

GUEST SPONSOR



MAIN SPONSOR

Julius Bär

BAUME & MERCIER
MAISON D'HORLOGERIE GENEVE 1830

Ermenegildo Zegna

Passione
EngadinaRADUNO INTERNAZIONALE
DI AUTO STORICHE ITALIANE5^A EDIZIONE
19-21 AGOSTO 2016

Magazine Ufficiale di Passione Engadina - Offizielles Magazin von Passione Engadina - Official Magazine of Passione Engadina

TOP OF PASSIONE



Un tributo a Alfa: St.Moritz , 19-21 Agosto 2016 Ein Tribut an Alfa: 19.-21. August 2016 in St. Moritz A Tribute to Alfa: St. Moritz, August 19th-21st 2016

La 5^a edizione di Passione Engadina è un passaggio importante: siamo oggetto di considerazione e rispetto da parte dei piloti, gli sponsor ci seguono e spronano, e ospitiamo un marchio mitico ed emozionante come Alfa Romeo. Ora arriva il difficile: passare dalla fase del "ci stiamo lavorando" a quella della maturità, fino al sogno delle 10, 20 o 30 edizioni, per cercare di diventare icona, così come lo sono le meraviglie nel campo dei motori che l'Italia ha saputo produrre e che lasciano a bocca aperta ancora oggi.

È una sfida ardua che transita dal rafforzamento della squadra, dalla maturazione dei contenuti e delle logiche dell'organizzazione, fino a una professionalità sempre maggiore. Il legame con St.Moritz dovrà reinventarsi e strutturarsi, per essere forti insieme nella parola Top, ben oltre il marketing dei modi di dire.

La passione è davvero passione: la illumineremo sempre meglio grazie a un team ancora più incandescente.

Die fünfte Ausgabe der Passione Engadina stellt einen wichtigen Schritt dar: Wir erfreuen uns der Beachtung und des Respekts durch die Fahrer, die Sponsoren begleiten uns und spornen uns an, und schließlich beherbergen wir eine sagenumwobene und bewegende Marke wie Alfa Romeo. Jetzt kommt der schwierige Teil: Von der Phase „wir arbeiten dran“ geht es an die Umsetzung, bis hin zum Traum von 10, 20 oder 30 Ausgaben, an den Versuch, eine Ikone zu werden, wie die Wunder des Motorsports, die Italien hervorgebracht hat und die noch heute Staunen hervorrufen. Das ist eine schwierige Herausforderung. Sie reicht von der Verstärkung des Teams und der Weiterentwicklung der Inhalte über die Logik der Organisation bis hin zu einer ständig wachsenden Professionalität. Um das Versprechen, „Top“ zu sein, kein leeres Wort bleiben zu lassen, müssen wir unsere Zusammenarbeit mit St. Moritz neu erfinden und umstrukturieren.

Die „Passione“ ist wirklich das: eine Leidenschaft – und wir lassen sie mit noch hitzigeren Teams in immer stärkerem Glanz erstrahlen.

The 5th edition of Passione Engadina represents an important passage: our gathering is highly considered and respected by drivers; the sponsors support and spur us and this year we are going to host a mythical and exciting brand like Alfa Romeo. What is really difficult comes now: moving from the "we're working on it" step to the maturity phase, to reach the dream of the 10, 20 or 30 editions, so as to become an icon like all the other wonders in the field of motors that Italy was able to create and that still amaze us.

It's a tough challenge, which goes through a strengthening of our team, the progress of contents and organization's logistics, up to reach a better and better professionalism.

The connection with St. Moritz will have to be reinvented and organised in order to be strong together in the concept of Top, well beyond marketing and adages.

Passion is true passion: we will light it up more and more thanks to an even more passionate team.

Paolo Spalluto

pg. 2

Programma
Das programm
The Program

pg. 7

Il mondo Alfa Romeo
Il mondo Alfa Romeo
Il mondo Alfa Romeo

pg. 15

Bellezze in corsa
Schönheiten der Rallye
Racing Beauties

PREMIUM



TECHNICAL



Dove, cosa e quando

Wo, was und wann

Where, what and when

IL PROGRAMMA

VENERDÌ, 19 AGOSTO 2016

9.00 – 18.30	Museo a cielo aperto Via Serlas, St. Moritz
10.00	Arrivo dei partecipanti presso Kempinski Grand Hotel des Bains
14.00 – 16.30	Zegna St. Moritz Challenge Cup - PARTE I Flablager, Base Militare di S-Chanf

SABATO, 20 AGOSTO 2016

7.30 – 08.00	Preparazione alla partenza Celerina
8.30	Julius Baer Rallye - PARTE I Start: Via Maistra, St. Moritz
9.00 – 18.30	Museo a cielo aperto Via Serlas, St. Moritz
11.45 – 12.35	Arrivo a Clorenza
13.45	Julius Baer Rallye - PARTE II Start: Centro di Clorenza
16.00	Arrivo a St. Moritz Via Maistra, St. Moritz

DOMENICA, 21 AGOSTO 2016

8.45 – 10.30	Zegna St. Moritz Challenge Cup - PARTE II Engadin Airport, Samedan
9.00 – 18.30	Museo a cielo aperto Via Serlas, St. Moritz
10.30 – 14.30	Concorso d'Eleganza Luigino Della Santa Via Serlas, St. Moritz
10.45 – 11.45	Zegna Sunday Talks Via Serlas, St. Moritz

DAS PROGRAMM

FREITAG, 19. AUGUST 2016

9.00 – 18.30	Museo a cielo aperto Via Serlas St. Moritz
10.00	Ankunft der Teilnehmer im Kempinski Grand Hotel des Bains
14.00 – 16.30	Zegna St. Moritz Challenge Cup - TEIL I Flablager, Militärstützpunkt von S-Chanf

SAMSTAG, 20. AUGUST 2016

7.30 – 08.00	Vorbereitung für die Abfahrt Celerina
8.30	Julius Baer Rallye - TEIL I Start: Via Maistra, St. Moritz
9.00 – 18.30	Museo a cielo aperto Via Serlas, St. Moritz
11.45 – 12.35	Ankunft in Glurns
13.45	Julius Baer Rallye - TEIL II Start: Glurns Stadt Zentrum
16.00	Ankunft in St. Moritz Via Maistra, St. Moritz

SONNTAG, 21. AUGUST 2016

8.45 – 10.30	Zegna St. Moritz Challenge Cup - TEIL II Engadin Airport, Samedan
9.00 – 18.30	Museo a cielo aperto Via Serlas St. Moritz
10.30 – 14.30	Concours d'Elegance Luigino Della Santa Via Serlas, St. Moritz
10.45 – 11.45	Zegna Sunday Talks Via Serlas, St. Moritz

THE PROGRAM

FRIDAY, AUGUST 19TH 2016

9.00 – 18.30	Museo a cielo aperto Via Serlas, St. Moritz
10.00	Arrival of participants at Kempinski Grand Hotel des Bains
14.00 – 16.30	Zegna St. Moritz Challenge Cup - PART I Flablager, S-Chanf Military Base

SATURDAY, AUGUST 20TH 2016

7.30 – 08.00	Pre-departure operations Celerina
8.30	Julius Baer Rallye - PART I Start: Via Maistra, St. Moritz
9.00 – 18.30	Museo a cielo aperto Via Serlas, St. Moritz
11.45 – 12.35	Arrival in Glurns
13.45	Julius Baer Rallye - PART II Start: Glurns city center
16.00	Arrival in St. Moritz Via Maistra, St. Moritz

SUNDAY, AUGUST 21ST 2016

8.45 – 10.30	Zegna St. Moritz Challenge Cup - PART II Engadin Airport, Samedan
9.00 – 18.30	Museo a cielo aperto Via Serlas, St. Moritz
10.30 – 14.30	Concours d'Elegance Luigino Della Santa Via Serlas, St. Moritz
10.45 – 11.45	Zegna Sunday Talks Via Serlas, St. Moritz



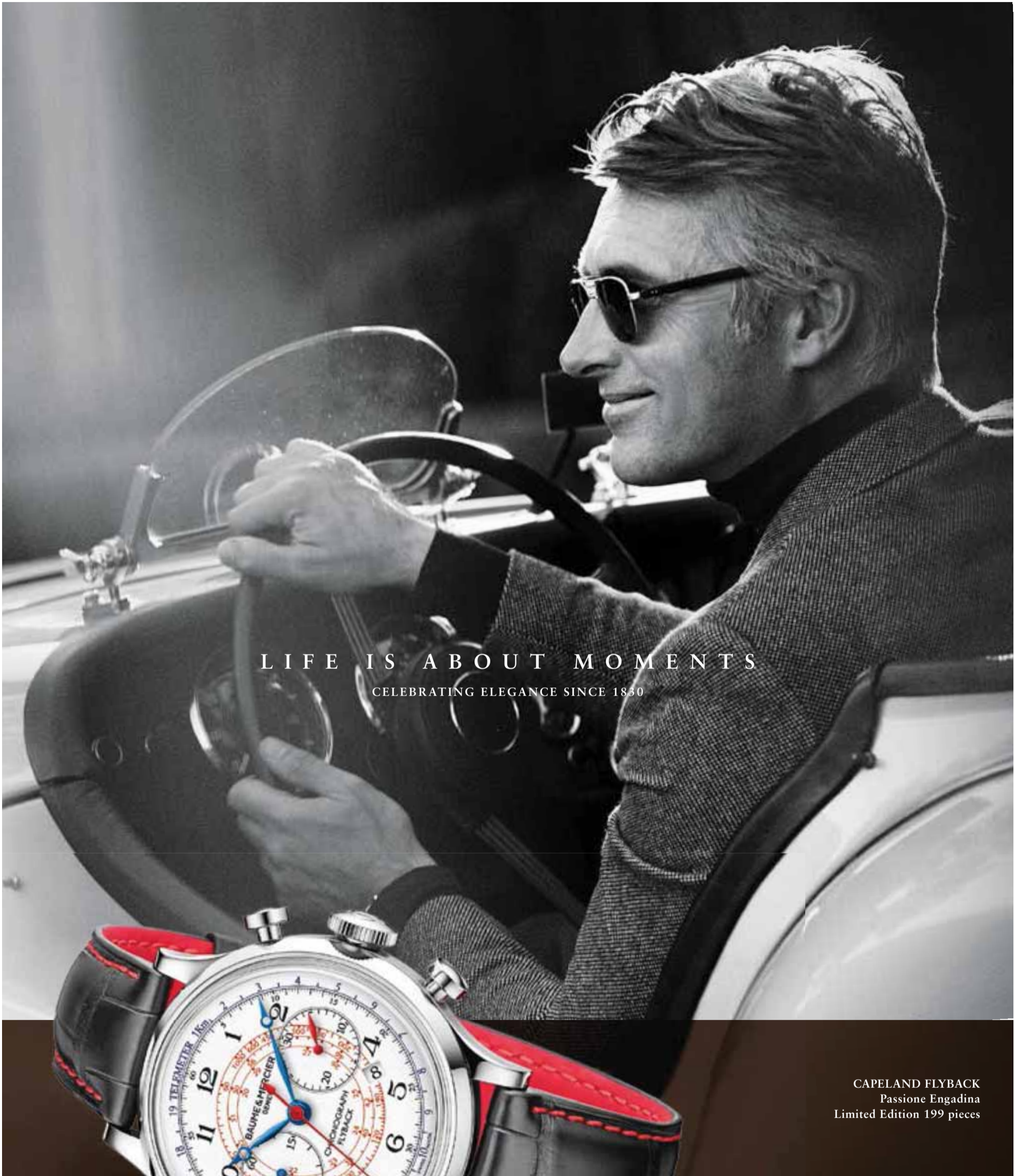
21 AGOSTO 2016

Concours d'Elegance "Luigino Della Santa"

Il Concorso d'Eleganza "Luigino Della Santa" vedrà le auto esposte nel centro di St. Moritz domenica 21 agosto 2016 dalle ore 10.30 alle ore 15.00 circa. Le auto partecipanti a Passione Engadina 2016 saranno disposte lungo via Serlas per essere ammirate e giudicate da tutti i passanti. L'unica giuria sarà appunto il pubblico presente, che potrà scegliere la propria auto preferita indicandola sulle schede che lo staff di Passione Engadina distribuirà nella mattinata inserendole poi nell'apposita urna di raccolta. Nei giorni successivi all'evento verranno estratti tre vincitori, tra i votanti, che riceveranno premi legati al mondo di Passione Engadina. L'edizione 2015, la prima del Concorso d'Eleganza "Luigino Della Santa", ha visto il pubblico decretare come "più bella" una Ferrari 275 GTS Cabriolet del 1966.

Beim Concours d'Elegance „Luigino Della Santa“ werden die Fahrzeuge im Stadtzentrum von St. Moritz am Sonntag, den 21. August 2016 ab 10.30 Uhr ausgestellt. Die an der Passione Engadina 2016 teilnehmenden Fahrzeuge werden entlang der Via Serlas aufgestellt, damit alle Passanten sie bewundern und bewerten können. Die einzige Jury wird dabei das anwesende Publikum selbst sein. Jeder kann sein Lieblingsfahrzeug auswählen und dieses auf einer der Karten angeben, die das Personal der Passione Engadina vormittags verteilt. Die Karten können dann in eine eigens hierfür bereitgestellte Sammelurne geworfen werden. In den Tagen nach dieser Veranstaltung werden unter den Stimmzetteln drei Gewinner ausgelost, die einen Preis aus der Welt der Passione Engadina erhalten. Beim ersten Concours d'Elegance „Luigino Della Santa“ während der Ausgabe 2015 kürte das Publikum einen Ferrari 275 GTS Cabriolet von 1966 zur Schönheitskönigin.

Thanks to the Concours d'Elegance entitled to "Luigino della Santa", the cars will be exhibited in St. Moritz city centre on Sunday, August 21st 2016 from 10 a.m. The cars participating to Passione Engadina 2016 will be lined up along Via Serlas to be appreciated and evaluated by all bystanders. In fact, the public present in St. Moritz will be the only jury: everyone will have the chance to choose his favourite car by writing its name on the card that Passione Engadina's staff will distribute in the morning, and then put in a sort of ballot box. In the days after the event, three names will be drawn among the voters and they will receive some prizes connected with the world of Passione Engadina. In the 2015 edition, the first with the Concours d'elegance "Luigino della Santa", the audience voted a '66 Ferrari 275 GTS Cabriolet as the "Most beautiful Car".



LIFE IS ABOUT MOMENTS
CELEBRATING ELEGANCE SINCE 1850



CAPELAND FLYBACK
Passione Engadina
Limited Edition 199 pieces

Main sponsor



BAUME & MERCIER
MAISON D'HORLOGERIE GENEVE 1830

For more information please contact: +41 22 580 29 48

ZEGNA CHALLENGE CUP

Ermenegildo Zegna

Ancora più tempo a disposizione, ancora più prove, ancora più guida, ancora più adrenalina. La Zegna Challenge Cup è suddivisa in due giornate: venerdì pomeriggio presso la base militare di S-Chanf con un circuito e domenica mattina presso l'aeroporto di Samedan. Una classifica unica decreterà il vincitore che si aggiudicherà la coppa. Quest'ultima resterà per un anno nelle mani del vincitore il quale potrà poi tornare a St. Moritz l'anno successivo, ospite dell'Organizzatore. Sulla coppa comparirà inciso il nome dell'equipaggio primo classificato che si aggiungerà a quello dei vincitori precedenti, il tutto già pronto per il momento della premiazione di domenica 21 agosto.

Noch mehr Zeit, noch mehr Wettbewerbe, noch mehr Fahren, noch mehr Adrenalin. Der Zegna Challenge Cup ist in zwei Tage aufgeteilt: am Freitagnachmittag findet er auf dem Militärstützpunkt von S-Chanf mit einer Rundstrecke und am Sonntagmorgen auf dem Flugplatz von Samedan statt. In einer einzigen Wertungsliste wird der Sieger ermittelt, der den Pokal erhält. Der Pokal bleibt für ein Jahr in der Vitrine des Gewinners. Dieser kann dann im Jahr darauf als Gast des Veranstalters nach St. Moritz zurückkehren. Der Name des Siegerteams wird auf dem Pokal eingraviert und so zu den Namen der vorangegangenen Gewinner hinzugefügt. Zum Zeitpunkt der Preisverleihung am Sonntag, den 21. August wird dies bereits erfolgt sein.

More time available, more tests, more driving, more adrenaline. The Zegna Challenge Cup will cover two days: on Friday afternoon, on the racetrack of S-Chanf military base, and on Sunday morning at the Samedan airport. A single rank will determine the winner of the cup. This will remain in the winner's trophy case for one year. He will have the opportunity to return to St. Moritz the following year, as a guest of the Organiser. The names of the winning crew will be engraved on the cup, next to those of the previous winners. The engraving will be ready for the prize ceremony of Sunday, August 21st.



Palmarès / Siegerliste / Prize-list

2014

Ottaviano Checchi - Giovanna Checchi
Maserati Indy 1970

2015

Björn Schmidt - Annekatri Schmidt
Maserati 3500GT Vignale Spider 1960

Zegna Sunday Talks

Domenica 21 agosto, dalle 10.45 alle 11.30, i partecipanti alla 5^a edizione di Passione Engadina potranno assistere alla "Zegna Sunday Talks", un momento speciale in compagnia dei grandi ospiti presenti all'evento. Paolo Zegna, Lorenzo Ramaciotti, Miki Biasion, Bruno Giacomelli e Arturo Merzario discuteranno, moderati da Pino Allievi, sulle loro esperienze e saranno disponibili per le domande del pubblico. Passione nello stile, nella guida e nella ricerca dell'eccellenza. L'evento sarà realizzato in fronte al negozio Ermenegildo Zegna in via Serlas nel centro di St. Moritz. Lo speech sarà in italiano e in inglese.

Am Sonntag, dem 21. August können die Teilnehmer der 5. Passione Engadina von 10:45 bis 11:30 Uhr an den „Zegna Sunday Talks“, einem besonderen Moment im Beisein der großartigen Gäste der Veranstaltung, teilnehmen. Paolo Zegna, Lorenzo Ramaciotti, Miki Biasion, Bruno Giacomelli und Arturo Merzario werden unter der Moderation von Pino Allievi über ihre Erfahrungen berichten und stehen dem Publikum für Fragen bereit. Passionierter Stil, passioniertes Fahren und eine passionierte Suche nach Spitzenleistung. Die Veranstaltung wird vor dem Geschäft Ermenegildo Zegna in der Via Serlas im Zentrum von St. Moritz stattfinden. Die Rede wird auf Italienisch und Englisch gehalten.

On the morning of Sunday, August 21st, from 10.45 to 11.30, the participants to the 5th edition of Passione Engadina will have the opportunity to attend the "Zegna Sunday Talks", a special moment in the company of the big guests present at our event. Paolo Zegna, Lorenzo Ramaciotti, Miki Biasion, Bruno Giacomelli and Arturo Merzario will talk, with Pino Allievi as a moderator, about their experiences and will answer to the public's questions. Passion in style, in driving and in the pursuit of excellence. The debate will take place in front of Ermenegildo Zegna's boutique in via Serlas, in St. Moritz's city centre. The conversation will be held in Italian and English.



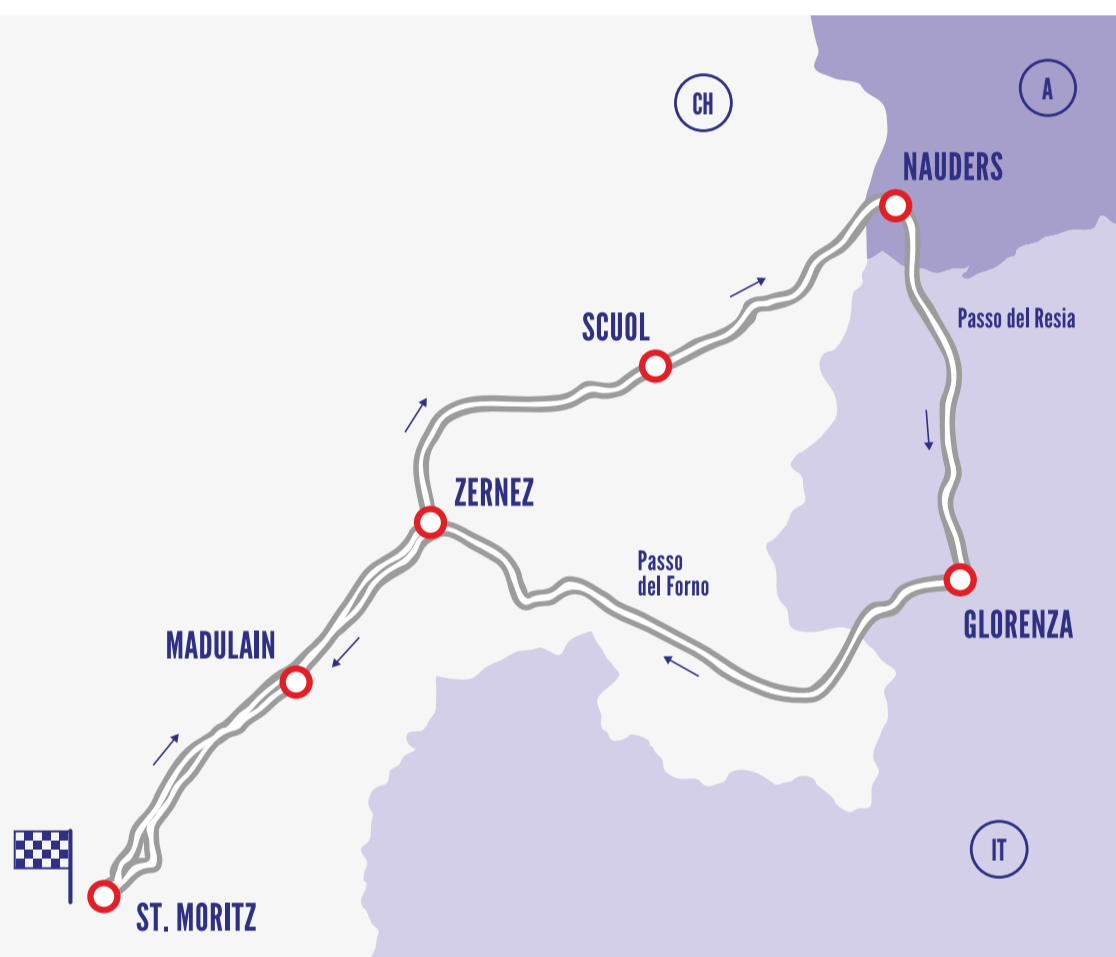
19
AGOSTO
2016

21
AGOSTO
2016

Julius Bär

20
AGOSTO
2016

JULIUS
BAER
RALLY



Lo Julius Baer Rally quest'anno si terrà il sabato, un'intera giornata dedicata al piacere della guida. Le splendide creste frastagliate delle montagne engadinesi, il fascino immutato di St. Moritz. Panorami mozzafiato capaci di creare la cornice perfetta per Passione Engadina. Il nuovo percorso 2016, che per la prima volta toccherà anche Austria e Italia, porterà i partecipanti a godersi le strade e i panorami engadinesi unendo il fascino del paesaggio montano alla bellezza delle splendide vetture in gara. Partendo nella prima mattina dal centro di St. Moritz, le vetture passeranno da Zernez e Scuol per entrare in Austria toccando Nauders. Attraverso il passo di Resia giungeranno nella piccola cittadina di Glorenza, situata a 907 m.s.l.m., e caratterizzata dalle mura medievali, perfettamente conservate. Glorenza fa parte dell'associazione "I borghi più belli d'Italia" con il suo caratteristico centro storico, unico con i portici in tutta la val Venosta, e le numerose dimore di grande valore artistico decorate con affreschi. Il Parco Nazionale Svizzero e il passo del Forno faranno poi da cornice nel ritorno verso St. Moritz. Il passo del Forno è un passo alpino che collega le valli grigionesi dell'Engadina e la val Monastero e quindi anche la val Venosta (Alto Adige) e la Valtellina (Lombardia). Nel 1871 venne aperta la strada (attuale strada principale 28) e nel 1922 incominciò il servizio per tre mesi l'anno di un trasporto tra Zernez e Santa Maria Val Müstair che nel 1927 venne esteso a sei mesi e dal 1934 a tutto l'anno. Il Parco Nazionale Svizzero è un paesaggio incontaminato rigorosamente protetto, in cui animali e piante si evolvono liberamente e i processi dell'ambiente possono sviluppare il loro effetto. Inaugurato il 1° agosto 1914, copre attualmente una superficie di 172 km² ed è la più grande riserva naturale della Svizzera. Come ogni anno lo Julius Baer Rally sarà caratterizzato da diversi momenti di regolarità, competizione e divertimento.

Die Julius Bär Rallye findet dieses Jahr am Samstag statt und widmet sich ganztägig der Freude am Fahren. Die fantastischen, gezackten Gipfel der Berge des Engadins, der ewige Charme von St. Moritz - eine atemberaubende Kulisse als perfekter Rahmen für die Passione Engadina. Die neue Streckenführung 2016, die erstmals auch nach Österreich und Italien führt, bringt die Teilnehmer in den Genuss der Straßen und Aussichten des Engadins. Hier verschmilzt die Faszination der Bergwelt mit der Schönheit der Rennfahrzeuge.

Der Start erfolgt frühmorgens im Zentrum von St. Moritz. Die Fahrzeuge kommen dann über Zernez, Scuol und über Nauders nach Österreich. Über den Reschenpass geht es ins Städtchen Glurns auf 907 M.ü.M., das noch eine perfekt erhaltene mittelalterliche Stadtmauer hat. Glurns ist übrigens Mitglied der Vereinigung der schönsten Dörfer Italiens. Es hat einen charakteristischen historischen Dorfkern, der als einziger im ganzen Vinschgau Bogengänge und zahlreiche Residenzen mit Fresken von hohem künstlerischem Wert aufweist. Über den Ofenpass geht es durch den malerischen Schweizerischen Nationalpark zurück nach St. Moritz. Der Ofenpass ist ein Alpenpass, der die Graubündner Täler des Engadins mit dem Münstertal und somit auch mit dem Vinschgau (Südtirol) und dem Veltlin (Lombardien) verbindet. 1871 wurde die Straße eingeweiht (die heutige Hauptstraße 28). Ab 1922 gab es drei Monate im Jahr regelmäßige Verbindungen zwischen Zernez und Santa Maria Val Müstair, die 1927 auf sechs Monate und ab 1934 auf das ganze Jahr ausgeweitet wurden.

Der Schweizerische Nationalpark ist ein Gebiet mit strengem Naturschutz, in dem Tiere und Pflanzen sich frei entwickeln können und die Umwelt sich frei entfalten kann. Er wurde am 1. August 1914 eingerichtet, bedeckt heute 172 km² und ist damit das größte Naturschutzgebiet der Schweiz.

Wie jedes Jahr gibt es während der Julius Baer Rallye Gleichmäßigkeitsfahrten, Wettbewerbe und Unterhaltung.

This year the Julius Baer Rally is taking place on Saturday, an entire day dedicated to the pleasure of driving. The wonderful jagged peaks of the Engadin's mountains, St. Moritz's unaltered charm. Breath-taking views capable of creating the perfect background for Passione Engadina. The 2016 new itinerary, which for the first time will reach Austria and Italy, will make the participants enjoy the Engadin's roads and panoramas combining the majesty of the mountain landscape with the beauty of the stunning racing cars. After leaving St. Moritz's city centre in the early morning, the cars will reach Zernez and Scuol to enter Austria, namely the town of Nauders. Through the Reschen Pass, they will reach the small town of Glurns, situated at 907 m. above sea level, and characterized by its perfectly preserved medieval walls. Glurns belongs to the «Most Beautiful Italian Villages», with its characteristic historical centre, the only one with arcades in the entire Vinschgau, and the several mansions of high artistic value decorated with frescoes. The Swiss National Park and the Fuorn Pass will surround the ride back to St. Moritz. The Fuorn Pass is an alpine pass connecting the Graubünden valleys of the Engadin and the Münstertal, thus also the Vinschgau (Alto Adige) and the Valtellina (Lombardy). The road was opened in 1871 (the present main road number 28) and, in 1922, an yearly three-month period transportation service between Zernez and Santa Maria Val Müstair was inaugurated; in 1927, it was prolonged to six months and in 1934 it spanned the all year.

The Swiss National Park is a rigorously protected and uncontaminated landscape, where animals and flowers develop freely and the environment processes can produce their effects. Established on August 1st 1914, it covers a surface of 172 km² and it is the largest natural reserve of Switzerland.

Like every year, the Julius Baer Rally will be characterized by several moments of regularity, competition and fun.



Un particolare ringraziamento per il supporto a:
Ein besonderes Dankeschön für die Unterstützung an:
For its support a heartfelt thanks to:

- SEZIONE POLIZIA STRADALE BOLZANO
- GUARDIA DI FINANZA COMANDO PROVINCIALE BOLZANO

SHAPED BY AN ITALIAN SCULPTOR



PERFORMANCE IN EVERY DETAIL

Share your passion at Passione Engadina.

ALFA ROMEO **GIULIA**

La meccanica delle emozioni



Alfa Romeo: un marchio che è il segno di un'epoca

Die Marke Alfa Romeo als Sinnbild einer Epoche

Alfa Romeo: a Brand Symbolising an Era

Automobili dal fascino esclusivo che hanno fatto sognare intere generazioni, riuscendo sempre a essere protagoniste in un mondo in continua evoluzione. Alfa Romeo è questo, decennio dopo decennio, automobile dopo automobile. Una storia di oltre un secolo alla continua ricerca dell'eccellenza. Un marchio con un'immagine unica e prestigiosa, fatta di grandi momenti, vetture iconiche, protagonisti leggendari. Dal 1910 a oggi Alfa Romeo ha vissuto un'evoluzione trasversale a diversi periodi storici, spesso riscrivendone le regole, vivendo di grandi personalità e imprese epiche. **Passione Engadina 2016** dedicherà ampio spazio al marchio milanese con un tributo alla meravigliosa storia del Biscione e un'esposizione di vetture del Museo Storico di Arese nel centro di St. Moritz.

Fahrzeuge mit dem Reiz des Exklusiven, von denen ganze Generationen geträumt haben und die in einer sich ständig wandelnden Welt immer eine Hauptrolle gespielt haben – dafür steht Alfa Romeo, Jahrzehnt für Jahrzehnt, Auto für Auto. Eine Geschichte, die seit über einem Jahrhundert ständig der Exzellenz gewidmet ist. Eine Marke mit einem einzigartigen und edlen Image, das auf großartigen Momenten, Kultautos und legendären Protagonisten beruht. Seit 1910 hat sich Alfa Romeo bis heute über verschiedene Abschnitte der Geschichte hinweg entwickelt und die Regeln dabei oft neu definiert. Die Marke lebt von ihren großen Persönlichkeiten und epischen Unternehmungen. Die **Passione Engadina 2016** räumt der Geschichte der Mailänder Marke viel Platz ein und wirft mit der Ausstellung von Fahrzeugen aus dem Geschichtsmuseum Arese einen Blick auf deren wunderbare Geschichte.

Cars with an exclusive appeal that made whole generations dream, always succeeding in being protagonists in a world in constant evolution. This is Alfa Romeo, decade after decade, model after model. A more than a hundred year old history on the road to the excellence. A brand with a unique and prestigious image made of great moments, iconic cars, legendary protagonists. From 1910 to present day, Alfa Romeo went through an evolution involving different historical periods, often rewriting their rules, living on great personalities and epic feats. **Passione Engadina 2016** is going to dedicate a large space to the history of the Milanese brand with a tribute to the wonderful history of the «Biscione» and an exhibition of cars coming from the historical museum of Arese.



The image shows a horizontal timeline with five circular logos representing different stages of the Alfa Romeo brand. From left to right: 1. The 1910 logo, a blue circle with a red cross and a green serpent (Biscione) on a white background. 2. The 1920 logo, a blue circle with a red cross and a green serpent on a white background, with 'ALFA ROMEO' and 'MILANO' written around the perimeter. 3. The 1950 logo, a blue circle with a red cross and a green serpent on a white background, with 'ALFA ROMEO' and 'MILANO' written around the perimeter. 4. The 1980 logo, a blue circle with a red cross and a green serpent on a white background, with 'ALFA ROMEO' written around the perimeter. 5. The 2016 logo, a blue circle with a red cross and a green serpent on a white background, with 'ALFA ROMEO' written around the perimeter.

1910

Il 24 giugno 1910 viene registrata ufficialmente la ragione sociale, A.L.F.A. (Anonima Lombarda Fabbrica Automobili) e lanciata la prima vettura del marchio, la 24 HP progettata dall'ingegnere piacentino Giuseppe Merosi e prodotta negli stabilimenti del Portello, Milano. Il successo delle prime vetture non corrisponde ad una crescita economica e le strutture A.L.F.A vengono acquistate da Nicola Romeo per produrre proiettili per la Prima Guerra Mondiale. Solo alla fine del 1919, riprende la produzione di auto. È l'inizio di una nuova epoca.

Am 24. Juni 1910 wurde der neue Firmenname offiziell eingetragen: ALFA (Anonima Lombardia Fabbrica Automobili). Es kam das erste Auto dieser Marke heraus, der 24 HP, konstruiert von Giuseppe Merosi, in den Anlagen vom Mailänder Stadtteil Portello. Der Erfolg der ersten Wagen führte zu keinem wirtschaftlichen Wachstum. Die Fabrik von ALFA wurde von Nicola Romeo aufgekauft, um Munition für den ersten Weltkrieg zu produzieren. Erst Ende 1919 ging die Fahrzeugproduktion weiter. Dies war der Anfang einer neuen Epoche.

On June 24th 1910, the new company name, A.L.F.A. (Anonima Lombarda Fabbrica Automobili), is registered and the first brand's car, the 24 HP, designed by Giuseppe Merosi, an engineer from Piacenza, is launched, produced to the Portello neighbourhood. The success of the first cars doesn't coincide with an economic growth and A.L.F.A's facilities are taken over by Nicola Romeo to manufacture projectiles for World War I. The car production is to resume only at the end of 1919. It's the beginning of a new era.

1920

All'inizio degli anni 20 viene presentata la RL, capolavoro di Giuseppe Merosi. Inoltre, nel 1923 il debutto del simbolo del Quadrifoglio porta la grande vittoria della Targa Florio. L'epoca gloriosa delle 6C e 8C del progettista Vittorio Jano, della Gran Premio Tipo P2 e della vittoria del primo Campionato del Mondo di Automobili, che porterà all'interno del marchio la famosa corona d'alloro. Gli anni 30 vedono Alfa Romeo divenire di proprietà dell'Istituto per la Ricostruzione Industriale (IRI) che trasforma l'azienda in una grande industria capace di produrre automobili, motori avio e mezzi pesanti. L'area corse viene affidata alla Scuderia Ferrari, ma tutta la produzione subirà un brusco rallentamento dovuto alla Seconda Guerra Mondiale.

Anfang der 20er Jahre wurde der RL vorgestellt, ein Meisterwerk von Giuseppe Merosi. Außerdem debütierte 1923 das Kleeblattsymbol und führte zum großen Sieg bei der Targa Florio. Es folgte die glorreiche Epoche des 6c und 8c von Konstrukteur Vittorio Jano, des Gran Premio Tipo P2 und des Sieges bei der Weltmeisterschaft, der dem Markenemblem die berühmte Krone beisteuerte. In den 30er Jahren wurde das Institut für industriellen Wiederaufbau (IRI) neuer Besitzer von Alfa Romeo. Es verwandelte die Firma in einen Großbetrieb, der Autos, Flugzeugmotoren und LKWs bauen konnte. Der Rennsportbereich wurde an den Rennstall Ferrari abgegeben, aber die gesamte Produktion erlitt durch den zweiten Weltkrieg einen starken Rückschlag.

In the early '20s, the RL, the masterwork of Giuseppe Merosi, is presented. Furthermore, in 1923, the debut of the Quadrifoglio (four-leaf clover) symbol leads to the big victory in the Targa Florio, [followed] by the glorious period of the 6c and 8c designed by Vittorio Jano, by the Gran Prix Tipo P2 and by the victory of the first World Championship, which will make the brand earn the renowned laurel wreath. The '30s witness Alfa Romeo being taken over by the Istituto per la Ricostruzione Industriale, IRI (Institute for Industrial Reconstruction), which turns the company into a big industry capable of manufacturing cars, plane engines and heavy vehicles. The racing team is entrusted to the Ferrari team, but the entire production will slow down briskly because of World War II.

1950

Dopo la guerra la produzione riprende faticosamente abbandonando la connotazione elitaria-artigianale e industrializzandosi. Le "Alfetta" 158 e 159 dominano i primi due Campionati del mondo della neonata Formula 1 e sul mercato debutta la 1900. A partire da metà anni 50 Giulietta e Giulia faranno raggiungere ad Alfa Romeo proporzioni inaspettate, con un ritorno di immagine oltre ogni previsione. Negli anni Sessanta prenderà il via la costruzione del nuovo stabilimento di Arese e della pista di Balocco. Viene varato il progetto Alfasud, mentre "Alfa Nord" metterà in produzione l'avveniristica Alfetta e le sue derivate: vetture moderne, veloci, tecnologicamente avanzate e apprezzate dal mercato.

Nach dem Krieg wurde die Produktion nur mühsam wieder aufgenommen und der Ruf als elitäre handwerkliche Marke zugunsten einer echten Industrialisierung aufgegeben. Die als „Alfetta“ bezeichneten Modelle 158 und 159 dominierten die ersten beiden Weltmeisterschaften der neugegründeten Formel 1 und der 1900 kam auf den Markt. Ab Mitte der 50er Jahre erlangte Alfa Romeo mit der Giulietta und Giulia unerwartet hohe Marktanteile und das Markenimage überstieg alle Erwartungen. In den 60er Jahren wurde mit dem Bau des neuen Werks in Arese und der Teststrecke in Balocco begonnen. Es startet das Projekt Alfasud, während „Alfa Nord“ die futuristische Alfetta und deren Derivate auf den Markt bringt: moderne, schnelle, technologisch fortschrittliche und am Markt sehr geschätzte Wagen.

After the war, the production resumes with difficulty, abandoning its elitist-artisan features to turn into a big industry. The "Alfettas" 158 and 159 prevail in the first two World Championships of the new-born Formula 1, while the market witnesses the launch of the 1900. From the mid '50s, the Giulietta and the Giulia will raise Alfa Romeo to unexpected manufacturing dimensions, with a picture coming back beyond all recognition. During the '60s, the construction of the new Arese's plant and of the Balocco's racetrack will begin. The project Alfasud is launched, while "Alfa Nord" puts into production the futuristic Alfetta and its spinoff models: modern and fast cars, technologically advanced and appreciated by the market.

1980

La crisi energetica di fine anni 70 e una difficile situazione sociale porteranno all'insorgere di nuove difficoltà. Nel 1986 Alfa Romeo viene ceduta al Gruppo Fiat. Seguono anni controversi, in cui a successi sportivi e commerciali si alternano periodi molto meno floridi. È il periodo della 75, della 164 e della 155, fino al grande passo in avanti segnato dalle 156, 147, 8C Competizione, Mito, Giulietta e dalla 4C. Nasce Fiat Chrysler Automobiles e si pongono le basi per un grande rilancio di Alfa Romeo, che riparte da Milano, dalla sua tradizione e dal suo futuro. Il 2016 è l'anno della nuova Giulia, il primo tassello della nuova era.

Die Ölkrise und eine schwierige soziale Situation führten Ende der 70er Jahre zu neuen Schwierigkeiten. 1986 wurde Alfa Romeo an die Fiat-Gruppe verkauft. Es folgen wechselhafte Jahre. Sportliche und geschäftliche Erfolge wechselten sich mit weniger florierenden Zeiten ab. Dies war die Zeit des 164, des 75 und des 155. Schließlich erfolgte mit dem 156, dem 147, dem 8c Competizione, dem Mito, der Giulietta und dem 4c ein großer Schritt nach vorne. Es entstand Fiat Chrysler Automobiles und damit die Grundlage für eine Wiederbelebung, die genau bei der Marke Alfa Romeo in Mailand mit deren Tradition und ihrer Zukunft ansetzt. 2016 ist das Jahr der neuen Giulia, dem ersten Vorreiter einer neuen Ära.

The oil crisis of the late '70s and a difficult social situation will determine new difficulties. In 1986, Alfa Romeo is sold to the Fiat Group. Some controversial years will follow, during which racing and commercial successes alternate with less booming periods. It's the moment of the 75, the 164 and the 155, until the big step forward marked by the 156, the 147, the 8C Competizione, the Mito, the Giulietta and the 4c. With the creation of Fiat Chrysler Automobiles, the ground for a big relaunch is prepared, which will begin at Alfa Romeo, from Milan, from its tradition and its future. 2016 is the year of the new Giulia, the first step into a new era.

2016

Museo a cielo aperto - Le Alfa Romeo del Museo di Arese

Museo a cielo aperto - Die Alfa Romeos aus dem Museum in Arese

Museo a cielo aperto - The Alfa Romeos from Arese's Museum

Come ogni anno Passione Engadina diventa parte integrante della cittadina di St.Moritz. Oltre alle auto in gara, saranno esposte al pubblico delle vetture di altissimo valore storico. Un grande grazie va ad Alfa Romeo, Guest Sponsor 2016, che farà arrivare in Engadina, direttamente dal Museo Storico di Arese - La macchina del tempo (www.museoalfaromeo.com), quattro icone del marchio, visibili per tutta la durata dell'evento nel centro di St.Moritz.

Wie jedes Jahr wird die Passione Engadina zum festen Bestandteil des Städtchens St. Moritz. Neben den Autos, die an den Rennen teilnehmen, werden dem Publikum Fahrzeuge von sehr hohem historischen Wert präsentiert. Ein großes Dankeschön geht an Alfa Romeo, dem Guest Sponsor 2016, der direkt aus seinem historischen Museum „La macchina del tempo“ in Arese (www.museoalfaromeo.com) vier Kultmodelle der Marke kommen lässt, die für die Dauer der Veranstaltung im Zentrum von St. Moritz zu sehen sein werden.

Like every year, Passione Engadina becomes an integral part of the town of St. Moritz. Besides the racing cars, several models of high historical values will be exhibited to the public. We thank Alfa Romeo, Guest Sponsor 2016, for bringing to the Engadin, straight from the Museo Storico di Arese - La macchina del tempo (www.museoalfaromeo.com), four brand's icons, which will be showing for the entire event in St. Moritz's city centre.

6C 1750 Gran Turismo, 1929



Progettata da Vittorio Jano e presentata al Salone Internazionale dell'Automobile di Roma nel 1929, la 6C 1750 è la discendente diretta della 6C 1500 di cui viene mantenuta l'impostazione tecnica. La versione Gran Turismo, fu dotata di distribuzione a doppio albero a camme in testa con comando diretto delle valvole tramite doppio piattello avvitato, un brevetto di Jano. Questa modifica permise di accrescere la potenza a 55 CV. Il passo venne leggermente ridotto, ma comunque ancora adatto ad esser vestito come berlina dalla stessa Alfa Romeo, mentre saranno molti i carrozzieri a livello internazionale che sceglieranno uno dei 920 chassis prodotti per le proprie realizzazioni. L'esemplare esposto presenta una carrozzeria di tipo "faux cabriolet" realizzata dall'Atelier Touring di Milano.

Der von Vittorio Jano entwickelte und 1929 auf der Internationalen Automobilausstellung Rom präsentierte 6C 1750 ist der direkte Nachkömmling des 6c 1500, dessen Technik beibehalten wurde. Die Version Gran Turismo war mit zwei obenliegenden Nockenwellen mit direkter Ventilsteuerung über zwei verschraubte Scheiben ausgestattet, einem Patent von Jano. Durch diese Änderung konnte die Leistung auf 55 PS gesteigert werden. Der Radstand wurde leicht verkleinert, eignete sich aber immer noch, um als Limousine von Alfa Romeo ausgekleidet zu werden. Auf internationalen Niveau entschieden sich indes viele Karosseriebauer für eines der 920 hergestellten Chassis für ihre eigenen Ausführungen. Das ausgestellte Exemplar ist mit einer "faux cabriolet" Karosserie ausgerüstet, die im Atelier Touring Mailand realisiert wurde.

Designed by Vittorio Jano and introduced at the International Car Salon of Rome in 1929, the 6C is based on the 6C 1500, of which it maintains the same technical structure. The Gran Turismo version was equipped with a dual overhead camshafts, a Jano's patent. This change allowed increasing the power to 55 HP. The pitch was slightly reduced, but it was still fit to be mounted on an Alfa Romeo's saloon, while several car body designers worldwide will opt, for their creations, for one of the 920 manufactured chassis. The model on display presents a "faux cabriolet" body realized by Atelier Touring Milano.

6C 1750 GRAN TURISMO	
Engine	front-engine, in-line 6 cylinders
Displacement	1752 cc
Transmission	rear-wheel drive
Top Speed	km/h 125
Manufactured cars	920

19TH-21ST AUGUST 2016

Museo a cielo aperto

dalle 9.00 alle 18.30, Via Serlas St. Moritz

GP Tipo B Aerodinamica, 1934

Nel 1934 il regolamento dei Gran Premi venne modificato e la Tipo B fu aggiornata con una carrozzeria più larga, un irrobustimento del telaio e un'evoluzione del motore (2905 cc, 255 CV a 5400 giri/min, per 262 Km/h). Progettata dall'ingegnere aeronautico Cesare Pallavicino, venne affinata durante una lunga serie di collaudi sull'autostrada Milano-Laghi con una particolare carrozzeria aerodinamica che permise un sensibile incremento della velocità massima. Le Tipo B gestite dalla Scuderia Ferrari, reparto corse dell'Alfa Romeo, tennero testa alle Mercedes-Benz e alle Auto Union dell'epoca finché i finanziamenti statali tedeschi non permisero ai marchi teutonici di avere la meglio.

1934 wurden die Grand-Prix-Vorschriften geändert und der Tipo B wurde mit einer breiteren Karosserie sowie einem härteren Chassis ausgestattet. Darüber hinaus wurde der Motor weiterentwickelt (2905 cm³, 255 PS bei 5400 Umdrehungen/Min., 262 km/h). Das von dem Raumfahrtingenieur Cesare Pallavicino entwickelte Modell wurde bei einer Vielzahl von Testläufen auf der Autostrada dei Laghi zwischen Mailand und den oberitalienischen Seen mit einer besonderen aerodynamischen Karosserie noch verbessert, wodurch die Höchstgeschwindigkeit merklich erhöht werden konnte. Die Modelle Tipo B, die von dem Ferrari-Rennstall, der Rennsportabteilung von Alfa Romeo, betrieben wurden, konnten es mit den Mercedes-Benz und den Fahrzeugen der Auto Union der damaligen Zeit aufnehmen, bis durch die deutschen staatlichen Finanzierungen die deutschen Marken die Oberhand gewinnen sollten.

In 1934, the Grand Prix's regulations were changed and the Tipo B was upgraded with a larger bodywork, a more solid frame and an engine evolution (2905 cc, 255 HP at 5400 rpm, 262 km/h). Designed by the aeronautical engineer Cesare Pallavicino, it was perfected through a long series of tests along the A8-A9 highways mounting a peculiar aerodynamic bodywork, which allowed a sensible increase in the top speed. The Tipo Bs managed by the Ferrari Team, Alfa Romeo's racing department, stood up to the Mercedes-Benz and the Auto Union of the time, until the German Government's funds allowed the German brands to prevail.

GP TIPO B AERODINAMICA	
Engine	front-engine, in-line 8 cylinders
Displacement	2905 cc
Transmission	rear-wheel drive
Top Speed	km/h 290
Manufactured cars	1





6C 2500 Super Sport, 1946

Nata nel 1939 insieme alle altre versioni della 6C 2500, anche la top di gamma Super Sport avrà la carriera bruscamente interrotta dallo scoppio della Seconda Guerra Mondiale e vivrà una seconda giovinezza nell'immediato dopoguerra. Nei listini ufficiali fece infatti la sua comparsa una carrozzeria disegnata e prodotta dalla Touring: inizialmente legata alle realizzazioni di fine anni Trenta, l'evoluzione stilistica fu continua e costante, fino a donare alla vettura, all'alba degli anni Cinquanta, una fisionomia completamente diversa. Elevatissimo e costante fu invece il livello qualitativo, con lavorazioni all'avanguardia e materiali di prim'ordine.

Auch die Karriere des 1939 zusammen mit den anderen Versionen des 6C 2500 entstandenen Topmodells der Serie Super Sport wird jäh durch den Ausbruch des Zweiten Weltkriegs unterbrochen und erlebt seine zweite Jugend in der unmittelbaren Nachkriegszeit. In den offiziellen Listen konnte man tatsächlich eine Karosserie finden, die von Touring entwickelt und produziert wurde: In ihr spiegelten sich zunächst noch die Ausführungen vom Ende der 30er-Jahre wider, doch die stilistischen Merkmale wurden fortlaufend weiterentwickelt, bis das Fahrzeug Anfang der 50er-Jahre ein komplett anderes Erscheinungsbild hatte. Die Qualität des Fahrzeugs war mit modernsten Ausführungen und erstklassigen Materialien stets ausgesprochen hoch.

Created in 1939 together with other versions of the 6C 2500, even the top range Super Sport's progression will be brusquely interrupted by the outburst of World War II and will live a second youth just after the conflict. In fact, a bodywork designed and manufactured by Touring appeared in the official price lists: still inspired to the late '30s creations, the style evolution was constant and continuous, until giving the car, at the beginning of the '50s, a totally different appearance. On the contrary, the quality level was very high and constant, with state-of-the-art production and first-rate materials.

6C 2500 SUPER SPORT	
Engine	front-engine, in-line 6 cylinders
Displacement	2443 cc
Transmission	rear-wheel drive
Top Speed	km/h 165
Manufactured cars	36



LA MACCHINA DEL TEMPO
MUSEO STORICO ALFA ROMEO
www.museoalfaromeo.com

Giulia TZ, 1963



Il successo ottenuto dalle Giulietta SZ spinse Alfa Romeo a sviluppare un'erede con meccanica derivata dalla futura Giulia, per gareggiare nella categoria Gran Turismo: la Giulia TZ (Tubolare Zagato), presentata al Salone di Torino 1962. Dopo il debutto sportivo in gare minori, dal 1963 al 1965 si susseguirono le vittorie nella Coppa Fisa, 12 Ore di Sebring (2 volte), Targa Florio (2 volte), 1000 Km del Nürburgring, 24 Ore di Le Mans, Tour de France, Coupe des Alpes e Tour de Corse. Sugli ultimi 10 esemplari dei 112 costruiti viene impiegata una carrozzeria in fibra di vetro, mentre dal 1965 si inizierà a dotare i propulsori di testata a doppia accensione.

Der Erfolg der Giulietta SZ spornte Alfa Romeo dazu an, einen Nachfolger mit Mechanik der zukünftigen Giulia zu entwickeln: die Giulia TZ (Tubolare Zagato), die 1962 auf dem Turiner Autosalon vorgestellt wurde. Nach ihrem sportlichen Debüt bei kleineren Rennen, reihten sich von 1963 bis 1965 die Siege bei der Coppa Fisa, beim 12-Stunden-Rennen von Sebring (2 Mal), bei der Targa Florio (2 Mal), beim 1000-Kilometer-Rennen auf dem Nürburgring, beim 24-Stunden-Rennen von Le Mans, der Tour de France, bei der Coupe des Alpes und der Tour de Corse aneinander. Bei den 10 letzten der 112 hergestellten Exemplare wurde eine Glasfaserkarosserie eingesetzt, während ab 1965 Triebwerke mit Doppelzündung verwendet wurden.

The success of the Giulietta SZ urged Alfa Romeo to develop a further model, with a mechanics deriving from the future Giulia, in order to race in the Gran Turismo category: the Giulia TZ (Tubolare Zagato), introduced at the Turin Salon in 1962. After the racing debut in less important competitions, victories will follow from 1963 to 1965 in Coppa F.I.S.A., 12 Hours of Sebring (twice), Targa Florio (twice), 6 Hours of Nürburgring, 24 Hours of Le Mans, Tour de France, Coupe des Alpes and Tour de Corse. The last 10 models out of the 122 manufactured were equipped with a fiberglass bodywork, while from 1965 the engine will mount a twin-spark cylinder head.

GIULIA TZ	
Engine	front-engine, in-line 4 cylinders
Displacement	1570 cc
Transmission	rear-wheel drive
Top Speed	km/h 215
Manufactured cars	112

Museo a cielo aperto - Le Alfa Romeo Tipo 33 da Competizione

Museo a cielo aperto - Die Alfa Romeo Tipo 33 im Motorsport

Museo a cielo aperto - Alfa Romeo Tipo 33 (Racing Model)

L'esposizione di vetture nel centro di St. Moritz della 5ª edizione di Passione Engadina, è arricchita dalla presenza di due modelli unici, esempi della tradizione e del design Alfa Romeo nel mondo delle competizioni. Un nostro Gentleman driver, a cui va un sentito grazie, ha concesso che le due vetture fossero espote per tutta la durata dell'evento.

Die im Zentrum von St. Moritz im Rahmen der fünften Passione Engadina stattfindende Fahrzeugausstellung wird durch zwei einzigartige Modelle bereichert, die beispielhaft für die Tradition und das Design von Alfa Romeo in der Welt des Motorsports sind. Einer unserer Gentleman Driver, an den ein herzliches Dankeschön geht, hat zugestimmt, dass beide Fahrzeuge während der gesamten Veranstaltung ausgestellt werden.

The cars exhibition in St. Moritz's city centre of the 5th edition of Passione Engadina will be enriched by the presence of two unique models, examples of Alfa Romeo's tradition and design in the racing world. One of our Gentlemen Drivers, whom we thank sincerely, will permit the two cars to be on show for the entire event.

Tipo 33 Periscopica Fleron, 1967



Il progetto Alfa 33 risale al 1965, realizzato da Autodelta per mano di Carlo Chiti. Le prime vetture con telaio sezione H e 4 cilindri furono costruite presso lo stabilimento Alfa a Milano. Successivamente, le 8 cilindri furono realizzate nel 1966 con l'uso di una tecnologia di derivazione aeronautico spaziale, presentando una sezione H nel mezzo e un telaio di magnesio nella parte anteriore e posteriore. La vettura debuttò nelle competizioni in una cronoscalata a Fléron il 12 marzo 1967 con una vittoria di Teodoro Zeccoli. Questa versione fu chiamata periscopica per il caratteristico sistema di aspirazione dell'aria. Questo esemplare rimase nelle mani di Autodelta fino ai primi anni 80 quando fu venduto in parte smontato. Nel 2012 è stato acquistato dal collezionista che tuttora la possiede e restaurato dalla E. Zweimüller GmbH che l'ha riportata alle specifiche del 1967.

Der Alfa 33, der von Autodelta durch Carlo Chiti hergestellt wurde, geht auf das Jahr 1965 zurück. Die ersten Fahrzeuge mit einem Chassis mit H-förmiger Struktur und 4 Zylindern wurden im Alfa-Werk in Mailand gebaut. Die 8 Zylinder wurden dann 1966 mit Hilfe einer aus der Raumfahrt entlehnten Technik entwickelt, die eine H-förmige Zentralstruktur und vorne und hinten ein kleines Magnesiumgestell aufwies. Das Fahrzeug hatte sein Debüt am 12. März 1967 beim Autorennen auf der Bergrennstrecke Fléron und gewann mit Teodoro Zeccoli am Steuer. Diese Variante wurde wegen des charakteristischen Systems der Luftansaugung „Periskop“ genannt. Dieses Exemplar blieb bis Anfang der 80er-Jahre, als es teilerlegt verkauft wurde im Besitz von Autodelta. 2012 wurde es von dem Sammler, in dessen Besitz es sich noch immer befindet, gekauft und von der E. Zweimüller GmbH restauriert, die es wieder in seinen ursprünglichen Zustand von 1967 zurückversetzt hat.

The Alfa 33's concept dates back to 1965, when it was developed by Autodelta, thanks to Carlo Chiti. The first cars with an H-shaped chassis and four cylinders were manufactured at the Alfa's plant in Milan. Later, the eight cylinders versions were produced in 1966 using a space aeronautics-derived technology, introducing a front and rear mid H-shaped magnesium chassis. The car made its racing debut in a hill-climb competition at Fléron, on March 12th 1967, with a victory by Tedoro Zeccoli. This model was defined "periscopica" because of its characteristic air inlet. It remained in Autodelta's possession until the early '80s, when it was sold and partly disassembled. In 2012, it was purchased by the collector that still owns it and restored by E. Zweimüller GmbH, which brought it back to the specifics of 1967.

TIPO 33 PERISCOPICA FLERON

Engine	V-8 cylinders rear-mounted engine
Displacement	1995 cc
Transmission	rear-wheel drive
Top Speed	km/h 260
Manufactured cars	1

19TH-21ST AUGUST 2016

Museo a cielo aperto

dalle 9.00 alle 18.30, Via Serlas St. Moritz

Tipo 33/2 Daytona, 1968

Nel 1968 il Reparto Corse Alfa Romeo progettò e costruì l'evoluzione della vettura che venne carrozzata da Franco Scaglione. Alla 24 Ore di Daytona, nella gara dominata dalle Porsche 907 da 2,2 litri, conquistarono il primo posto nella loro classe, precedendo altre due vetture gemelle. L'arrivo in parata delle tre vetture, seguendo in questo l'esempio della Ferrari 330 P l'anno precedente, fece sì che la "33" venisse riconosciuta da quel momento anche con il nomignolo di "Daytona". Questo esemplare fu usato a Daytona dalla coppia Schutz-Vaccarella. Successivamente fu trasformato in un modello simile alla Tipo 33 Stradale. Fu acquistata così da Chris Mann che la riportò alle specifiche "Daytona" originali. Dal 2012 è di proprietà del collezionista che la possiede tuttora.

1968 entwarf und baute die Rennsportabteilung von Alfa Romeo die Weiterentwicklung des Fahrzeugs, dessen Karosserie von Franco Scaglione gestaltet wurde. Beim 24-Stunden-Rennen von Daytona, das von den Porsche 907 mit 2,2-Liter-Motor dominiert wurde, gewannen sie den ersten Platz in ihrer Klasse und fuhren zwei anderen, ähnlichen Fahrzeugen voran. Die Paradeinfahrt dieser drei Fahrzeuge, womit sie dem Beispiel des Ferrari 330 P aus dem Vorjahr folgten, sorgte dafür, dass der Tipo 33 ab dann auch den Spitznamen „Daytona“ trug. Dieses Exemplar wurde in Daytona von dem Paar Schutz-Vaccarella gefahren. Danach wurde es in ein Modell umgewandelt, das dem Tipo 33 Stradale ähnelte. So wurde es von Chris Mann erstanden, der es in seinen besonderen „Daytona“-Originalzustand zurückversetzte. Seit 2012 ist es im Besitz des Sammlers, dem es auch heute noch gehört.

In 1968, Alfa Romeo's Racing Department designed and manufactured a car's evolution whose bodywork was successively developed by Franco Scaglione. At the 24 Hours of Daytona, in the race dominated by the 2.2 L Porsche 907, the Italian cars ranked first in their category, preceding two other twin cars. The procession arrival of the three cars, imitating what the Ferrari 330 P had done the previous year, ensured that the "33" was to be known since that moment with the nickname "Daytona". This was the model driven at Daytona by the crew Schutz-Vaccarella. Later on, it was turned into a model similar to the Tipo 33 Stradale. It was purchased by Chris Mann in this form, but he brought it back to its original "Daytona" specifics. Since 2012 it has been owned by the collector that still has it.

TIPO 33/2 DAYTONA

Engine	V-8 cylinders rear-mounted engine
Displacement	1995 cc
Transmission	rear-wheel drive
Top Speed	km/h 260
Manufactured cars	1



Bruno Giacomelli, il bresciano della F1

Bruno Giacomelli, der Formel-1-Pilot aus Brescia

Bruno Giacomelli, the F1 Guy from Brescia



Bruno Giacomelli sarà uno degli ospiti d'onore della 5ª edizione di Passione Engadina. Nato il 10 settembre del 1952 a Borgo Poncarale, un paesino nella provincia bresciana, Giacomelli fu uno dei piloti di maggior talento della scuola italiana a cavallo tra gli anni 70 e 80. La passione per i motori, coltivata sulla Fiat 600 di famiglia spesso rubata di nascosto di notte per fare pratica, ebbe sfogo nella carriera agonistica iniziata però sulle moto. La rottura di un ginocchio in un incidente pose presto fine alle sue evoluzioni a cavallo delle due ruote. Nel 1972 esordì in Formula Ford Italia al volante di una Tecno. Inattivo nel 1973, tornò alla guida di una monoposto nel 1974, ottenendo la sua prima vittoria e conquistando il titolo di categoria nel 1975. Per mantenersi, oltre a guidare nelle gare, fece diversi lavori: tipografo, disegnatore di rubinetti, operaio di macchine utensili e addetto alle riproduzioni d'arte.

A metà del 1976 si trasferì in Inghilterra per concentrarsi sulle corse. Prese parte al campionato britannico di Formula 3 con la March, vincendo il trofeo ShellSport e giungendo secondo nel trofeo BP, dominando tra l'altro il week-end di Montecarlo. A cavallo tra il '77 e il '78 esordì in Formula 1 partecipando ad alcune gare a bordo di una McLaren. Ma il nome a cui Giacomelli è più legato è quello di Alfa Romeo che nel 1979 rientrò ufficialmente nella massima serie dell'automobilismo. Giacomelli guidò per la scuderia italiana fino al 1982 riuscendo a ottenere anche alcuni punti iridati. Negli anni successivi si cimentò nella Formula Indy e con le ruote coperte, rimanendo anche vittima di un importante incidente. Ripresosi in pochi mesi si alternò nel campionato turismo e nella serie Endurance ottenendo importanti vittorie.

Nel 1990, dopo una nefasta stagione, abbandonò definitivamente la Formula 1 continuando a correre a Le Mans e in diversi campionati, lavorando come tester per importanti marchi e riducendo i suoi impegni con il passare degli anni.

Bruno Giacomelli wird einer der Ehrengäste der 5. Passione Engadina sein. Giacomelli, geboren am 10. September 1952 in Borgo Poncareale, einem kleinen Dorf in der Provinz Brescia, war einer der talentiertesten italienischen Fahrer der 1970er- und 80er-Jahre. Seine Leidenschaft für Motoren, die er mit dem elterlichen Fiat 600 pflegte, den er sich nachts oft heimlich zum Üben nahm, entflammte allerdings mit seiner Karriere im Motorradsport. Eine Verletzung am Knie nach einem Unfall beendete jedoch früh seine weitere Laufbahn auf zwei Rädern. 1972 debütierte er bei der Formula Ford Italia am Steuer eines Tecno. Nachdem er 1973 nicht an den Start ging, kehrte er 1974 am Steuer eines Einsitzers zurück und fuhr seinen ersten Sieg ein. 1975 feierte er den Klassensieg. Um seinen Lebensunterhalt zu bestreiten, übte er neben seinem Rennfahrerdasein verschiedene andere Tätigkeiten aus: Drucker, Designer von Wasserhähnen, Werkzeugmaschinenarbeiter und Fachmann für Kunstdrucke. Mitte 1976 zog er nach England, um sich voll und ganz auf den Rennsport konzentrieren zu können. Er nahm mit dem March an der Britischen Formel-3-Meisterschaft teil, gewann den Pokal bei der ShellSport Series, wurde Zweiter beim BP-Rennen und dominierte unter anderem das Wochenende in Monte Carlo. 1977 und 1978 debütierte er in der Formel 1 und fuhr einige Rennen an Bord eines McLaren. Doch Giacomelli ist vor allem mit dem Namen Alfa Romeo verbunden, mit dem er 1979 offiziell in die erste Liga des Automobilsports einstieg. Giacomelli fuhr für den italienischen Rennstall bis 1982 und konnte auch einige Wertungspunkte einholen.

In den darauffolgenden Jahren versuchte er sich an der Formula Indy und Rennen mit geschlossenen Radkästen, wobei er auch Opfer eines schweren Unfalls wurde. Nachdem er sich in nur wenigen Monaten wieder erholt hatte, fuhr er sowohl die Tourenwagen-Weltmeisterschaft wie auch die Endurance Series und erzielte bedeutende Siege.

1990 zog sich er nach einer verfehlten Saison endgültig aus der Formel 1 zurück, war jedoch weiterhin beim Rennen von Le Mans und verschiedenen anderen Meisterschaften am Start. Er arbeitete als Tester für wichtige Marken, um dann mit der Zeit seine Verpflichtungen herunterzufahren.

Bruno Giacomelli will be one of the guests of honour at the 5th edition of Passione Engadina. Born on September 10th 1952 in Borgo Poncarale, a small village of the Brescia's province, Giacomelli was one of the most talented drivers of the Italian school between the '70s and the '80s. The passion for motors, cultivated on his family's Fiat 600, often secretly snatched at night to practise, emerged into a sport career that, however, had started on motorbikes. A knee fracture during an accident soon ended his manoeuvres on two wheels. In 1972, he made his debut in the Formula Ford Italia, driving a Tecno. Inactive in 1973, he was back behind a wheel in 1974, achieving his first win and winning the category title in 1975. In order to support himself, he did several jobs: printmaker, tap designer, machine tool worker and artistic works operator.

In the mid of 1976, he moved to England to focus on racing. He took part to the Formula 3's British Championship driving a March, winning the ShellSport Cup and ranking second in the BP Trophy, ruling, among other things, the Monaco's racing weekend. Between 1977 and 1978, he made his Formula 1 debut, participating to some races behind the wheel of a McLaren. However, the brand to which Giacomelli was closer is Alfa Romeo, which in 1979 was officially back into the top series of car racing. Giacomelli drove for the Italian racing team until 1982, even getting some points for the championship ranking. In the following years, he took on the Indy Formula and the open-wheel racing and was also involved in a rather serious accident. After recovering in a few months, he alternatively raced in the Touring Car Championship and in the Endurance Championship, achieving important victories.

In 1990, after a horrible season, he definitely abandoned Formula 1, while kept racing in Le Mans and in other several championships, working as a test driver for important brands. With the passing years, he slowly reduced his commitments.



Abarth, uno scorpione a Passione Engadina

Abarth, ein Skorpion bei Passione Engadina

Abarth, a Scorpion at Passione Engadina



La 5^a Edizione di Passione Engadina vedrà al suo interno un importante tributo al mondo Abarth con la presenza in esposizione di alcuni modelli storici della casa dello Scorpione (segno zodiacale del suo fondatore).

Abarth nasce come scuderia sportiva fondata nel 1949 dall'ingegnere italo-austriaco Carlo Abarth e dal pilota Guido Scagliarini; improntata alla produzione di autovetture sportive di piccola cilindrata, deve la sua fortuna soprattutto alle marmite omonime, prodotte per l'elaborazione di diverse vetture di case automobilistiche come FIAT, Alfa Romeo, Lancia, SIMCA e Porsche. Rilanciata a partire dal 2007, dopo che a partire dagli anni '80 si era visto un ridursi della propria importanza, l'azienda, proprietà del gruppo FCA, si occupa della produzione e commercializzazione di versioni sportive ed elaborazioni di vetture FIAT con il marchio Abarth. Quest'anno è stata inoltre lanciata una nuova struttura all'interno dello stabilimento torinese di Mirafiori dedicata all'heritage del mondo Abarth. Le «Officine Abarth Classiche» si occuperanno del restauro di tutte le vetture a marchio Abarth, sia stradali che da competizione.

Carlo Abarth amava definirsi un «creatore di auto elaborate», elaborazioni che gli permisero di ottenere numerosi successi e record nelle gare di velocità, facendo da volano per tutte le attività dell'azienda. A partire dagli anni 60 il fondatore della casa sportiva ebbe sempre al suo fianco sua moglie Anneliese, grande ospite della 5^a edizione di Passione Engadina. Uniti in un rapporto in cui la vita personale e quella professionale si intrecciavano di continuo, i due furono accanto in ogni occasione importante, compresi i collaudi e le corse. Anneliese Abarth è oggi brand Ambassador e presidente della «Carlo Abarth Foundation» destinata a rilanciare l'immagine del marito nel mondo, a coordinare gli eventi legati al marchio e a supportare con informazioni, prodotti e pubblicazioni tutti gli appassionati.

Die 5. Ausgabe der Passione Engadina wird der Marke Abarth mit der Ausstellung einiger historischer Modelle aus dem Hause mit dem Skorpion im Logo (Sternzeichen ihres Gründers) einen großen Tribut zollen.

Abarth wurde 1949 von dem italienisch-österreichischen Ingenieur Carlo Abarth und dem Rennfahrer Guido Scagliarini als Rennstall gegründet und durch die Produktion von Sportautos mit kleinem Hubraum geprägt. Berühmtheit erlangte Abarth vor allem durch seine gleichnamigen Auspuffanlagen, die von Automobilherstellern wie FIAT, Alfa Romeo, Lancia, SIMCA und Porsche in verschiedenen Fahrzeugen eingesetzt wurden. Das Unternehmen, das heute zum FCA-Konzern gehört, erlebt seit 2007 eine Wiederbelebung, nachdem es seit den 80er-Jahren immer mehr in den Hintergrund trat. Es produziert und vertreibt Sportwagen und legt Fahrzeuge von Fiat unter der Marke Abarth auf. Dieses Jahr wurde zudem im FCA-Werk Mirafiori in Turin eine neue Halle eröffnet, die voll und ganz dem Erbe der Marke Abarth gewidmet ist. In den sogenannten „Officine Abarth Classiche“ werden sämtliche Fahrzeuge – sowohl Straßenfahrzeuge als auch Rennwagen – der Marke Abarth restauriert.

Carlo Abarth definierte sich gerne als „Erschaffer von ausgearbeiteten Autos“. Diese Ausarbeitungen verhalfen ihm zu zahlreichen Erfolgen und Rekorden bei Autorennen und machten ihn zur Triebfeder sämtlicher Aktivitäten des Unternehmens. Seit den 60er-Jahren stand an der Seite des Gründers von Abarth stets seine Frau Anneliese, die bei der 5. Ausgabe der Passione Engadina zu Gast sein wird. Das Privat- und Berufsleben der beiden war immer eng miteinander verknüpft und so durchlebten sie jeden wichtigen Moment gemeinsam, auch die Probeläufe und Rennen. Anneliese Abarth ist heute Markenbotschafterin und Präsidentin der „Carlo Abarth Foundation“, die sich zum Ziel gesetzt hat, den Mythos ihres Ehemannes in der Welt zu erhalten, Veranstaltungen rund um die Marke zu koordinieren und Liebhabern Informationen, Produkte und Veröffentlichungen zur Verfügung zu stellen.

The 5th edition of Passione Engadina dedicates an important tribute to Abarth world with the presence of some historical models of the Scorpion car company (Scorpio was its founder's zodiac sign).

The Abarth racing team was established in 1949 by the Italian-Austrian engineer Carlo Abarth and by the driver Guido Scagliarini. Characterized by the production of small engine sport cars, it mostly owes its fortune to the mufflers carrying the same name, manufactured in view of the production of several cars by companies such as FIAT, Alfa Romeo, Lancia, SIMCA and Porsche.

Relaunched in 2007, after a period of diminishing success during the Eighties, the company, owned by the FCA group, deals with the production and marketing of sport versions and tune-ups of Abarth-branded FIAT cars.

Furthermore, this year a new structure inside the Turin's Mirafiori plant was inaugurated, dedicated to the Abarth world's heritage. The «Officine Abarth Classiche» will follow the restoration of all Abarth-branded cars, both road and racing models.

Carlo Abarth liked to define himself a “creator of tuned cars”, tuning works that allowed him to be very successful and set records in speed races, thus acting as a motive force for all the company's activities. Starting from the Sixties, the founder of the car company could always count on his wife's presence at his side, Anneliese, a great guest of the 5th edition of Passione Engadina. United in a relationship in which personal and professional lives continuously intertwined, the two were close in every important situation, tests and races included. Anneliese Abarth is today brand ambassador and president of the “Carlo Abarth Foundation”: it's going to relaunch Carlo Abarth's imagine in the world, to coordinate the events connected with the brand and inform all the enthusiasts with news, products and publications.

**NEW ABARTH 595.
PERFORMANCE IN YOUR HANDS.**

ADDICTED TO PERFORMANCE.
SINCE 1949.

ABARTH
A WORLD OF PERFORMANCE

ABARTH

Passione Engadina
OFFICIAL SPONSOR

25
1993-2021
PETRONAS
SELENIA
AT THE HEART OF YOUR ENGINE

ABARTH.CH

**THE REVOLUTION OF PERFORMANCE BY ABARTH IS HERE: THE NEW 595 RANGE.
THREE LEVELS OF ENHANCED POWER, FOR ENGINES DELIVERING EVEN MORE: 145 HP, 165 HP AND 180 HP.
GRIP THE WHEEL, GRAB THE PERFORMANCE AND TAKE IT WHERE YOU WANT TO.
TEST DRIVE THE NEW ABARTH 595 AT PASSIONE ENGADINA.**

Museo a cielo aperto - Le Abarth nelle corse

Die Abarth-Automobile auf der Rennstrecke

Museo a cielo aperto - Racing Abarths

19TH-21ST AUGUST 2016
Museo a cielo aperto
 dalle 9.00 alle 18.30, Via Serlas St. Moritz

Anche lo Scorpione lascia il segno nell'esposizione di vetture nel centro di St.Moritz nei giorni della quinta edizione di Passione Engadina. Cinque vetture simbolo di Abarth nel mondo delle corse, modelli capaci di raggiungere grandi traguardi sportivi saranno visibili al pubblico per tutta la durata dell'evento. Le Abarth di derivazione FIAT, così come quelle di produzione diretta, malgrado le loro cilindrata di piccole dimensioni si resero sempre protagoniste di grandi imprese, sbaragliando le concorrenti, anche più potenti. Le cinque vetture presenti a St.Moritz sono l'omaggio al nostro tributo allo "Scorpione" di un amico collezionista.

Auch der Skorpion hinterlässt seine Spuren bei der Fahrzeugausstellung im Zentrum von St. Moritz an den Veranstaltungstagen der fünften Ausgabe der Passione Engadina. Fünf symbolträchtige Fahrzeuge von Abarth aus der Welt des Motorsports – alles Modelle, die große sportliche Ziele erreichen konnten – sind für das Publikum während der gesamten Veranstaltung zu sehen. Sowohl die Abarth-Modelle aus dem Hause FIAT wie auch die aus eigener Produktion sorgten trotz ihres kleinen Hubraums für große Heldentaten und fegten ihre sogar teils leistungsstärkeren Konkurrenten vom Platz. Mit den fünf in St. Moritz präsentierten Fahrzeuge möchte ein befreundeter Sammler dem „Skorpion“ unseren Tribut zollen.

Even the Scorpion House will leave its mark in the cars exhibition in St. Moritz's city centre during the 5th edition of Passione Engadina. Five cars, Abarth's symbols in the car-racingworld, models capable of attaining big sport achievements, will be on show for the entire event. The FIAT-based Abarth models, as well as the directly manufactured ones, were the protagonists of great feats despite their small engines, beating more powerful competitors. The five cars on show in St. Moritz are the homage of a collector friend to our tribute to the "Scorpion".

Fiat-Abarth 750 Zagato, 1957



Engine	V-2 cylinder rear-mounted engine
Displacement	750 cc
Transmission	rear-wheel drive
Top Speed	km/h 153
Manufactured cars	150

Fiat-Abarth 1000 Bialbero, 1963



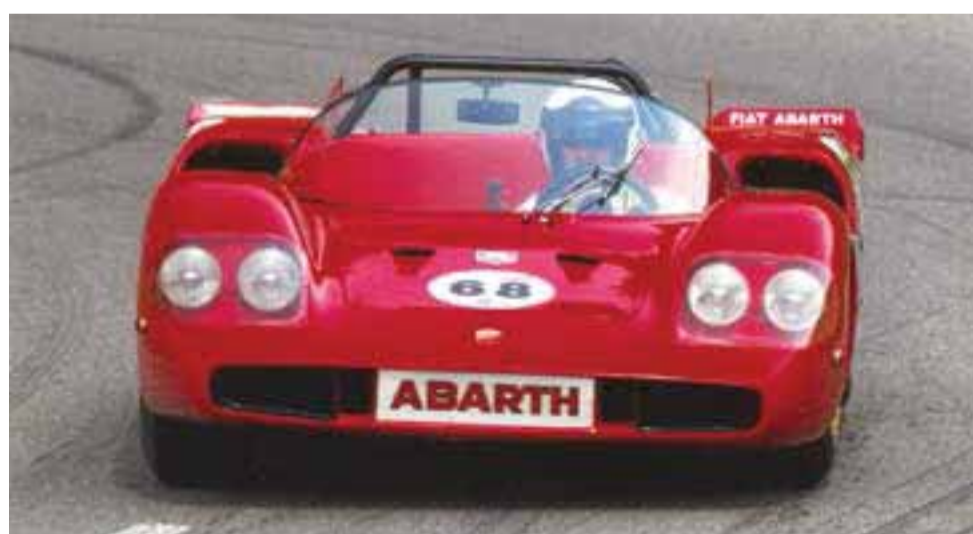
Engine	in-line 4 cylinders rear-mounted engine
Displacement	982 cc
Transmission	rear-wheel drive
Top Speed	km/h 210
Manufactured cars	100

Fiat-Abarth 1000 Sport, 1963



Engine	in-line 4 cylinders rear-mounted engine
Displacement	1000 cc
Transmission	rear-wheel drive
Top Speed	km/h 220
Manufactured cars	4

Fiat-Abarth 2000 Sport SE010 "4-fari", 1968



Engine	in-line 4 cylinders rear-mounted engine
Displacement	2000 cc
Transmission	rear-wheel drive
Top Speed	km/h 260
Manufactured cars	50

Abarth 3000 V8 Sport Injection, 1971



Engine	V-8 cylinders rear-mounted engine
Displacement	3000 cc
Transmission	rear-wheel drive
Top Speed	km/h 300
Manufactured cars	2



Arturo Merzario, il Cowboy delle corse *Arturo Merzario, der Cowboy der Rennen* Arturo Merzario, the Cowboy of Racing

Arturo Merzario sarà ospite della 5ª edizione del raduno proseguendo quel legame che Passione Engadina vuole mantenere sin dal suo primo anno con i grandi personaggi dell'automobilismo storico.

Arturo Merzario (Arturio all'anagrafe per un errore) nasce a Civenna (Como) nel 1943. Figlio di un imprenditore edile, impara a guidare già in tenera età e debutta nelle corse a soli 19 anni quando in occasione della Coppa Fisa a Monza si classifica all'8° posto al volante dell'auto del padre, un'Alfa Romeo Giulietta Spider Veloce dotata di hard-top e autoradio. Il primo trionfo rilevante arriva l'anno successivo, con la vittoria di classe (GT) al Rally di Sardegna con un'Alfa Romeo Giulietta SZ, per poi, nel 1967, a bordo di una Fiat Abarth 1000 semi-ufficiale, classificarsi terzo nel Campionato Europeo Turismo per la Scuderia del Lario. Sempre nel 1967 viene ingaggiato da Abarth prima come collaudatore, poi come pilota ufficiale vincendo l'anno successivo il Campionato Italiano della Montagna alla guida della barchetta 1000SP. La svolta della carriera giunse con la vittoria del Circuito del Mugello 1969, con una Abarth 2000. In quella stagione disputò anche il Campionato europeo della montagna dove si classificò secondo assoluto e primo nella categoria Sport. Nel 1970 vinse per la seconda volta consecutiva il GP del Mugello. I successi a bordo delle auto dello Scorpione gli aprirono la strada per una piccola parentesi in Ferrari con trionfi alla 1'000Km di Spa, alla targa Florio, alla 500km di Imola e alla 9 ore di Kyalami.

Nel 1975 dopo aver debuttato in F1 con la scuderia di Maranello, inizia il suo lungo rapporto con Alfa Romeo nella categoria "prototipi" vincendo la 1'000 km di Monza con la 33TT12 insieme allo statunitense Mario Andretti. Nel 1975, al volante della stessa vettura, conquista nuovamente la 1'000 km di Monza e la 1'000 km del Nürburgring salendo per la seconda volta sul gradino più alto del podio della Targa Florio.

Nella seconda metà degli anni settanta Merzario disputa diversi gran premi di F1 con alterne fortune guidando per varie scuderie tra cui Williams, March e un Team di sua proprietà. È lui insieme a Guy Edwards, Brett Lunger e Harald Ertl ad estrarre Niki Lauda dal rogo della sua Ferrari nel famoso incidente al Nürburgring nel 1976.

Merzario non ha mai smesso di correre ottenendo importanti risultati anche nei decenni successivi, ancora oggi è molto facile incontrarlo in pista con quelli che sono rimasti nell'immaginario collettivo i suoi tratti distintivi: i capelli lunghi e il cappello da cowboy, simbolo della sua passione per il far west.

Arturo Merzario wird bei der 5. Ausgabe des Treffens zu Gast sein und die Verbindung, welche die Passione Engadina seit ihrem ersten Jahr zu den großen Persönlichkeiten des historischen Motorsports aufrechterhalten möchte, fortsetzen.

Arturo Merzario (im Personenstandsregister fälschlicherweise als Arturio eingetragen) wurde 1943 in Civenna (Como) geboren. Als Sohn eines Bauunternehmers lernte er früh fahren und machte sein Rennfahrerdebüt mit nur 19 Jahren anlässlich der Coppa Fisa in Monza. Dort schaffte er es auf den 8. Platz am Steuer des väterlichen Wagens, eines Alfa Romeo Giulietta Spider Veloce mit Hardtop und Radio. Seinen ersten echten Triumph konnte er im darauffolgenden Jahr mit dem Klassensieg (GT) bei der Rallye von Sardinien auf einem Alfa Romeo Giulietta SZ einfahren, um dann 1967 an Bord eines Fiat Abarth 1000 Dritter bei der Tourenwagen-Europameisterschaft für den Rennstall Lario zu werden. Ebenfalls 1967 wurde er von Abarth zunächst als Abnahmeprüfer engagiert, dann als offizieller Pilot, und gewann im darauffolgenden Jahr die Italienische Bergmeisterschaft am Steuer eines Barchetta 1000SP. Den Wendepunkt seiner Karriere erreichte er mit dem Sieg auf der Rennstrecke von Mugello 1969 in einem Abarth 2000. In dieser Saison nahm er auch an der Europa-Bergmeisterschaft teil und wurde zweiter im Endklassement und erster in der Kategorie Sportwagen. 1970 gewann er zum zweiten Mal in Folge den Großen Preis von Mugello. Seine Erfolge an Bord der Autos mit dem Skorpion im Logo ebneten ihm den Weg für ein kurzes Zwischenspiel bei Ferrari mit Erfolgen beim 1000-km-Rennen von Spa, bei der Targa Florio, beim 500-km-Rennen von Imola und dem 9-Stunden-Rennen von Kyalami.

1975 begann nach seinem Start in der Formel 1 beim Rennstall von Maranello seine lange Beziehung zu Alfa Romeo in der Kategorie „Prototypen“: Er gewann zusammen mit dem Amerikaner Mario Andretti das 1000-km-Rennen von Monza auf einem 33TT12. 1975 siegte er erneut am Steuer desselben Wagens beim 1000-km-Rennen von Monza und dem 1000-km-Rennen auf dem Nürburgring und bestieg zum zweiten Mal das oberste Siebertreppchen der Targa Florio.

In der zweiten Hälfte der 70er-Jahre bestritt er verschiedene Große Preise der Formel 1 mit wechselndem Erfolg am Steuer für verschiedene Rennställe wie Williams, March und ein eigenes Team. Zusammen mit Guy Edwards, Brett Lunger und Harald Ertl war er es, der Niki Lauda während des spektakulären Unfalls am Nürburgring 1976 aus dessen brennendem Ferrari rettete.

Merzario hat das Rennfahren nie an den Nagel gehängt und konnte auch in den darauffolgenden Jahrzehnten große Erfolge einfahren. Noch heute kann man ihn mit seinen unverwechselbaren Markenzeichen, an die man sich noch immer erinnert, auf der Rennstrecke antreffen: mit langen Haaren und Cowboyhut, Ausdruck seiner Faszination für den Wilden Westen.



Arturo Merzario will be a guest of the 5th edition of the gathering, carrying on the bond that Passione Engadina intends to maintain, since its first year, with the big names of historical racing.

Arturo Merzario (Arturio for the register office, because of a spelling mistake) was born in Civenna (Como) in 1943. Son of a construction businessman, he learns driving since an early age and makes his debut in racing at the young age of 19, when during the Fisa Cup in Monza he ranks 8th driving his father's car, an Alfa Romeo Giulietta Spider Veloce equipped with a hard-top and a car radio. The first important win occurs the following year, with the class victory (GT) at the Sardinia Rally, driving an Alfa Romeo Giulietta SZ; then, in 1967, in a semi-official Fiat Abarth 1000, he will rank third in the European Touring Car Cup for the Scuderia del Lario.

Still in 1967, he is hired by Abarth, first as a test driver, then as official driver, winning the following year the Italian Hill Climb Championship at the helm of the Barchetta 1000SP. The turning point of his career comes with his victory at the Mugello Circuit 1969, driving an Abarth 2000. In that season, he also raced in the European Hill Climb Championship, where he ranks absolute second and first in the Sport Category. In 1970, he wins for the second consecutive time the Mugello Grand Prix. The wins at the helm of the Scorpion's cars open him the way to a short period in Ferrari, where he triumphs at the 1000 Kilometres of Spa-Francorchamps, at the Targa Florio, at the 6 Hours of Imola and at the Kyalami 9 Hours.

In 1976, after his debut with the Maranello's team, he starts his long relationship with Alfa Romeo in the «prototypes» category, winning the 1000 Kilometres of Monza with the 33TT12, together with the US driver Mario Andretti. In 1975, at the helm of the same car, he wins again the 1000 Kilometres of Monza and the Nürburgring 1000 Km, stepping up, for the second time, on the winner's podium of the Targa Florio.

In the second half of the Seventies, Merzario takes part to several F1 Grand Prix, with changing fortunes, driving for several teams among which Williams, March and a team of his own. Together with Guy Edwards, Brett Lunger and Harald Ertl, he rescues Niki Lauda from his Ferrari on fire in the well-known Nürburgring accident in 1976.

Merzario never quit racing, obtaining important results also in the following decades, and still today it's very easy to meet him on the racetrack, sporting his characteristic features: a long hair and a cowboy hat, the symbol of his passion for the Far West.

Bellezze in corsa Schönheiten der Rallye Racing Beauties



1 | Alfa Romeo 6C 1750 SS cc
1929



2 | Alfa Romeo 1750GS Compressore
1930



3 | Alfa Romeo 6C 1750 Gran Sport
1932



4 | Alfa Romeo 6C 2500 SS Graber Cabriolet
1947



5 | Alfa Romeo 6C 2500 SS Villa d'Este
1949



6 | Nash Healey Pininfarina Roadster
1952



7 | Lancia Aurelia B24S Spider America
1955



8 | Alfa Romeo Giulietta Spider Veloce
1958



9 | Alfa Romeo Giulietta
1959



10 | Alfa Romeo Giulietta Sprint Bertone
1959



11 | Maserati 3500 GT Spider
1959



12 | Alfa Romeo 2000 Spider
1960



13 | Alfa Romeo Giulietta Spider
1960



14 | Alfa Romeo Giulietta Spider
1960



15 | Alfa Romeo Giulietta SZ
1960



16 | Fiat Abarth Bialbero
1960



17 | Lancia Appia Zagato GTE
1960



18 | Maserati 3500 GT Vignale Spider
1960



19 | Alfa Romeo Giulietta
1961



20 | Lancia Flaminia Convertibile Touring
1961



21 | Maserati 3500 Touring
1961



22 | Alfa Romeo Giulietta Sprint Zagato
1962



23 | Fiat OSCA 1600S
1962



24 | OSCA 1600 Coupé Carrozzeria Fissore
1962

Bellezze in corsa - *Schönheiten der Rallye* - Racing Beauties



25 | Alfa Romeo Giulia Spider 1600
1963



26 | Alfa Romeo Giulia Spider 1600
1963



27 | Alfa Romeo Giulia Sprint Speciale
1963



28 | Alfa Romeo Romeo 2
1963



29 | Lancia Flaminia Touring Convertible
1963



30 | Alfa Romeo Giulia Spider
1964



31 | Alfa Romeo Giulia Spider Veloce
1964



32 | Alfa Romeo GTA
1965



33 | Ferrari 275 GTB Berlinetta Scaglietti
1965



34 | Ferrari 275 GTS Cabriolet
1965



35 | Ferrari 275 GTS Cabriolet
1965



36 | Fiat Abarth 2400 Allemano Coupé
1965



37 | Alfa Romeo 1600 Spider Veloce
1966



38 | Alfa Romeo Giulia Sprint GT Veloce
1966



39 | Ferrari 275 GTB/2 6C
1966



40 | Ferrari 330 GTC
1966



41 | Ferrari 330 GTC
1967



42 | Ferrari 330 GTS
1967



43 | Maserati Mistral Spider
1967



44 | Alfa Romeo Giulia Super 1600
1968



45 | Alfa Romeo 1750 Spider Veloce
1968



46 | Lamborghini Miura P400 S
1968



47 | Alfa Romeo 1750 GT Veloce
1969



48 | Alfa Romeo 1750 Spider Veloce
1969

ST.MORITZ Via Serlas 30 T. +41 081 8335 146 - Hotel Suvretta House T. +41 081 8363620



Ermenegildo Zegna

Bellezze in corsa - Schönheiten der Rallye - Racing Beauties



49 | Alfa Romeo 1750 Spider Veloce
1969



50 | Fiat 500 F
1969



51 | Maserati Ghibli
1969



52 | Maserati Mistral Coupé
1969



53 | Alfa Romeo 1300 GTA Junior
1970



54 | Alfa Romeo 1750 GTV
1970



55 | Ferrari 365 GTB/4 Daytona
1970



56 | Ferrari 365 GTB/4 Daytona Spider
1970



57 | Alfa Romeo GT Junior
1971



58 | Alfa Romeo Montreal
1971



59 | Ferrari Dino 246 GT
1971



60 | Lancia Fulvia HF 1600
1971



61 | Alfa Romeo 1300 GT Junior
1972



62 | Lamborghini Miura SV
1972



63 | Maserati Bora
1972



64 | Alfa Romeo Alfetta
1973



65 | Alfa Romeo Montreal
1973



66 | De Tomaso Pantera GTS
1973



67 | Alfa Romeo 1600 Spider
1974



68 | Alfa Romeo 2000 Spider
1974



69 | Alfa Romeo Montreal
1974



70 | Lamborghini Espada
1974



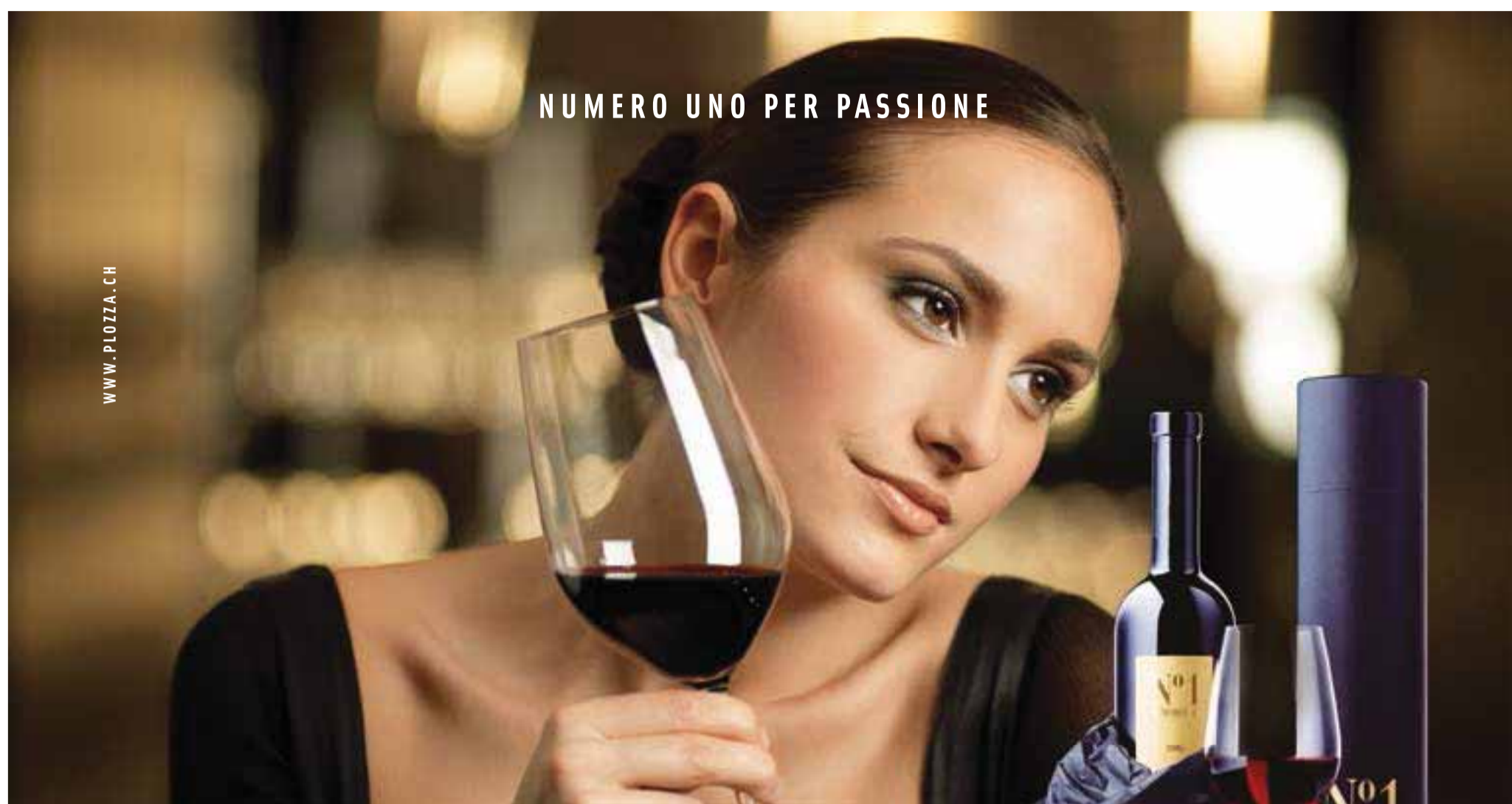
71 | Lancia Beta Spider Zagato 1° serie
1975



72 | Alfa Romeo 1600 Spider
1976

NUMERO UNO PER PASSIONE

WWW.PLOZZA.CH



 **PLOZZA**
wine-group



shop at santoni shoes.com



Santoni

Bellezze in corsa - *Schönheiten der Rallye* - Racing Beauties



73 | Ferrari Dino 308 GT4
1976



74 | Alfa Romeo Alfetta GTV
1977



75 | Alfa Romeo 2000 Spider
1980



76 | Alfa Romeo 2000 Spider America
1980



77 | Fiat 131 Abarth
1980



78 | Maserati Merak SS
1980



81 | Alfa Romeo 1600 Spider
1983



82 | Alfa Romeo GTV6 2.5 Grand-Prix
1985



83 | Ferrari 208 Turbo
1985



84 | Lancia Delta HF Integrale
1989



85 | Ferrari 512 TR
1992



86 | Lancia Delta HF Integrale Evoluzione
Martini 6, 1992



87 | Alfa Romeo RZ Zagato Coupè
1993



88 | Maserati 3200 GT
2000



89 | Ferrari 575 Superamerica
2005



90 | Ferrari 575 Superamerica
2005



91 | Ferrari 599 GTO
2011



92 | Alfa Romeo 4C
2014



93 | Abarth 124 Spider
2016



94 | Alfa Romeo 4C Spider
2016



95-99 | Alfa Romeo Giulia
Quadrifoglio 2.9 V6, 2016



100 | Ferrari 488 GTB
2016

Miki Biasion: un campione del mondo in Engadina

Miki Biasion: Ein Weltmeister im Engadin

Miki Biasion: a World Champion in Engadin



Passione Engadina 2016 vedrà ai nastri di partenza, sia come ospite che come pilota il due volte iridato di rally, Miki Biasion. La stella italiana delle quattro ruote venne alla ribalta negli anni 80, vincendo sia il campionato italiano che quello europeo di Rally e centrando la doppietta nel campionato del mondo rispettivamente nel 1988 e nel 1989. Nel suo momento di massimo successo Biasion manteneva una media di vittorie pari ai tre quarti delle gare a cui partecipava.

Esordì nel campionato italiano di rally nel 1979 con una Opel Kadett GTE. L'anno seguente partecipa ai campionati italiano, europeo e mondiale rimanendo con Opel fino al 1982. Nel 1983 passa a Lancia, vince sei rally e fa suoi il titolo italiano e quello europeo. Dal 1986 si dedica solo al campionato mondiale diventandone assoluto protagonista. Sono gli anni delle gruppo B e della Delta S4. Nel 1988 a bordo della Delta Integrale vince cinque rally e il suo primo campionato mondiale. Bissa il titolo iridato l'anno seguente, centrando altre cinque vittorie: è stato il terzo rallyista, dopo Walter Röhrl e Juha Kankkunen, a vincere due mondiali nonché il secondo, dopo lo stesso Kankkunen, a vincerli consecutivamente.

Nel 1990 vince due gare, ma il titolo piloti va nelle mani di Carlos Sainz. Nel 1991 disputa una buona stagione con diversi piazzamenti a podio, il mondiale si conclude ancora una volta con la vittoria di Lancia, campione costruttori per la quinta volta consecutiva, ma è Kankkunen il campione del mondo. Il nome di Biasion è indissolubilmente legato a quello di Lancia, un binomio capace di ottenere grandissimi risultati in tutto il mondo. Nel 1992 passa alla Ford concludendo la sua carriera rallystica con Subaru nel 1995. Dal 1997 si dedica ai rally raid, ottenendo anche un importante secondo posto alla Parigi-Dakar del 2003.

Per Miki Biasion è la seconda partecipazione a Passione Engadina dopo quella del 2014. È un onore per noi avere ai nastri di partenza un due volte campione del mondo.

Bei Passione Engadina 2016 wird der zweifache Weltmeister, Miki Biasion, sowohl als Gast wie auch als Pilot an der Startlinie zu sehen sein. Der italienische Star auf vier Rädern stand in den 80er-Jahren im Rampenlicht, als er sowohl die italienische als auch die europäische Rallyemeisterschaft gewann und zwei Mal den Weltmeistertitel jeweils in den Jahren 1988 und 1989 einführte. In den Zeiten seines größten Erfolges ging Biasion aus drei viertel der Rennen, an denen er teilnahm, als Sieger hervor. Er debütierte bei der italienischen Meisterschaft 1979 mit einem Opel Kadett GTE. Im darauffolgenden Jahr nimmt er an der italienischen, europäischen und Weltmeisterschaft teil, Biasion bleibt bei Opel bis 1982. 1983 wechselt er zu Lancia, gewinnt sechs Rallyetitel und kann den italienischen und europäischen Titel für sich verbuchen. Ab 1986 konzentriert er sich ausschließlich auf die Weltmeisterschaft, bei der er zur absoluten Hauptfigur wird. Es sind die Jahre der Gruppe B und des Delta S4. 1988 gewinnt er an Bord des Delta Integrale fünf Rallyes und seine erste Weltmeisterschaft. Den Weltmeistertitel fährt er auch im darauffolgenden Jahr ein und kann weitere fünf Siege für sich verbuchen: Biasion ist nach Walter Röhrl und Juha Kankkunen der dritte Rallyefahrer, der zwei Mal Weltmeister wird, und der zweite nach Kankkunen, der dies in Folge schaffte.

1990 gewinnt er zwei Rennen, aber der Siegeltitel geht an Carlos Sainz. 1991 fährt er eine gute Saison und landet mehrmals auf dem Siegerpodest, aus der Weltmeisterschaft geht erneut Lancia als Sieger hervor und wird zum fünften Mal in Folge Konstrukteursweltmeister, doch den Weltmeistertitel holt Kankkunen. Der Name Biasion ist untrennbar mit Lancia verbunden, ein Duo, das weltweit riesige Erfolge erzielt. 1992 wechselt er zu Ford und beendet seine Karriere als Rallyefahrer mit Subaru 1995. Ab 1997 widmet er sich den Rallye Raids, und fährt einen wichtigen zweiten Platz bei der Rallye Paris-Dakar 2003 ein.

Für Miki Biasion ist dies die zweite Teilnahme an der Passione Engadina nach 2014. Es ist uns eine große Ehre, an der Startlinie einen zweifachen Weltmeister begrüßen zu dürfen.

Passione Engadina 2016 will see at its starting line, both as a guest and driver, the twice rally world champion Miki Biasion. The Italian four-wheel celebrity came to the fore in the '80s, winning both the Italian and the European Rally Championship and winning the World Championship in 1988 and 1989. At the peak of his success, Biasion had a 75% win average as to the competitions he raced in.

He made his debut in 1979, in the Italian Rally Championship, behind the wheel of an Opel Kadett GTE. The following year he joins into the Italian, European and World Championships, staying with the Opel team until 1982. In 1983, he moves on to Lancia, wins six rallies and the Italian and European titles. In 1986 he devotes all his energies only to the World Championship, becoming the absolute protagonist. These are the years of the Group B and of the Delta S4. In 1988, behind the wheel of a Delta Integrale, he wins five rallies and his first World title. He repeats himself the following year, with five more victories: he is the third rally driver, after Walter Röhrl and Juha Kankkunen, to win two world titles, as well as the second, after the same Kankkunen, to win them consecutively.

In 1990, he wins two races, but the title goes to Carlos Sainz. In 1991, he has a good season, with several placings on the podium: once again, Lancia wins the World Constructors' title (the fifth in a row), but the world champion is Kankkunen. Biasion's name is indissolubly linked to Lancia's, a pair capable of achieving amazing results all over the world. In 1992, he moves to Ford, concluding his rally career at Subaru in 1995. Since 1997 he has participated to rally raids, also achieving a second placing at the Paris-Dakar in 2003.

This is Miki Biasion's second participation to Passione Engadina, after his attendance in 2014. It's an honour to have at the starting line a twice world champion.

PROFESSIONALS CHOOSE THEIR EQUIPMENT CAREFULLY

SWISS-SKI DRIVES ON PIRELLI TYRES



VIGNETTE 2017 FOR FREE

PROMOTION VALID FROM 15.09 - 15.11.2016*

*In case of purchase of 4 PIRELLI CAR or SUV winter tyres ≥ 16 inches and summer tyres ≥ 17 inches by a participating dealer from 15.09 to 15.11.2016 and registration on www.pzeroclub.ch. Participation deadline: 31.12.2016

WWW.PIRELLI.CH



POWER IS NOTHING WITHOUT CONTROL

up, f.l.t.r.: Michelle Gisin, Patrick Küng, Wendy Holdener
down, f.l.t.r.: Sandro Viletta, Mauro Caviezel

Allegra in St. Moritz, scintillante, elegante, di lunga tradizione
Allegra in St. Moritz, glanzvoll, elegant, grosse Tradition
Allegra in St. Moritz, shining, elegant, long tradition



St. Moritz è in assoluto la più scintillante località del turismo invernale. Il suo nome è tutelato da un marchio di qualità, e rappresenta ovunque del mondo eleganza e classe.

Qui nel 1864 fu scoperto il turismo invernale in montagna, e sino ad oggi in nessun'altro luogo esso si celebra con tanto stile.

Ospiti provenienti da ogni parte del mondo apprezzano il suo stile di vita alpino e moderno, contrassegnato da una gastronomia d'alta classe che soddisfa i sogni dei buongustai persino ai bordi delle piste di sci, da una tradizione alberghiera che stabilisce i parametri in ogni categoria di soggiorno, e da eventi d'alta caratura e di risonanza internazionale: da "White Turf", le corse di cavalli, alle gare di coppa del mondo di sci "FIS Alpine Ski World Cup", il torneo "Snow Polo World Cup" e il Gourmet-Festival, sino a "Cricket on Ice".

Shopping di livello in piccoli spazi nella Via Serlas, che si alterna alla scelta delle specialità locali come la famosa torta di noci engadinese.

Dal punto di vista sportivo St. Moritz presenta il meglio di sé non solo sulla montagna di casa Corviglia/Piz Nair, con i suoi 100 chilometri di piste, ma anche sulla leggendaria pista da skeleton del Cresta Run e sulla pista da bob di ghiaccio naturale, l'unica al mondo. Non c'è da meravigliarsi se, dopo quattro Campionati del Mondo di sci alpino e due olimpiadi invernali nel 1928 e nel 1948, St. Moritz ospita per la quinta volta dopo il 1934, 1948, 1974 e 2003 dal 6 al 19 febbraio 2017 i campionati mondiali di sci alpino.

St. Moritz ist der schillerndste Wintersportort der Welt. Sein Name ist als Qualitätsmarke geschützt und steht weltweit für Eleganz und Klasse.

Hier wurde 1864 der Wintertourismus erfunden, und bis heute wird er nirgends stilvoller zelebriert.

Gäste aus aller Welt lieben den modernen alpinen Lebensstil, der geprägt wird von einer Spitzengastronomie, die selbst am Pistenrand Gourmeträume erfüllt, von einer Hotellerie, die in jeder Verwöhnkategorie Massstäbe setzt, und von hochkarätigen Events mit internationaler Ausstrahlung: von den „White Turf“ Pferderennen über den „FIS Alpine Ski World Cup“ und den „Snow Polo World Cup“, zum Gourmet-Festival, bis hin „Cricket on Ice“.

Grosses Shopping auf kleinem Raum garantiert derweil die Via Serlas, doch gleich um die Ecke finden sich immer auch einheimische Spezialitäten wie die berühmte Engadiner Nusstorte.

Von seiner sportlichen Seite präsentiert sich St. Moritz nicht nur am Hausberg Corviglia/Piz Nair mit seinen 100 Kilometer Pisten, sondern auch auf dem legendären Cresta Run und der weltweit einzigen Bobbahn aus Natureis. Kein Wunder, wird St. Moritz nach vier Alpinen Ski Weltmeisterschaften und zwei Olympischen Winterspielen in 1928 und 1948 die FIS Alpinen Ski Weltmeisterschaften vom 6. - 19. Februar 2017 zum fünften Male austragen.

St. Moritz is the most scintillating alpine destination in the world. Its name is protected as a trademark, and stands worldwide for elegance and high class.

This is where winter sports were invented in 1864, and to this day, nowhere else are they celebrated in such style.

Guests from all over the world enjoy the stylish, cosmopolitan ambiance and a unique combination of top-quality restaurants in resort and on the slopes, hotels that set new standards in luxury at every level, and a packed calendar of top-level international events - from the White Turf horse races to the FIS Alpine Ski World Cup, and from the Snow Polo World Cup and the Gourmet Festival to Cricket on Ice.

The shopping is famously seductive, notably along glamorous Via Serlas - while close by local specialities can be found, such as the celebrated Engadin walnut cake.

Of course, the quality of winter sports on offer in St. Moritz is also outstanding - from the local mountain, Corviglia/Piz Nair, with its 100 kilometres of slopes, to the legendary Cresta Run and the world's only natural-ice bobsleigh track. It is no surprise, then, that after staging four Alpine World Ski Championships and two Winter Olympic Games (1928 and 1948), St. Moritz will host from February 6th - 19th, 2017 the Alpine World Ski Championships for the fifth time.

Impressum

Concept and design:
 PAOLO SPALLUTO COMUNICAZIONE
 Corso San Gottardo 8a
 CH - 6830 Chiasso
 www.spalluto.ch

Editorial Director:
 Niccolò Meroni

Project Manager:
 Tiziana Spini

Photographers:
 Omar Cartulano
 Roberto Deias
 Massimiliano Rossetto
 Gabriele Spalluto

Copyright:
 PASSIONE ENGADINA AG



6ª EDIZIONE
TRIBUTO UFFICIALE 70 ANNI FERRARI

18 - 20 AGOSTO 2017
AUTO FINO AL 1980 DI OGNI MARCA



25 - 27 AGOSTO 2017
70 FERRARI DAL 1981, UNA PER MODELLO

Julius Bär

YOUR PRIVATE BANK

SUSTAINABLE POWER IS
ON TRACK FOR SUCCESS.

WHAT IS YOUR FORMULA
TO DRIVE THE CHANGE?

>> Discover our approach at juliusbaer.com/visionary-thinking

Julius Baer is the leading Swiss private banking group and present in some 50 locations worldwide. From Dubai, Frankfurt, Geneva, Guernsey, Hong Kong, London, Lugano, Monaco, Montevideo, Moscow, Mumbai, Nassau, Singapore to Zurich (head office).