decisione. Fece un ritorno a fine 1985 e nel 1986, lusingato da Carl Haas, ma le difficoltà tecniche ed economiche del team lo convinsero che il suo tempo in F1 era passato. Continuò a correre tra le GT in Australia, soprattutto per divertimento. Ha disputato 116 Gran Premi. Ne ha vinti 12 con 6 pole, 13 giri più veloci, 206 punti.

Günther Klass (Stuttgart, Germania 25 gennaio 1936-Circuito del Mugello, Italia 22 luglio 1967). Pilota veloce, ma senza il senso innato del limite, entrò presto nel giro dei piloti Porsche guidando sia vetture private sia ufficiali. Nel 1966, ottenne il miglior tempo in prova alla Targa Florio, ma in gara urtò l'altra Porsche di Mitter e provocò il ritiro di entrambi. A Le Mans, con Stommelen, finì al primo posto nella Classe 2.000. Nel 1967, venne ingaggiato dalla Ferrari per guidare le Dino 206 SP, ma alla 1000 Km di Monza non riuscì a percorrere nemmeno un giro. A Le Mans gli venne affidata la P4 ufficiale che, assieme a Peter Sutcliffe, avrebbe dovuto tenere in riserva, ma che si fermò alla 19-esima ora, lontanissima dai primi. Mentre era in prova con la Dino 206SP telaio 842 al Circuito del Mugello, 66 km di strade di

montagna, sbagliò una curva nelle discesa del Passo del Giogo e finì schiacciato dal volante nell'urto contro un muro.

Leo Juhani Kinnunen (Tampere, Finlandia 5 agosto 1943). Venne scelto da John Wyer per guidare le Porsche 917 del suo team dopo una prova a Zeltweg, fine 1969. Nel 1970, venne affiancato a Pedro Rodriguez, di lui infinitamente più veloce. Si giustificò lamentandosi che la vettura fosse assettata per Rodriguez e non per il suo modo di guidare, il che era vero. Dimostrò le sue qualità con un fantastico ultimo giro alla Targa Florio 1970 con la Porsche 908/3: il record di 33'36" è rimasto imbattuto. Si classificò secondo. Dominò il Trofeo Interserie nel 1971, 1972, 1973, prima di una breve presenza in F1 nel 1974 con il suo sponsor finlandese Aaw, guidando una Surtees TS16: in sei Gran Premi, riuscì a qualificarsi una sola volta, GP di Svezia, per poi ritirarsi. Nel 1975, condivise con Herbert Müller la Porsche 908 Turbo Martini. Chiuse con le corse vincendo l'Artic Rally 1979.

Tom Kristensen (Hobro, Danimarca 7 luglio 1967). Detiene, al 2023, il record di vittorie a Le Mans: nove, tutte con la Audi meno quella del 1997 ottenuta con Michele Alboreto e Stefan Johansson sulla Twr Porsche Wsc-95 del Team Joest. In questa classifica, precede Jacky Ickx (sei vittorie) ed Emanuele Pirro (cinque). Ha iniziato con i kart e nel 1991 vinse il titolo nazionale tedesco della F3, succedendo a Michael Schumacher. Ha corso a lungo in Giappone (campione nazionale F3 nel 1993), in F3000, nel Dtm e nel Campionato Britannico Turismo con un palmarés ricco di vittorie. Dopo due stagioni con la Bmw V12 LM ufficiale e due ritiri a Le Mans (1998 e 1999), venne chiamato nella squadra Audi nel 2000: iniziò vincendo a Le Mans con Frank Biela ed Emanuele Pirro, prima di una serie di sei vittorie consecutive.

Jacques Laffite (Parigi 21 novembre 1943). La sua carriera iniziò proprio dal basso: meccanico di Jean-Pierre Jabouille. Quando decise di essere pilota, iniziò con le monoposto addestrative Formule France per poi passare in F3. Nel 1973, vinse il campionato francese e quello inglese. Alternando qualche corsa nel Mondiale Marche con la F1, fu con Frank Williams nel 1974 e 1975. Passò poi alla Ligier e, nel 1977, portò la JS7 con il motore Matra V12 alla vittoria nel GP di Svezia. Il suo anno d'oro fu il 1979, che iniziò vincendo in Argentina e Brasile con la JS11 Cosworth e segnando il giro più veloce. Il mancato sviluppo della vettura lo plafonò nel prosieguo del Campionato, che concluse al quarto posto. Restò con la Ligier fino al 1982 e vinse il GP d'Austria 1981 con la JS17 Matra. Nelle due stagioni successive, corse sulla Williams accanto a Keke Rosberg, che lo surclassò. Ritornò in Ligier nel 1985 e 1986 per concludere la carriera in un orribile incidente alla partenza del British GP a Brands Hatch. Le fratture a entrambe le gambe lo forzarono al ritiro. Ha disputato 174 Gran Premi con 6 vittorie, 7 pole, 6 giri più veloci, 228 punti. Nel Mondiale Marche, ha vinto con Merzario la 1000 Km di Monza 1975.

Jan Lammers (Zandvoort, Olanda 2 giugno 1956). E' cresciuto nel mondo delle corse: da ragazzo, lavava le auto della scuola di guida sicura sulla pista di Zandvoort, dove ha disputato la sua prima corsa, a nemmeno 17 anni. Nel 1978, vinse il titolo europeo F3 (quello che l'anno successivo andò ad Alain Prost). Approdò alla F1, Team Shadow, nel 1979, con un nono posto in Canada quale miglior risultato. L'anno successivo, non andò oltre una frustrante serie di mancate qualificazioni e ritiri con Ats ed Ensign. Tornò in Ats per quattro GP nel 1981 e lasciò la F1 dopo altri sei GP con la Theodore nel 1982: zero punti. Dopo un breve interludio in Indycar, F3000 e in Gr. C con la Porsche di Richard Lloyd, vinse tre gare mondiali, compresa Monza, con la TWR Jaguar nel 1987, guidando con John Watson. L'anno successivo, sempre con la TWR Jaguar, vinse le 24 Ore di Le Mans, guidando per 13 ore e riportando la Jaguar alla vittoria per la prima volta dal 1957. Vinse due volte a Daytona, 1988 e 1990, sempre per la Jaguar. Prima guida e team manager del Team Racing for Holland, conquistò per due volte il titolo mondiale FIA per le Sport nel 2002 e 2003. Ha corso 23 volte a Le Mans, di cui 7 con la Dome Judd del suo team.

Giovanni Lavaggi (Augusta, Italia 28 febbraio 1958). Nobile siciliano, laureato in ingegneria meccanica al Politecnico di Milano, consulente di management, ha iniziato con le corse in auto, la sua grande e vera passione, nel 1984 con le piccole monoposto Formula Panda. Nel 1988, guidò una Porsche 962C Kremer nel Campionato Mondiale Gr. C e si classificò settimo a Le Mans 1992 con John Nielsen e Manuel Reuter. Con la barchetta Kremer Porsche K8 vinse le 24 Ore di Daytona 1995 assieme a Christophe Bouchut, Marco Werner, Jürgen Lässig. Nel 1995, realizzò un'altra ambizione comprandosi il debutto, a 37 anni, in F1 con la Pacific per poi passare alla Minardi nel 1996. Nei due anni, ha disputato 11 Gran Premi F1 senza conquistare alcun punto. Nel 1993, aveva vinto il Campionato Interserie con una Kremer K7. Il suo Team Glv (una Ferrari 333 SP) ha ottenuto due vittorie, due pole, sette podi e ha collaborato con Minardi per la formazione dei giovani piloti. A fine 2006, trasferitosi a Montecarlo, Lavaggi divenne costruttore progettando e realizzando la barchetta LS1 secondo la Formula Lmp1: motore Ford V8 stock block, poi cambiato con un V8 biturbo costruito in Inghilterra da Aer. Il cambio è stato realizzato dalla Hewland su suo disegno.

Guy Ligier (Vichy, Francia 12 luglio 1930-Nevers, Francia 23 agosto 2015). Più che come pilota (12 partenze, 1 punto), Guy Ligier è nella storia della F1 per le monoposto con il suo nome che, per parecchi anni, sono state tra le protagoniste dei Gran Premi. Dal 1976 al 1996, il team ha disputato 326 Gran Premi vincendone nove con altrettante pole e giri più veloci e un totale di 388 punti. Tra i piloti che si succedettero alla guida delle Ligier vanno citati René Arnoux, Patrick Depailler, Jacques Laffite, Didier Pironi, Olivier Panis. Gli anni migliori per il team furono il 1979 e il 1980, nei quali si classificò rispettivamente terzo e secondo nella classifica costruttori. Prima della F1, che iniziò rilevando il materiale Matra Sports, Ligier costruì vetture Sport Prototipo: la prima fu la JS1, berlinetta mossa dal motore Maserati, poi cambiato con il Cosworth DFV. In difficoltà finanziarie e

mancando completamente i risultati, Guy Ligier cedette l'82% della proprietà del team nel 1992-1993 e vendette il restante 18% a Flavio Briatore nel 1997 per una somma poco più che simbolica. Tutte le vetture costruite da Ligier hanno la sigla JS, iniziali di Jo Schlesser, pilota con il quale aveva disputato parecchie corse di durata, comprese due 1000 Km di Monza con la Ford GT40. Jo Schlesser morì nel GP di Francia a Rouen 1968.

Maria Grazia "Lella" Lombardi (Frugarolo, Italia 26 marzo 1941-Milano, Italia 3 marzo 1992). La sola donna ad avere conquistato punti nel Campionato Mondiale F1: GP di Spagna, 27 aprile 1975, interrotto al giro 29 per il grave incidente di Rolf Stommelen, la cui Lola Ford perse l'alettone e volò tra il pubblico causando 4 morti. Avendo coperto meno di metà corsa, i punteggi furono dimezzati, come da regolamento. Lombardi, alla guida di una March Cosworth, era in sesta posizione e ottenne 0,5 punti. Ha partecipato a 17 GP mondiali qualificandosi in 12. Tra le Sport, ha esordito a Brands Hatch nel 1974. Nel 1975, con l'Alpine due litri, concluse al quarto posto a Monza e si ritirò a Le Mans, sempre con Beaumont. Ha vinto tre prove del Campionato Mondiale Sport: nel 1979, la Coppa Florio-6 Ore di Pergusa (Osella Bmw PA7, con Enrico Grimaldi) e la 6 Ore di Vallelunga (Osella Bmw PA7, con Giorgio Francia). Nel 1981, ha vinto con Giorgio Francia al volante delle Osella Bmw PA9 la 6 Ore del Mugello. Dovette soccombere a un tumore nel 1992, a poco meno di 51 anni.

Georg Loos, nato a Colonia (Germania) nel 1945, fondatore del Gelo Racing Team nel 1970, è stato un buon pilota fino al 1975 quando decise di concentrarsi nella gestione del proprio team. Aveva una tale ammirazione per la Ferrari da dipingere di rosso, con una banda gialla, talvolta oro, le auto da lui guidate o gestite in corsa. Oltre alle Porsche 935, il Gelo Racing Team schierò Porsche 917/10, Ferrari 512S e M, McLaren M8 E e F, Mirage Ford. Nel 1977 vinse, con Rolf Stommelen, il Campionato Tedesco Sport.

Klaus Ludwig (Bonn, Germania 5 ottobre 1949). Soprannominato "König Ludwig" (Re Ludwig) per le sue innumerevoli vittorie in una carriera lunghissima. Ha vinto tre volte a Le Mans con la Porsche, tre volte il Dmt (Campionato Tedesco Turismo), un titolo mondiale Fia GT. Pur avendo iniziato con le Ford, in particolare con Capri Zakspeed Gr. 5, è un'icona del mondo Mercedes soprattutto per le sue vittorie nel Dmt. Pur dicendo: "In un pilota da corsa, il coraggio proprio non ci deve essere", ha guidato vittoriosamente anche la Mercedes CLK-LM: assieme a Ricardo Zonta, vinse il Mondiale Fia GT 1998. Nel 1999, dominò le 24 Ore del Nürburgring sulla Nordschleife e annunciò il ritiro dalle competizioni. Ma l'anno dopo, fu di nuovo al volante di una Mercedes categoria Turismo e vinse la prova del Sachsenring. Riprese il volante alle 24 Ore del Nürburgring del 2004, 2005, 2006, anno in cui si classificò secondo assoluto

Pierluigi Martini (Lugo di Romagna, Italia 23 aprile 1961). Nipote di Giancarlo Martini, che è rimasto negli annali per avere ricevuto una Ferrari F1 da guidare in

un Gran Premio degli anni Settanta, è uscito dal ristretto panorama delle corse italiane vincendo il Campionato Europeo F3 nel 1983. Nel 1985, disputò il Campionato Mondiale F1 con una Minardi, con due soli piazzamenti ben distanti dal podio. Dopo una buona parentesi in F3000, tornò in F1 con la Minardi nel 1988: in cinque stagioni, conquistò 12 punti. Riprese il volante della Minardi nel 1993 dopo una stagione con la Bms Dallara 192, motore Ferrari (2 punti). In tre campionati, ottenne altri 4 punti, che portano il suo totale a 18 su 119 partenze. Con le ruote coperte, vinse le 24 Ore di Le Mans 1999 sulla Bmw V12, assieme a Jo Winkelhock e Yannick Dalmas.

Bruce McLaren (Auckland, Nuova Zelanda 30 agosto 1937-Goodwood, Inghilterra 2 giugno 1970) è stato, prima di Sebastian Vettel, il più giovane pilota a vincere un GP mondiale F1, Sebring 12 dicembre 1959. Fino al 1965, associò il suo nome alla Cooper in F1 vincendo in Argentina 1960 e a Monaco 1962. Fu tra i protagonisti, con Ken Miles, dello sviluppo dei prototipi Ford. Dotato di una profonda competenza tecnico-progettuale, pur essendo autodidatta, nel 1966 divenne costruttore in F1 portando rapidamente le sue monoposto al vertice. Nel 1968, vinse il GP del Belgio, primo pilota a vincere in F1 su di una vettura con il proprio nome. Nel 1966, fu primo per la Ford nelle 24 Ore di Le Mans e alternò altre corse del Mondiale Marche con la F1 e la Can-Am: le sue vetture stabilirono un dominio totale di quest'ultimo campionato fino all'arrivo della Porsche nel 1971. Furono anche un grande successo commerciale. Morì sul circuito di Goodwood durante il collaudo di una vettura Can-Am. In totale, disputò 101 Gran Premi F1 con 4 vittorie, 3 giri più veloci, 196,5 punti. Non fece in tempo a vedere una sua monoposto vincere a Indianapolis 1972. Il Team McLaren divenne in seguito un protagonista della F1.

Arturo Merzario (Civenna, Italia 11 marzo 1943). Personaggio imperdibile nel mondo delle corse e non solo per lo Stetson calato in testa in tutti gli autodromi del mondo, uno dei pochissimi piloti che non esitò a dire la sua anche ad Enzo Ferrari, che, ovviamente, si vendicò più volte. Nonostante questo boicottaggio, riuscì a restare al top per parecchi anni grazie alla sua classe e all'Alfa Romeo, che portò a vincere i Campionati Mondiali Marche 1975 e 1977. Ha vinto due volte la 1000 Km di Monza: 1974 con Mario Andretti e 1975 con Jacques Laffite, entrambe con l'Alfa Romeo 33. Una delle sue vittorie più belle con la Ferrari fu la Targa Florio 1972, nella quale, con Sandro Munari quale co-pilota, guidò per 9 degli 11 giri. Ha anche provato a diventare pilota-costruttore F1 senza ottenere risultati degni di nota. Ha continuato a correre con i Prototipi Nazionali e ha il record di partenze (tredici) nella 1000 Km di Monza.

Ken Miles (Sutton Coldfield, Gran Bretagna 1 novembre 1918-Riverside, Usa 17 agosto 1966) pilota e tecnico progettista, è stato il principale sviluppatore delle Ford GT40 per Carroll Shelby, con cui iniziò a collaborare nel 1960. Non dimenticò mai le sue origini britanniche e venne soprannominato "Teddy Teabag" dal team per l'abitudine a sorseggiare the. Fu alla 1000 Km di Monza 1965 con la GT40 e

vinse sulla Mk II a Daytona e Sebring 1966. Gli fu tolta la vittoria a Le Mans 1966 per un'interpretazione giusta, ma cavillosa, del regolamento. Mentre stava collaudando la Ford J-Car a Riverside, ebbe un incidente nel quale perse la vita. A seguito di questo incidente, la vettura venne profondamente modificata e divenne la Mk IV, che dominò le corse di durata nel 1967.

Nicolas Minassian (Marsiglia, Francia 28 febbraio 1973). Corse a lungo con le monoposto F3000 ottenendo quattro vittorie nelle gare europee 1991 e 2000. Partecipò con il Team Ganassi al campionato Champ Car negli Usa e alla 500 Miglia di Indianapolis 2001. Fu collaudatore della Williams F1 nel 1997. Si dedicò poi alle corse endurance gareggiando con i team Creation Autosportif e Pescarolo Sport. I risultati migliori li ottenne con la Peugeot 908 HDi FAP: nel 2008, fu secondo alle 24 Ore di Le Mans dopo una bella battaglia con la Audi vincitrice. E' tuttora attivo nelle principali corse per le vetture storiche, prima tra tutte il Goodwood Revival.

Gerhard Mitter (Schönlinde, Germania 30 agosto 1935-Nürburgring 1 agosto 1969). Debuttò nei primi anni Sessanta con le Formula Junior e le F2, ma abbandonò presto le monoposto per diventare una delle colonne della Porsche nello sviluppo e guida delle Sport Prototipo. Tra le sue vittorie, va ricordata quella nella Targa Florio 1969 con Udo Schutz sulla 908/2. Fu imbattibile nel Campionato Europeo della Montagna, che vinse per tre anni di fila, dal 1966 al 1968, sempre con la Porsche. Diede il suo contributo alla messa a punto della 917. Morì al Nürburgring in una prova della nuova monoposto BMW F2 con motore Apfelbeck.

Fabio Montani (Bologna, Italia 25 febbraio 1959) ha conquistato nel 2012 l'onore di italiano più veloce su terra dopo avere ottenuto il record di velocità per la Classe E/FS a 483,377 km/h durante la Sped Week di Bonneville (Usa). Alla sua prima presenza sul sale di Bonneville ha anche segnato la velocità massima a 498,183. E' un'ulteriore prova della competenza e passione con le quali ha sempre praticato lo sport automobilistico. Ha iniziato con le vetture storiche per poi passare alle formule promozionali italiane e alle Sport. Con una Chevron corse a Daytona nel 1996 e l'anno successivo acquistò una Riley & Scott MkIII. Con la seconda Riley & Scott MkIII motore Judd V10 partecipò alle corse ISRS compresa la 1000 Km di Monza 1998. Fondò la sua struttura tecnica a Spirano, vicino a Bergamo, e il Team Target 24, che divenne poi R&M (Radici & Montani), di cui fu direttore tecnico e sportivo. Il team vinse con Baldi-Formato la 1000 Km di Monza 2000 e realizzò una nuova scocca, siglata R&M 01. Montani uscì dal team a fine stagione 2001.

Gianpiero Moretti (Milano, Italia 20 marzo 1940-Milano 14 gennaio 2012). Nato in una famiglia benestante di Milano, scelse di vivere la propria vita con una propria attività imprenditoriale: ha innovato l'offerta dei volanti per auto sportive e da competizione, allora, primi anni Sessanta, monopolizzati da Nardi. Al posto della corona sottile in legno, pensò di offrire una presa più salda alle mani

mediante una corona spessa in materiale plastico e un diametro ridotto. La sua fortuna scoccò nel 1964 quando John Surtees, estimatore di quei volanti, vinse il campionato mondiale F1. Entrò in contatto con Enzo Ferrari e, da allora, quel tipo di volante è stato montato su decine di migliaia di Ferrari oltre che su auto sportive in tutto il mondo. Dal 1966, i volanti e poi tutta una serie di accessori per le competizioni automobilistiche, hanno il marchio Momo (Moretti Monza). Negli anni, l'attività dell'impresa si è ampliata al di fuori dell'ambito automobilistico. E' oggi uno dei marchi più celebri del design italiano. La passione per le corse automobilistiche iniziò nel 1961 al volante di una Lancia Appia Zagato per poi passare a vetture più prestazionali e potenti. Corse soprattutto nelle gare Usa e, dopo qualche stagione al volante di Porsche (in particolare, la 935) divenne un fedele pilota Ferrari. Con Corrado Manfredini guidò la Ferrari 512 S anche a Monza. Fu lui a convincere Piero Ferrari a dare il via al progetto della 333 SP per le gare Sport americane ed europee, che divenne la biposto più longeva e vittoriosa nella storia Ferrari. Con la 333 SP ha vinto a Daytona nel 1998 oltre che a Sebring e Watkins Glen. Ha concluso con questa serie di vittorie la sua lunga carriera di pilota.

Silvio Moser (Zurigo, Svizzera 24 aprile 1941-Locarno, Svizzera 26 maggio 1974). Pilota solido e versatile, si affermò in F3 vincendo parecchie corse in Europa e alla Temporada 1964 con una Lotus. L'anno successivo, gareggiò anche in F2, ma i successi continuò a raccoglierci in F3. Acquistò la Brabham BT20 Repco F1 ex-Ligier del 1966 e, nel 1968, arrivò quinto al GP d'Olanda, suo miglior piazzamento. Disputò il campionato F1 1969 con la sua Brabham BT24 Cosworth, che fece poi profondamente modificare da Guglielmo Bellasi tanto da chiamarla Bellasi Ford: partecipò a cinque Gran Premi nel 1970 mancando quattro volte la qualificazione e ritirandosi nel GP d'Austria, unica gara in cui riuscì a entrare in griglia. Dopo buoni risultati in F2 con Brabham e Surtees, disputò parecchie corse con le vetture a ruote coperte. Morì in una clinica di Locarno per le conseguenze dell'incidente alla 1000 Km di Monza.

Herbert Müller (Reinach, Svizzera 5 maggio 1940-Nürburgring, Germania 23 maggio 1981). Specialista delle vetture a ruote coperte, uno dei pochi a non sentire il richiamo della F1. Non volle mai essere pilota professionista a tempo pieno dovendo dirigere l'azienda di famiglia, ma ottenne vittorie importanti: per esempio, la Targa Florio nel 1966 con Willy Mairesse (Porsche 906) e nel 1973 con Gjis van Lennep (Porsche Carrera RSR). Con la Porsche 917/20 vinse il Trofeo Interserie nel 1974, 1975, 1976. Acquistò una Ferrari 512 M sulla quale morì Pedro Rodriguez nel 1971. In precedenza, aveva guidato le Ferrari prototipo della Scuderia Filipinetti. Ha partecipato a 11 edizioni della 1000 Km di Monza, tra le quali la prima, guidando la Ferrari 365 P Filipinetti con Tommy Spyckinger, che morì in un incidente al suo primo passaggio in Parabolica dopo avere dato il cambio a Müller. Dopo avere annunciato il ritiro a fine 1979, accettò di disputare occasionalmente qualche corsa. Una di queste fu la 1000 Km del Nürburgring 1981. Guidava una Porsche 908/3 Turbo e la perse al Kesselchen: nella sbandata,

ebbe la sfortuna di schiantarsi frontalmente contro la Porsche 935 abbandonata da Bobby Rahal al primo giro e mai rimossa, nonostante l'evidente pericolosità. Nell'urto, la 935, piena di benzina, si incendiò sciogliendo un grande tratto di asfalto, che obbligò a dichiarare conclusa la corsa. Per Müller, tra urto e fiamme, non ci fu salvezza.

Alessandro Nannini (Siena, Italia 7 luglio 1959). Fratello minore della cantante Gianna Nannini, erede di una importante industria dolciaria, si è fatto un nome con il Team Minardi F2. Per il 1984 e 1985, venne ingaggiato dalla Lancia nel Campionato Mondiale Gr. C: con la LC2 finì terzo nella 1000 Km di Monza 1985 e secondo nel 1985. Nel 1986, guidò le F1 Minardi assieme ad Andrea De Cesaris: in due anni, collezionò una serie impressionante di 31 ritiri e mancate qualifiche, arrivando in fondo solamente a due corse. Dal 1988 al 1990, corse nel Team Benetton: ottenne due podi nel 1988, tre nel 1989 oltre alla vittoria nel GP del Giappone, assegnata a tavolino dopo la squalifica di Ayrton Senna. Altri tre podi nel 1990 lo posizionarono tra i piloti di primo rango, ma dovette lasciare la F1 a causa di un incidente con il suo elicottero, il 12 ottobre 1990: subì il distacco di un avambraccio, che gli venne ricucito. Continuò con le Alfa Romeo nel Campionato Turismo Italiano e nel Dtm. Nel 1997, guidò la Mercedes CLK-GTR nel campionato Fia GT ottenendo quattro secondi posti. Nei 76 Gran Premi F1 disputati ha ottenuto una vittoria, due giri più veloci, 65 punti.

Jochen Neerpasch (Krefeld, Germania 23 marzo 1939) Ha una breve carriera quale pilota negli anni Sessanta: iniziò con una Borgward Sport per poi guidare Porsche. Partecipò a cinque 24 Ore di Le Mans e vinse le 24 Ore di Daytona 1968 con la Porsche 907. Lasciato il volante, fu a capo del programma sportivo Bmw "M" dal 1973 al 1979 gestendo l'insuccesso delle M1 e il grande successo della marca nelle corse Turismo. Lanciò il concetto di Junior Team con piloti quali Eddie Cheever, Marc Surer, Manfred Winkelhock. Venne chiamato a dirigere il team Sauber-Mercedes nel 1988: rilanciò lo Junior Team potendo contare su Michael Schumacher, Karl Wendlinger, Heinz-Harald Frentzen. Diresse le vittorie del team nel Campionato Mondiale e a Le Mans. Dal 1993, ha ricoperto vari incarichi dirigenziali nella sezione Motorsport dell'Adac, uno dei due Automobile Club tedeschi.

Keith Jack "Jackie" Oliver (Chadwell Heath, Inghilterra 14 agosto 1942). E' uno dei personaggi più significativi nella F1 moderna: ha avuto una lunga carriera in F1 come pilota dal 1967 al 1977 e come proprietario e dirigente del Team Arrows dal 1977 al 1993. In entrambi i ruoli non ha mai vinto un Gran Premio. La Arrows è il team con più partecipazioni (382) e zero vittorie. Oliver iniziò nella gare club inglesi per poi essere chiamato da Colin Chapman nella squadra F2 nel 1967. Alla morte di Jim Clark, nel 1968, passò al Team Lotus Gold Leaf F1 e ottenne un terzo posto nella gara finale in Messico. Nel 1968 e 1969, corse per la Brm in F1, alternando le gare di durata con la Ford GT40 di John Wyer: assieme a Jacky Ickx, vinse le 24 Ore di Le Mans e le 12 Ore di Sebring 1969. L'anno successivo, con le

Porsche 917 del Team Gulf di John Wyer, vinse a Daytona e Monza. Nel 1973, venne chiamato nel Team Shadow F1, visti gli ottimi risultati in Can-Am con lo stesso team: fu campione Can-Am nel 1974, ultima edizione "vera" della serie. Ceduta la sua quota maggioritaria nel team Arrows (nel frattempo, diventato Footwork) a Tom Walkinshaw, chiuse con le corse continuando però con quelle storiche, nelle quali è sempre un protagonista. In 49 Gran Premi ha ottenuto un giro più veloce e 13 punti.

Hitoshi Ogawa (Tokyo 15 febbraio 1956-Suzuka 24 maggio 1992). Solido pilota giapponese, fedele alla Toyota nelle corse Sport in Giappone e nel Campionato Mondiale Fia. Nel 1988, partecipò alle sue prime 24 Ore di Le Mans, dove gareggiò anche nel 1989 e nel 1990, sempre con la Toyota. Nel 1990, ottenne il miglior piazzamento: sesto, con Geoff Lees e Masamori Sekiya sulla Toyota 90C, telaio 04. Fu campione giapponese F3000 nel 1989 e secondo nel campionato dell'anno successivo. Quella di Monza 1992 fu la sua unica vittoria nelle gare Fia. Partecipò anche alla gara di Silverstone, 10 maggio 1992, in cui dovette ritirarsi. Quindici giorni dopo, morì in un terribile incidente al giro 27 di una corsa di F3000 giapponese a Suzuka volando sopra la monoposto che stava per superare per poi finire frontalmente contro il muro di gomme il fondo alla zona di sicurezza. Nell'urto, la vettura si disintegrò e per il pilota non ci fu scampo.

Michael "Mike" Parkes (Richmond, Gran Bretagna 24 settembre 1931-Riva di Chieri, Italia 28 agosto 1977). Figlio del presidente della Alvis Automobiles, ingegnere, ottimo collaudatore e pilota veloce e consistente, ma soprattutto vero gentleman inglese, iniziò la carriera di pilota nelle corse Club in Gran Bretagna ottenendo una lunga serie di vittorie, in particolare con le Ferrari, che gli valsero la chiamata a Maranello nel 1963. Ricoprì il ruolo di tecnico di sviluppo e gli venne affidata la guida delle vetture Sport Prototipo, di solito assieme a Lodovico Scarfiotti. Vinse la 1000 Km di Monza nel 1965 e 1966 dopo avere vinto a Spa e Sebring nel 1964. Nel 1966, dopo l'assurdo allontanamento di John Surtees dalla Scuderia, corse anche in F1 con una vettura dal passo leggermente allungato per consentirgli un'abitabilità sopportabile, vista la sua altezza. Arrivò secondo al debutto, GP di Francia, e cedette per ordine di scuderia la vittoria a Scarfiotti nel GP d'Italia. Nel 1967, si classificò secondo nelle epiche 24 Ore di Le Mans dominate dalla Ford Mk IV di Gurney-Foyt. Messo brutalmente da parte da Ferrari dopo un incidente al GP del Belgio, che gli lasciò un ginocchio in disordine, corse da freelance per qualche anno su varie vetture. Incaricato dello sviluppo della Lancia Stratos per i rally, morì in un incidente stradale vicino a Torino.

Riccardo Patrese (Padova, Italia, 17 aprile 1954). E' stato il primo pilota a raggiungere 200 e 250 Gran Premi F1. Quando si ritirò nel 1993, ne aveva corsi 256: nel 2013, era ancora il terzo pilota con il maggior numero di presenze in F1, preceduto da Michael Schumacher e Rubens Barrichello. Campione del mondo in kart nel 1974, passò poi alla F3, vincendo i campionati italiano ed europeo 1976, e alla F2 con le Chevron preparate da Trivellato. Nel 1977, alternò la F2 con la F1 in

Shadow. Alla costituzione della Arrows scelse questo team al quale rimase fedele dal 1978 al 1981 ottenendo buoni piazzamenti, quattro podi e tantissimi ritiri. Nel 1978, venne accusato e poi completamente scagionato dall'aver provocato l'incidente al via del GP d'Italia. Tra il 1979 e il 1985 corse con le Lancia in Endurance e poi in Gr. C portando la Beta Montecarlo Turbo, la LC1 e la LC2 a otto vittorie in prove del Campionato Mondiale. Ha vinto anche il Giro d'Italia Automobilistico 1980 con la Lancia Beta Montecarlo Turbo. Vittoria che replicò nel 1988 con un'Alfa Romeo 75 Turbo. In F1, ottenne la sua prima vittoria al GP di Monaco 1982 con la Brabham BT49D del Team Parmalat. Nel 1984 e 1985, cercò inutilmente di ottenere qualche buon risultato con la Benetton Alfa Romeo per tornare in Brabham e poi disporre finalmente di una monoposto vincente guidando la Williams nel 1982. In squadra con campioni quali Nigel Mansell e Nelson Piquet, ebbe modo di vincere quattro Gran Premi, tra i quali il GP di San Marino 1990. Fu vice-campione del mondo nel 1992, dietro Mansell. Concluse la carriera nel 1993 sulla Benetton Ford. Da allora, si è rivisto poche volte nell'ambiente automobilistico. Ha vinto 6 Gran Premi con 8 pole, 13 giri più veloci, 281 punti.

Henri Pescarolo (Parigi 25 settembre 1942). Figlio di un medico parigino, scoprì all'università che la sua vera passione erano le corse in automobile. Miglior allievo di un corso preparatorio alla guida in corsa, organizzato da un Automobile Club di Parigi, disputò le sue prime gare nel 1967 con la Matra F3, vincendo 11 volte. In quello stesso 1967, partecipò per la prima volta alle 24 Ore di Le Mans, dove detiene il record di presenze: 33. Il 1969 fu un anno sfortunato: nelle prove preliminari di Le Mans accettò di guidare la berlinetta Matra MS640, la cui aerodinamica completamente sbagliata ne causò il decollo in piena velocità con esiti catastrofici per il pilota, che riuscì comunque a uscire da solo dall'auto distrutta e in fiamme. Le gravi ferite e le ustioni lo tennero lontano dalle corse per tutto l'anno. Vinse a Le Mans nel 1972, 1973, 1974 sempre con la Matra. Corse anche in F1 dal 1970 al 1975 con March, Politoys, Iso, Brm, Surtees: in 57 Gran Premi ottenne 12 punti, un podio e nessuna vittoria. Nella gara di durata, corse e vinse con Alfa Romeo, TWR Jaguar, Sauber Mercedes, Courage. Nel 2001, modificò profondamente una Courage e la denominò con il proprio nome, diventando così costruttore di vetture Sport per la Serie Lms. Il miglior risultato del team è stato il secondo posto a Le Mans 2006 dietro una Audi.

Ronnie Peterson (Orebro, Svezia 14 febbraio 1944-Milano, Italia 11 settembre 1978). Dotato di un grande talento naturale, seppe affinarlo prima con i kart e poi con le F3, vincendo con la Tecno il GP di Monaco F3 1969. La March gli offrì un contratto di tre anni in F1, che venne onorato con parecchi ottimi piazzamenti pur con vetture poco o nulla competitive. Nel 1971, vinse il Campionato Europeo F2 con cinque vittorie e si qualificò secondo nel Mondiale F1 dietro Stewart. L'anno successivo alternò la F1 con i Prototipi Ferrari: normalmente assieme a Tim Schenken, vinse a Buenos Aires e al Nürburgring oltre a ottenere quattro secondi posti. Nel 1973, finalmente con una vettura e in un team di primo rango, vinse con

la Lotus 72E in Austria, Italia, Usa. L'anno dopo, ottenne una grande vittoria a Monaco con la ormai obsoleta Lotus 72E, fu primo in Francia e rivinse a Monza il GP d'Italia. Dopo un anno senza vittorie per la mancanza di competitività delle nuove Lotus, non accettò di essere seconda guida dietro Mario Andretti e tornò in March nel 1976: vinse, con pieno merito e tra la sorpresa di tutti, a Monza per la terza volta. Nel 1977, tentò di adattare il suo stile di guida alla Tyrrell P34 a sei ruote, ma fu sempre inferiore al compagno di squadra Patrick Depailler. Nel 1978, tornò in Lotus, questa volta accettando di essere seconda guida dietro Andretti. Vinse in Sud Africa con la Tipo 78 e quando ebbe anche lui la Tipo 79 non vinse tutto solo perché, per contratto, doveva stare dietro ad Andretti. Ebbe luce verde solamente in Austria e vinse. Al GP d'Italia a Monza fu vittima dell'incidente al primo via: le fratture multiple alle gambe, probabilmente non trattate correttamente, e le complicazioni che insorsero ne causarono la morte nell'ospedale di Milano dove era stato trasportato. Ha disputato 122 Gran Premi con 10 vittorie, 14 pole, 9 giri più veloci, 206 punti.

Brian Redman (Colne, Gran Bretagna 9 marzo 1937). Uno dei pochi protagonisti degli anni migliori delle Sport Prototipo che abbiano resistito alle lusinghe e ai soldi della F1. Ha disputato solamente 12 Gran Premi tra il 1968 e il 1974. Nel team di John Wyer, fu uno dei protagonisti della trasformazione della Porsche 917 da "mostro inguidabile" nella Sport più formidabile e leggendaria del Campionato Mondiale Marche e della Can-Am. Normalmente co-pilota di Jo Siffert sulla 917, vinse a Monza, Spa, Daytona, Sebring, Nürburgring, Targa Florio. Dopo la stagione 1972 in Ferrari nella squadra dei Prototipi, si trasferì negli Usa dove gareggiò e vinse in Can-Am, F5000, Imsa. In quest'ultima categoria vinse il titolo 1981. Vive in Florida da dove si sposta per partecipare agli eventi più importanti di auto storiche.

Peter Revson (New York 27 febbraio 1939-Kyalami, Sud Africa 22 marzo 1974). Quando decise di venire in Europa dopo le prime corse negli Stati Uniti, venne considerato come l'ennesimo ricco americano che voleva coprire la vita e gli obiettivi del playboy con il mestiere di pilota da corsa. Nel 1964, portò i suoi capitali nel team privato di Parnell e debuttò in F1 con la Lotus Brm senza risultati, visto il basso livello di preparazione delle vetture e gli scarsi mezzi del team. Tornò negli Usa con qualche puntata in Europa nella gare di durata su di una GT40 divisa con Skip Scott. Corse, con buoni risultati, in Can-Am e Trans-Am e si classificò quinto nella 500 Miglia di Indianapolis 1969 guidando una Brabham Repco. L'anno successivo, fu secondo con Steve McQueen sulla vecchia Porsche 908 della Solar Film nella 12 Ore di Sebring, vinta dalla Ferrari 512 S di Mario Andretti con Giunti e Vaccarella. Nel 1971, fu la star della Can-Am con la McLaren M8F, vincendo cinque corse e la classifica finale. Arrivò secondo a Indianapolis con la McLaren M16. Nel 1972 e 1973, fu pilota ufficiale McLaren in F1: vinse, nel 1973, i GP di Gran Bretagna e Canada e si piazzò quinto nella classifica mondiale. Il cambio di sponsorship del team e l'annunciato arrivo di Emerson Fittipaldi, portato dai capitali della Marlboro, convinsero Revson a cambiare team. Scelse la

Shadow, forse per spirito di bandiera: era, infatti, un team americano. Nelle prove del GP del Sud Africa, terza corsa mondiale dell'anno, la rottura di una sospensione scagliò la sua monoposto contro il guardrail e per lui non ci fu scampo.

Pedro Rodriguez (Città del Messico 18 gennaio 1940-Norising, Stuttgart, Germania 11 luglio 1971). Nato in una delle famiglie più ricche e potenti del Messico, iniziò con le corse a 15 anni. Tre anni dopo, assieme al fratello minore Ricardo, guidò una delle Ferrari del Nart, dimostrando subito la sua capacità di pilota vincente, estremamente veloce e sensibile. Le sue corse più memorabili vennero disputate sotto la pioggia, come a Brands Hatch 1971, quando vinse con la Porsche 917 staccando il secondo di cinque giri. Nel team di John Wyer fu protagonista di duelli leggendari con Jo Siffert. Con la Porsche 917 Gulf vinse otto corse nel 1970 e 1971, comprese le due 1000 Km di Monza. In F1 ottenne l'unica vittoria della Cooper T81 con motore Maserati in Sud Africa 1967 e fu primo nel GP del Belgio 1971 con la Yardley Brm P153 a Spa, il suo circuito preferito. Morì in una corsa del Trofeo Interserie tedesco alla guida di una Ferrari 512 M. Ha disputato 55 Gran Premi con 2 vittorie, 1 giro più veloce, 71 punti.

Walter Röhrl (Regensburg, Germania, 7 marzo 1947). Ha iniziato con i rallies nel 1968. Entrò nella squadra ufficiale Opel nel 1972 e finì secondo, dietro Sandro Munari, nel Campionato Europeo Rally. Nel 1975, vinse l'Acropoli (Grecia) e nel 1977 entrò nella squadra Fiat. L'anno successivo vinse all'Acropoli e in Canada con la Fiat 131 Rally. Condivise con Riccardo Patrese lo sviluppo delle Lancia Beta Montecarlo Gr. 5. Nel 1979, vinse con Gilles Villeneuve il Giro d'Italia, ma venne poi squalificato per un errore di percorso. Nel 1980, si aggiudicò il Rally di Montecarlo.

Keke (Keijo) Rosberg (Stoccolma, Svezia, 6 dicembre 1948): Cittadino finlandese poi tedesco. Campione del Mondo Piloti F1 nel 1982 con la Williams FW08 Cosworth: con un sola vittoria a Dijon, GP di Svizzera, e tanti buoni piazzamenti, superò Didier Pironi (Ferrari) di 5 punti. Il 1982 fu per la Ferrari l'anno della morte di Gilles Villeneuve e dell'incidente che tolse Pironi dalle ultime cinque prove del campionato. Rosberg ha iniziato in F1 nel 1978 con Theodore, Ats, Wolf, Fittipaldi. Dopo la Williams, guidò nel 1986 per McLaren. In 114 Gran Premi, ha vinto cinque volte, ha ottenuto cinque pole, tre giri più veloci, 159,5 punti. Con la Peugeot Sport ha vinto a Magny Cours e Mexico nel 1991 per poi dedicarsi al DTM tedesco e alle gare di Superturismo. È padre di Nico Rosberg, pilota di F1, campione del mondo 2016 con la Mercedes.

Giacomo "Geki" Russo (Milano, 23 ottobre 1937- Caserta, Italia 18 giugno 1967). Debuttante in giovane età, divenne rapidamente una star della Formula Junior e poi della F3 in Italia, dimostrando la sua abilità in particolare a Monza tanto che nel 1964, 1965, 1966 gli organizzatori negoziarono con Rob Walker e poi con Colin Chapman per affidargli in gara la T-car dei loro team. Concluse il

suo unico Gran Premio F1 nel 1966 con la Lotus 33 Climax 2 litri al nono posto. Guidò saltuariamente per l'Alfa Romeo in GT e Prototipi. Morì in un terribile incidente multiplo nella corsa F3 sul circuito di Caserta.

Lodovico Scarfiotti (Torino, Italia 18 ottobre 1933-Rosfeld, Germania 8 giugno 1968). Nato in una grande e nobile famiglia marchigiana, di modi e lineamenti da signore rinascimentale, aveva un talento innato per le corse, che esercitò principalmente con le Ferrari. Versatile, passava dalle corse in salita ai Gran Premi e alle gare di durata. Con la Ferrari, vinse i Campionati Europei della Montagna 1962 e 1965, le 24 Ore di Le Mans 1963 con Lorenzo Bandini, la 1000 Km del Nürburgring 1964 con Nino Vaccarella. Nel 2013, rimane l'ultimo pilota italiano ad avere vinto il GP d'Italia con una monoposto italiana: Ferrari 312 nel 1966. Ha disputato 10 GP F1 anche con la Eagle di Dan Gurney e la Cooper ufficiale. Nel 1968, passò alla Porsche per le corse in circuito e in salita. Morì in un incidente rimasto inspiegabile durante le prove della corsa in salita a Rosfeld: fu il primo incidente fatale per una Porsche da competizione.

Tim Schenken (Gordon, Australia 26 settembre 1943). Debutto folgorante: una serie di 42 vittorie in F. Ford e F3 in Gran Bretagna vincendo entrambi i campionati nel 1968. Chiamato in F1 da Frank Williams al posto di Piers Courage, non poté ottenere alcun risultato con la De Tomaso 505 F1. Continuò come secondo di Graham Hill nel Team Brabham ottenendo un terzo posto nel GP d'Austria 1971 per poi passare al Team Surtees nel 1972 senza alcun risultato degno di nota. In quell'anno, fece parte della Scuderia Ferrari nel Campionato Mondiale Sport: con Ronnie Peterson vinse in Argentina e al Nürburgring. Continuò in F1 con la Trojan e in F2 con la Rondel di Ron Dennis, ma la mancanza di risultati lo convinsero a smettere con la F1. Nel 1974, assieme a Howden Ganley, fondò la Tiga per la produzione di vetture Sport: nel 1985, la Tiga vinse il Mondiale del Gr. C2. In Endurance, vinse la 1000 Km del Nürburgring 1977 con la Porsche 935 del Team Gelo di Georg Loos.

Peter Schetty (Basilea, Svizzera 21 giugno 1942). Apparizione breve, ma importante, nel mondo delle corse automobilistiche. Erede della famiglia proprietaria da oltre 100 anni della maggiore fabbrica svizzera di tinture per l'industria tessile, dovette tenere a freno la passione per le auto da corsa fino alla laurea a St. Gallen e il dottorato in Economia a Vienna. Debuttò nel 1965 sulla Lotus Elan di un amico facendosi notare nelle corse in salita (le sole consentite in Svizzera). Nel 1967, fu chiamato da Karl Abarth nella squadra ufficiale quale team manager e pilota: vinse la 500 Km del Nürburgring. Venne notato da Enzo Ferrari, che gli affidò la 212 E nel Campionato Europeo della Montagna 1969, che dominò. L'anno successivo, fu pilota nella squadra Sport Ferrari: con John Surtees si classificò terzo nella 1000 Km di Monza 1970 sulla 512 S. Lasciato il volante per la mansione di direttore sportivo, guidò la Ferrari alla vittoria nel Campionato Mondiale Marche 1972. A fine anno, lasciò definitivamente le corse per dirigere il business di famiglia.

Jean-Louis Schlesser (Nancy, Francia, 12 settembre 1948). Nipote di Jo Schlesser, ha corso solamente tre Gran Premi F1, ma è passato alla storia per avere speronato, con la sua Williams FW12 Judd, Ayrton Senna (McLaren MP4/4 Honda) al secondo giro del GP d'Italia 1988, facendogli così allontanare temporaneamente il titolo mondiale, che comunque vinse davanti ad Alain Prost (McLaren). Molto più importante la carriera con le vetture a ruote coperte. Dopo un 1986 deludente con la Twr Jaguar, entrò nel Team Sauber per il quale vinse due volte nel 1988 e cinque nel 1989, anno in cui conquistò il suo primo titolo mondiale Piloti, che rivinse nel 1990 grazie a sette vittorie assieme a Mauro Baldi. Si dedicò poi ai rally-marathon: nel 1999, vinse, all'undicesima presenza, la Parigi-Dakar con un buggy che portava il suo nome quale costruttore.

Georges "Johnny" Servoz-Gavin (Grenoble 18 gennaio 1942). Non ha mai voluto condizionare la sua vita al mestiere di pilota da corsa. Veloce, ma incostante, ottenne buoni risultati in F3 e F2 con le monoposto Matra. Al GP di Monaco 1968, chiamato a sostituire Jackie Stewart infortunato, fece sensazione piazzando la Matra MS10 in prima fila e passando al comando al primo giro per poi ritirarsi subito dopo. Fu secondo nel GP d'Italia 1968 e poi corse saltuariamente in F2, F1 e con le Sport Prototipo. Dopo la mancata qualificazione nel GP di Monaco con la March 701 di Ken Tyrrell, annunciò il suo ritiro dalle corse e iniziò una vita di vagabondaggi su barche e caravan in giro per la Francia. In 12 Gran Premi F1 ha ottenuto 9 punti.

Carroll Shelby (Leesburg, Usa 11 gennaio 1923-Dallas, Usa 10 maggio 2012) è giustamente ritenuto l'Enzo Ferrari d'America. Personaggio leggendario, è il creatore delle Cobra, le GT diventate vetture di culto. E' stato anche il comandante in capo dell'impegno Ford nelle corse di durata negli anni Sessanta. Sotto la sua guida, le Ford vinsero il Campionato Mondiale Marche nel 1965, con la Cobra Daytona Coupé, e nel 1966 con la Ford Mk II. Nel 1967, si aggiunse la storica vittoria nelle 24 Ore di Le Mans con la Mk IV. Nonostante un'aritmia cardiaca congenita, la sua serie di successi da pilota è lunghissima, quasi tutta concentrata nelle corse Usa. Fu nella squadra ufficiale Aston Martin nel 1959, contribuendo a vincere il Mondiale Marche. Con Roy Salvadori fu primo a Le Mans 1959. Ha disputato 8 Gran Premi F1 con le Maserati 250F e l'Aston Martin DBR4.

Joseph "Jo" Siffert (Fribourg, Svizzera 7 luglio 1936-Brands Hatch, Inghilterra 24 ottobre 1971). Pilota naturalmente dotato, riuscì a emergere con le proprie capacità e i propri scarsi mezzi nelle corse della Formula Junior nei primi anni Sessanta. Entrò in F1 nel 1962 con la sua Lotus 24 personale per poi trovare un ingaggio e uno stipendio nel team di Rob Walker: per lui, con la Lotus 49B vinse il GP di Gran Bretagna 1968. Continuò in F1 con March (1970) e Brm (1971): sulla P160 vinse il GP d'Austria 1961. Fu con le Sport Prototipo che dimostrò la sua capacità di guidare velocissimo rispettando meccanica e pneumatici. Diede un contributo fondamentale allo sviluppo della Porsche 917 con la quale vinse

tre volte nel 1970, dopo avere ottenuto cinque vittorie con la Porsche 908 nel 1969. Indimenticabili le sue lotte con Pedro Rodriguez, sull'altra 917, sul filo dei 350 km/h a Spa. Corse in Can-Am con la Porsche 917 nel 1969, 1970, 1971. Ha disputato 96 Gran Premi F1 con due vittorie, due pole, quattro giri più veloci, 68 punti. Morì nell'incendio della sua Brm a seguito di un incidente durante la Corsa dei Campioni a Brands Hatch.

Vincenzo Sospiri (Forlì, Italia 9 ottobre 1966). Ha iniziato vincendo sui kart per poi ottenere molte vittorie nelle formule addestrative inglesi, che lo portarono in F3000 con il team di Eddie Jordan. In F3 vinse il GP della Lotteria di Monza 1992. Tornato in F3000, fu campione della categoria nel 1995 guidando una Reynard Ford della Scuderia Supernova. Nel 1996, divenne tester della Benetton Renault in F1. L'anno successivo, passò negli Usa nella categoria Irl (Indy Racing League) ottenendo il titolo di rookie of the year e partendo in prima fila alla 500 Miglia di Indianapolis, dove fu classificato 17-esimo. Passato alle ruote coperte, vinse due titoli piloti della Serie Isrs con la Ferrari 333 SP del team Jb Giese. Dal 2001, ha intrapreso una carriera manageriale nel mondo delle corse, fondando il Team Euronova per accompagnare al successo i nuovi talenti italiani.

Mike Spence (Croydon, Inghilterra 30 dicembre 1936-Indianapolis Speedway 7 maggio 1968). Iniziò con le corse Club in Gran Bretagna per passare poi alle monoposto Formula Junior con una Lotus che preparava e curava lui stesso. I buoni risultati gli valsero nel 1963 un contratto triennale con il Team Lotus F3. Verso fine stagione, Chapman gli affidò la seconda Lotus F1 in sostituzione di Peter Arundell: posizione tutt'altro che facile avendo Jim Clark quale prima guida. Vinse la Corsa dei Campioni 1965 a Brands Hatch. Chiuse la sua breve carriera in F1 guidando la Brm ufficiale nel 1967 e all'inizio del 1968. La sua vittoria più importante fu nella Boac 500 a Brands Hatch 1967 guidando, assieme a Phil Hill, la Chaparral 2F. Morì a Indianapolis nel 1968 in un collaudo della Lotus 56 STP a turbina: urtò il muro e la ruota, staccandosi, lo colpì in testa. Ha disputato 36 Gran Premi ottenendo 27 punti.

Rolf Stommelen (Siegen, Germania 11 luglio 1943-Riverside Racetrack, Usa 24 aprile 1983). Pilota ufficiale Porsche dal 1966: vinse la Targa Florio 1967, le 24 Ore di Daytona e la 1000 Km di Parigi 1968. Dal 1970 al 1975 corse in F1 guidando Brabham, Surtees, Eifelland-March, Lola, Hill. Corse anche con le Alfa Romeo 33 e si classificò secondo alla 1000 Km di Monza 1974. Nel 1976-1977, rientrò nel team Porsche Martini nel Mondiale Marche e ottenne tre vittorie. L'anno successivo, grazie alla sponsorizzazione della birra tedesca Warsteiner, disputò il Mondiale F1 con la Arrows, ma continuò con presenze occasionali nell'Endurance al volante di Porsche, Rondeau, Lancia. Ha disputato 54 Gran Premi F1 ottenendo un totale di 14 punti. Morì in un incidente durante la gara Imsa a Riverside, California, 15 giorni dopo la 1000 Km di Monza, nella quale si classificò terzo con la 956 Joest.

Hans-Joachim Stuck (Grainau, Germania 1 gennaio 1951). Figlio d'arte: suo padre, Hans (1900-1978) è stato uno dei protagonisti dell'Era dei Titani negli anni 1935-1939, sviluppando l'Auto Union P-Wagen del professor Ferdinand Porsche e correndo con Bernd Rosemeyer e Tazio Nuvolari contro le Mercedes. Dopo gli inizi con i kart e le Bmw Turismo (vinse le 24 Ore del Nürburgring 1969), Hans-Joachim ha disputato 72 Gran Premi F1 dal 1974 al 1979 con March, Brabham, Shadow, Ats: 29 punti e null'altro. Dopo essere stato tra i protagonisti della Serie Procar con le Bmw M1 arrivò al Mondiale Endurance con la Porsche, normalmente assieme a Derek Bell, tanto che vennero chiamati BEST. Vinse il titolo mondiale piloti Endurance nel 1985 e, con Bell, fu due volte primo a Le Mans. In cinque Mondiali, sempre con la Porsche, vinse 10 volte. Dopo il 1992, continuò a gareggiare con Porsche, Audi e anche Bmw M3 in Imsa, American Le Mans, Fia GT, sempre tra i primi.

Marc Surer (Aresdorf, Svizzera 18 settembre 1951). Iniziò con i kart e le monoposto Super Vee per passare in F3, secondo nel campionato tedesco 1976. L'anno seguente, entrò nello Junior Team Bmw per le gare Turismo, molto seguite in Germania. Nel 1978, fu seconda guida e secondo classificato, dietro Bruno Giacomelli, nel team Polifac Bmw che dominò il Campionato Europeo F2. L'anno successivo, promosso prima guida del team, conquistò il titolo europeo F2. Dopo tre Gran Premi con la Ensign nel 1980, divenne pilota F1 con il team tedesco Ats per poi guidare, fino al 1986, Ensign, Theodore, Arrows, Brabham. In quest'ultimo team fu seconda guida accanto a Nelson Piquet nel 1985, il suo anno migliore. Pilota versatile, alternò presenze nell'endurance alla F1 (cinque nel 1985, vittoria a Monza), ma nel 1986 ebbe un grave incidente in un rally che lo costrinse a chiudere la carriera. In 81 Gran Premi ha ottenuto 17 punti e un giro più veloce in Brasile 1981.

John Surtees (Tatsfield, Gran Bretagna 11 febbraio 1934-London 10 marzo 2017). Unico campione del mondo in moto (7 volte, MV Agusta) e auto (Ferrari 1964), pilota-costruttore, le cui monoposto F1 sono state presenti nei Campionati Mondiali dal 1971 al 1978, senza alcuna vittoria, ottimo nella messa a punto delle vetture oltre che nella guida in corsa, ha iniziato con le quattro ruote nel 1959. In 111 GP F1 ha ottenuto 6 vittorie, 8 pole, 11 giri più veloci, 180 punti e un titolo mondiale. Nelle gare con le vetture a ruote coperte, le sue vittorie sono collegate alla Ferrari, con la quale corse dal 1963 a metà 1966, quando venne allontanato senza motivo dalla egolatria di Eugenio Dragoni, allora direttore sportivo della Scuderia. E' opinione comune che, con quell'allontanamento, la Ferrari gettò alle ortiche un mondiale F1 che avrebbe potuto vincere. Ha vinto due volte la 1000 Km del Nürburgring e una quella di Monza nel 1966, al rientro dopo la convalescenza per un grave incidente subito con la Lola Can-Am a fine 1965. E' stato il primo campione Can-Am nel 1966. Lasciate le corse, ha dovuto subire la tragedia della morte del figlio Henry (19 anni) in una corsa automobilistica e ha combattuto una grave malattia. E' protagonista del Festival of Speed a Goodwood (Inghilterra) dove si divide tra moto e auto.

Nino Vaccarella (Palermo, Italia 4 marzo 1933-Palermo 23 settembre 20'2). Come parecchi altri ricchi siciliani (di preferenza, anche nobili), scelse le corse automobilistiche quale hobby accanto al suo lavoro di direttore di un istituto scolastico privato di proprietà della famiglia: per questo, viene chiamato "preside". Dopo le prime vittorie in auto, venne aggiunto l'aggettivo: "volante". Iniziò con una Lancia Aurelia 2500 per poi acquistare una Maserati 200Si. Gareggiò con Ferrari e Maserati della Scuderia Serenissima ed entrò nell'orbita Ferrari tra i piloti "quasi-professionisti" nelle corse di durata. Con un altro di questi piloti, Jean Guichet, vinse a sorpresa le 24 Ore di Le Mans 1964 con la Ferrari 275. Ha vinto tre volte la Targa Florio: 1965 con Bandini, Ferrari 275 P2; 1971 con Toine Hezemans, Alfa Romeo 33/3; 1975 con Arturo Merzario, Alfa Romeo 33TT1. Nel 1970, ottenne l'unica vittoria della Ferrari 512 S, guidando a Sebring con Andretti e Giunti. Ha disputato dieci Le Mans e 14 Targa Florio. Ha partecipato a quattro Gran Premi F1, di cui uno (Monza 1965) con la Ferrari. In tutta la sua lunga carriera, ha dovuto principalmente ricoprire il ruolo di riserva di lusso, pur meritando molto di più.

Derek Warwick (Airesford, Gran Bretagna 27 agosto 1954). Ha avuto una lunga carriera in F1, alla quale è arrivato dopo il training nelle formule minori. Ha partecipato a 146 Gran Premi ottenendo 71 punti, due giri più veloci, nessuna vittoria. In F1 ha iniziato nel 1981 con la Candy Toleman, che montava il motore turbo Hart, allora agli inizi e ferocemente inaffidabile. Il suo anno migliore fu il 1984 con l'Equipe Renault: arrivò secondo in Belgio e Gran Bretagna e terminò settimo nel Campionato Mondiale. Dopo stagioni deludenti con vetture da ultime file, compresa la Lotus ormai alla fine del suo ciclo, abbandonò la F1 nel 1993. Nel 1986, guidò la TWR Jaguar nel mondiale Sport prototipi e manifestò una marcata avversione per Eddie Cheever, suo compagno di team: entrambi si resero protagonisti di memorabili incidenti. Tornò in Jaguar nel 1991. Nel 1992, ultimo anno del Mondiale Sport Prototipi, vinse con la Peugeot a Le Mans e fu primo nella classifica Piloti a pari merito con il co-pilota Yannick Dalmas.

John Watson (Belfast, Irlanda del Nord 4 maggio 1946). Pilota di primo rango, non ha ottenuto dalle corse tutto quello che si meritava per colpa della scelta della vettura sbagliata. Dopo tre stagioni in F1 con Brabham e Surtees, nel 1974 guidò per Roger Penske nel suo breve interludio con la F1: la vettura era buona, ma troppo nuova e il team non aveva esperienza di F1, pur essendo al top negli Usa. "Wattie", come era soprannominato, vinse il GP d'Austria 1976, unica vittoria del team, che uscì di scena a fine stagione. Per tenere fede a un impegno, si tagliò la barba dopo questa vittoria. Con la difficile e inaffidabile Parmalat Brabham Alfa Romeo non andò oltre il secondo posto a Dijon, GP di Francia 1977. La scelta della McLaren nel 1979 non fu felice nella fase calante del team. Dovette aspettare la MP4 disegnata da John Barnard per vincere a Silverstone il British GP 1981. L'anno successivo si trovò Niki Lauda in squadra, ma riuscì a vincere due volte: in Belgio e a Detroit. Ottenne una vittoria a

sorpresa nel GP Usa West a Long Beach 1983 nonostante la sua McLaren montasse il Cosworth aspirato quando era ormai chiaro che il turbo era indispensabile per vincere. Deluso dalla mancanza di competitività della McLaren e dai guasti del nuovo motore Tag turbo, venne lasciato a piedi dal Team che gli preferì Alain Prost. Passò alle corse Endurance con la Porsche e, nel 1984, vinse al Fuji con Bellof. Corse e vinse con le Silk Cut Jaguar e poi con le Toyota Sport. Dei 152 Gran Premi disputati ne ha vinti 5 con 2 pole, 5 giri più veloci, 169 punti.

Karl Wendlinger (Kufstein, Austria 20 dicembre 1968). Con padre e nonno piloti da corsa non poteva che seguirne le orme. Dopo il rituale apprendistato nei kart, supportato da Gerhard Berger, amico di famiglia, e da Helmut Marko, vinse il titolo tedesco F3 nel 1989 e venne selezionato dalla Mercedes-Benz nel trio di junior driver da istruire con le Sport Gr. C in vista del futuro rientro in F1. Gli altri due erano Hans-Harald Frentzen e Michael Schumacher. Normalmente affiancato a Jochen Mass, dimostrò di essere quello che imparava meglio e più in fretta: vinse a Spa e fu secondo a Monza e Suzuka. Nel 1991, assieme a Schumacher sulla troppo nuova Mercedes C291 ottenne solamente una vittoria nella gara conclusiva del Mondiale a Autopolis. Nel 1992, iniziò in F1 con la March CG911, ma il motore Ilmor, inaffidabile, non consentì risultati degni di nota. Nel 1993, fu prima guida del Team Sauber, appoggiato dalla Mercedes, e ottenne 7 punti. Assieme a Frentzen nel team Sauber Mercedes 1994, ebbe un grave incidente nelle qualifiche del GP di Monaco, dal quale uscì con un coma farmacologico di tre settimane. Riprovò con la F1 nel 1995, ma le conseguenze dell'incidente gli avevano fatto perdere le qualità del pilota vincente. Continuò con le Fia GT, guidando, tra le altre, Chrysler Viper, Audi e anche la Maserati MC12 assieme ad Andrea Bertolini. In 41 Gran Premi, ha ottenuto 14 punti.

Desirè Wilson (Brakpam, Sud Africa, 26 novembre 1953). Ha disputato le prime corse automobilistiche subito dopo il matrimonio, a 21 anni, con Alan Wilson, pilota sudafricano di Formula Ford, che ne divenne il manager, dopo aver riconosciuto la classe superiore della moglie. Vinto il Campionato Sudafricano di Formula Ford, Wilson andò in Gran Bretagna nel 1978. Le sue capacità furono subito notate da John Webb, proprietario del circuito di Brands Hatch, che le aprì le porte della F1. Nel 1980, fu la prima (e per ora unica) donna a vincere con una F1, se pure nel Trofeo Aurora AFX, campionato inglese per le F1 degli anni precedenti: fu prima a Brands Hatch con la Wolf. L'ultima presenza in F1 fu al GP del Sudafrica 1981, ritirata con una Tyrrell ufficiale. Il suo posto fu poi preso da Michele Alboreto. Dal 1982 al 1986, ha disputato 58 gare del circuito Cart negli Usa, ha tentato tre volte la qualifica a Indianapolis, ha partecipato tre volte a Le Mans: nel 1982 con Alain De Cadenet, nel 1983 con una Porsche 956 (settima) e nel 1991 con una Spice SE90C e un equipaggio tutto femminile, assieme a Lyn St. James e Cathy Muller. Con Alain De Cadenet, sulla De Cadenet, ha vinto nel 1980 le 6 Ore di Monza e Silverstone, entrambe con validità mondiale. E' una presenza irrinunciabile al Revival Meeting di Goodwood, Inghilterra.

Manfred Winkelhock (Waiblingen, Germania 6 ottobre 1951-Toronto-Mosport, Canada 12 agosto 1985). Dopo le VW Scirocco nel 1976, fu chiamato nello Junior Team Bmw nel Turismo e in F2. Nel 1982, divenne pilota ufficiale del team tedesco di F1 Ats, per il quale disputò tre stagioni piene. Nel 1985, dopo una serie di frustranti ritiri, passò alla Ram, sponsorizzata dalla Skoal Bandit: riuscì a classificarsi solamente due volte: Brasile 13-esimo e Francia 12-esimo. In 46 Gran Premi ottenne solamente 2 punti. Nel 1985, pilotò la Porsche 962C Kremer e finì secondo al Mugello e primo a Monza. A Mosport, 11 agosto 1985, mentre era al comando della 1000 Km, fece un dritto alla Curva 2 e urtò frontalmente l'unica sezione di muro di contenimento per parecchie miglia della pista. Morì il giorno successivo all'ospedale di Toronto.

Bob Wollek (Strasburgo, Francia 4 novembre 1943 – Sebring, Florida 16 marzo 2001). Il suo primo obiettivo nella vita era vincere le 24 Ore di Le Mans. Divenne un'ossessione, tanto che ci provò per una trentina d'anni, dal 1968 al 2000. Senza mai riuscirci nonostante sei presenze sul podio. Iniziò nello sport con lo sci, diventando uno dei migliori discesisti di Francia, ma dovette abbandonare per un incidente. Passò all'automobilismo e divenne rapidamente una star delle corse di durata. Ha legato le sue innumerevoli vittorie alla Porsche, ma ha guidato anche Lancia e Matra. Ha vinto a Monza nel 1983, con Thierry Boutsen, quattro volte le 24 Ore di Daytona (1983, 1985, 1989, 1991) e a Sebring nel 1985. Proprio nelle vicinanze della pista di Sebring trovò la morte nel 2001, travolto da un furgone mentre si allenava in strada sulla sua bicicletta da corsa, di cui era un appassionato cultore e che usava per tenersi in forma. Quella gara a Sebring avrebbe dovuto essere l'ultima della sua carriera.

Renzo Zorzi (Ziano di Fiemme, Italia 12 dicembre 1946). Si formò nelle corse italiane di F3 e divenne collaudatore degli pneumatici Pirelli da competizione. Nel 1975, vinse il GP di Monaco F3 e immediatamente gli venne offerto un posto nel Team Williams F1 per il GP d'Italia, in cui si classificò 20-esimo dal 22-esimo posto in griglia, peraltro con altri sei piloti dietro di lui. Nel 1977, entrò nel team Shadow F1 grazie al finanziamento di Franco Ambrosio, uno dei personaggi più oscuri che abbiano frequentato la F1. Dopo 5 gare, perso il finanziamento di Ambrosio, venne appiedato e chiuse con la F1. Fu primo nella 1000 Km di Monza 1979, gara nazionale, e guidò, nei primi anni Ottanta, monoposto F5000. Nel 1985, si classificò sesto nella 1000 Km di Monza sulla Porsche 956 Brun assieme a Larrauri e Sigala.