Südtirol Classic Schenna 2015

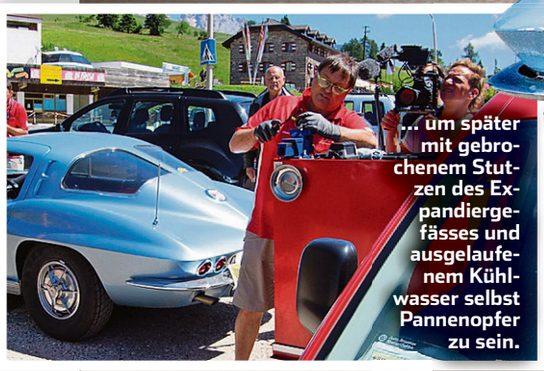
Vom Retter zum

Fast jedes Wochenende findet derzeit irgendwo eine Oldtimer-Rallye statt. Doch wie funktionieren diese Rennen mit den liebevoll gepflegten Klassikern? SonntagsBlick wollte es genau wissen und startete deshalb mit einer 300 PS starken 63er-Corvette an der Südtirol Classic Schenna 2015.

VON RAOUL SCHWINNEN

Seid ihr das erste Mal dabei?» Gleich zweimal werden wir gefragt, während wir schwitzend in der Kolonne der 140 Teilnehmer in unserer Corvette auf die technische Wagenabnahme warten. **Schnell wird klar, weshalb wir auf Anhieb als Classic-Rallye-Greenhorns erkannt werden.** Erstens kennt man sich in der Szene – viele sind zum x-ten Mal bei der Südtirol Classic dabei, die heuer zum 30. Mal ausgetragen wird. Zweitens sind wir lausig vorbereitet. Unsere C2-Corvette – auf eigenen Rädern durch ein heftiges Gewitter über Flüela- und Ofenpass nach Südtirol chauffiert – stand vor Dreck und fiel unter all den liebevoll auf Hochglanz polierten, meist auf dem Hänger angereisten Preziosen negativ auf. Zudem hatten Fahrzeugbesitzer Christoph Weiss und ich vor der Rallye nur ausgemacht, dass ich denke und er lenke. Mit anderen Worten: Ich kümmere mich um die Navigation und weise den Weg, während er «nur» fährt. Doch bei einer Klassik-Rallye reicht dies nicht. **Die «Profis» haben mindestens zwei Stoppuhren mit an Bord** – und besonders Ehrgeizige bringen zusätzliche Markierungen an ihren Fahrzeugen an, damit sie bei der Zeitmessung genauer stoppen können.

Erst hilft Christoph Weiss dem gestrandeten Jaguar-Fahrer Sandro Bianchi (l.) mit Benzin aus der Klemme …



… um später mit gebrochenem Stutzen des Expandiergefässes und ausgelaufenem Kühlwasser selbst Pannenopfer zu sein.

Dank Zweikomponenten-Leim kann Pannenhelfer Hans Krause die Havarie beheben.

Christoph Weiss füllt Mineralwasser nach – die Rallye kann weitergehen.

Denn genau darum geht es bei einer Klassik-Rallye. Die drei Tage dauernde Südtirol Classic führte uns über total 584 Kilometer und acht zwischen 1800 und 2240 Meter hohe Pässe. Dazwischen gab es elf sogenannte Zeitkontrollen. Auf diesen unterschiedlich langen Abschnitten müssen wir Rallye-Teilnehmer eine von den Organisatoren festgelegte Soll-Zeit erreichen – **pro Hundertstelsekunde Abweichung gibts einen Strafpunkt.** Die Zeiten sind derart gewählt, dass sie mit einem Schnitt zwischen 20 und 40 km/h problemlos von jedem Teilnehmer erreicht werden können. Es geht folglich nicht um Tempo als vielmehr um Präzision.

Geschlampt bei der Vorbereitung, versuche ich am Abend vor dem Start mit einer Schnellbleiche Verpasstes nachzuholen und hole mir im Hotel von Konkurrenten Tipps. «Nutz doch dein Handy als Stoppuhr», war zum Beispiel einer. Und natürlich erfuhren wir auch die eine oder andere Anekdote. **So etwa, dass der einheimische Fuzzy Kofler mit seinem 356er-Porsche immer gewinnt.** Oder dass ein Teilnehmer seinen Beifahrer wegen Meinungsverschiedenheiten schon kurzerhand am Bahnhof aus dem Auto geschmissen hat.

Nun, Christoph und ich wollten unsere seit der Schulzeit anhaltende Freundschaft nicht mit falschem Ehrgeiz auf die Probe stellen und beschlossen, dass wir uns das Motto der Rallye – Tradition, Kultur, Land-

Opfer

Beifahrer und Autoredaktor Raoul Schwinnen und Corvette-Besitzer Christoph Weiss (r.): Zufrieden am Ziel angekommen.

In gemütlichem Tempo fährt die Corvette den Berg hoch. In ihrem Schlepptau zwei Jaguar.

Das SonntagsBlick-Team und ihre 63er-Corvette starteten zum ersten Mal an der Südtirol Classic in Schenna.

schaft und Genuss – verinnerlichen würden. So waren wir uns auch sofort einig, dass wir dem am ersten Tag vor uns ohne Benzin stehen gebliebenen Jaguar XK 140 aus der Patsche helfen, in dem wir einen 10-Liter-Kanister mit Benzin organisierten und diesen zum gestrandeten Jaguar zurückbrachten. Schliesslich war so beiden geholfen – der Bündner Sandro Bianchi konnte die Rallye fortsetzen, wir erreichten die nächste Zeitkontrolle gerade noch rechtzeitig und hatten zudem einen neuen Freund gewonnen.

Am nächsten Tag benötigten wir dann aber einen guten Freund! Es geschah kurz vor dem Ziel der längsten Zeitkontrolle auf dem Passo San Pellegrino auf 1918 m ü. M.: Geduldig warteten wir hinter weiteren Teilnehmern, bis unsere Sollzeit abgelaufen war und wir die Ziellinie überqueren sollten, da machte es im Motorraum «plopp». Unser Kühlwasser ergoss sich über die Strasse. **Nach Öffnen der Haube die niederschmetternde Diagnose: Der Stutzen des Expandiergefässes war samt Deckel abgebrochen.** Gebrochen war damit auch mein Chauffeur: «Raoul, ich glaub, das wars. Wir müssen aufgeben.» Aber nicht doch! Profitierend von meinem vorabendlichen «Beifahrer-Crashkurs» blätterte ich im Roadbook und fand die gesuchte Telefonnummer des OK-Pannendienstes. Wir schilderten unser Problem – und nach einer halben Stunde erschien der viel beschäftigte Pannenhelfer Hans Krause. Er schaute sich unser Malheur kurz an, wies darauf seine beiden Helfer mit der mobilen Werkstatt an: «Zweikomponenten-Klebstoff vorbereiten, wir kleben das Ding wieder an.» Nach nur zehn Minuten sass der Stutzen wieder auf seinem Gefäss. Zum Abschied sagte Hansi: «Jetzt eine Stunde trocknen lassen, dann Wasser auffüllen.» Gut, gabs auf dem Passo eine Pizzeria. So zogen wir unsere Mittagspause etwas vor und füllten eine Stunde später den Kühler unserer Corvette mit den eigentlich für die Besatzung vorgesehenen sechs Litern Mineralwasser auf. Danach setzten wir unsere Fahrt fort. Natürlich waren wir Anfänger durch die Aufregung am Ziel des Passo San Pellegrino zu spät über die Ziellinie gefahren – und für die folgende Zeitkontrolle reichte uns wegen der unfreiwilligen Pause die Zeit auch nicht mehr.

Nun, wir trugen es mit Fassung. Wir freuten uns, dass wir wieder mit von der Partie waren, genossen die Fahrt durch die herrliche Berglandschaft der Dolomiten und schworen uns, am Schlusstag das Feld mit glänzenden Zeiten von hinten aufzurollen. **Tatsächlich funktionierte unsere Corvette mit ihrem 5,4-Liter-V8 und der Zweistufen-Automatik sowie Trommelbremsen am dritten Rallye-Tag völlig zickenfrei.** Wir realisierten tatsächlich noch einige – für unsere Ansprüche – ganz ordentliche Zeiten, die zum Schluss bei 127 Klassierten für Platz 96 reichten.

Übrigens: Fuzzy Kofler wurde heuer mit 158 Strafpunkten «nur» Gesamtvierter. Es gewann das deutsche Ehepaar Heinemann mit einem Triumph TR4 von 1965 mit lediglich 120 Strafpunkten. Sie lagen damit auf elf Zeitprüfungen kumuliert nur gerade 1,2 Sekunden über der Sollzeit. ●

Fotos: Raoul Schwinnen (5), René Photocollection (1), Klaus Peterlin – Tourismusverein Schenna (1)