

HERBIE SCHMIDT

Bereits zum 31sten Mal fand im Juni die alljährliche Südtirol Classic Schenna statt. An dem Oldtimer-Rally für Fahrzeuge bis Baujahr 1975 nahmen gut 120 Teams teil. Federführender Veranstalter ist das Tourismusbüro Schenna, doch das war nicht immer so. «Es war 1980 ursprünglich eine private Veranstaltungsfirma, die das Rally ins Leben rief», erklärt Franz Innerhofer, Geschäftsführer des Tourismusbüros und Leiter des heutigen Organisationsteams. «Damals führte die Rally-Route regelmässig zu uns nach Schenna, und dies schien den Teilnehmenden ausnehmend gut zu gefallen.» Innerhofer, selbst Hotelier im auf einem sonnigen Hügel über Meran gelegenen 2800-Seelen-Dorf, erkannte eine Chance, mit einer Genussveranstaltung für Oldtimerfreunde der Region Südtirol im Allgemeinen und Schenna im Besonderen eine erhöhte Aufmerksamkeit zu verschaffen.

Im Jahr 1994 übernahm Schenna die Federführung der Südtirol Classic und baute das Rally unter Innerhofers Führung zu einem Ereignis aus, das seither jedes Jahr im Frühsommer 120 bis 150 Equipen mit ihren edlen Fahrzeugen anzieht. «Wir haben die Veranstaltung weiterentwickelt», sagt der Tourismus-



Mit einer Corvette C1 von 1960 lässt sich das «Rally der Sympathie» in Südtirol trefflich geniessen.

GEORG MAYR

Strafpunkte perlen
an den Teilnehmern
ab wie der Regen
an einer sorgsam
polierten Bentley-
Haube.

Chef und meint damit die Abkehr von der grossen sportlichen Herausforderung mit der Hatz nach Hundertstelsekunden in Fahrzeugen, denen aufgrund ihrer Qualität, ihres Werts und ihrer Seltenheit eine etwas gemächlichere Gangart zu gönnen wäre. So profitieren auch die zahlreichen Zuschauer und Südtirol-Reisenden und dürfen mehr als nur einen kurzen Blick auf die edlen Karossen erhaschen.

Und davon gibt es alle Jahre jede Menge zu bestaunen. Die letzte Austragung der Südtirol Classic Schenna bestärkt den Trend der Vorjahre mit einer zunehmenden Zahl besonders seltener und hochwertiger automobiler Preziosen. Mehr als zwanzig Vorkriegsfahrzeuge vom Amilcar, Jahrgang 1927, bis zum Riley von 1937 fanden sich diesmal auf dem Dorfplatz von Schenna zum Start des dreitägigen Rallys ein, und die meist aus Deutschland und der Schweiz angereisten Fahrzeuge der Marken Alfa Romeo, Austin, Bentley, Ferrari, Jaguar, Mercedes, MG, Porsche und Triumph waren bestens vertreten.

Franz Innerhofer hält seit bald 20 Jahren am bewährten Konzept fest. «Die Kombination aus Tradition, Kultur, Landschaft, Genuss und Qualität ist einmalig», sagt er und legt mit seinem Team entsprechende Routen fest. Da geht es am ersten Tag etwa ins umgebende Meraner Land, auf der zweiten Etappe in die Dolomiten und zuletzt noch in den Süden zur Seelandschaft des Trentino. Insgesamt 580 Kilometer durchs sonnige Südtirol kamen so zusammen, und im Unterschied zu anderen Oldtimer-Rallys liegen das Etappenziel wie der Start stets auf dem Dorfplatz in Schenna. Ein cleverer Schachzug fürs Standortmarketing, wie auch Innerhofer zugibt: «Natürlich haben wir uns so einen Namen geschaffen und Schenna zu einer Tourismusdestination entwickelt, die auch zu anderen Jahreszeiten als im Sommer immer häufiger besucht wird.» Fürs Hotelgewerbe und die Gas-



Aus Zürich reiste ein Delahaye 135 M Le Mans von 1938 an.

RENE PHOTOCOLLECTION



Der Porsche 356 A T2 Speedster gehört zu den Rally-Attraktionen.

RENE PHOTOCOLLECTION

Spitze Berge, spitze Kehren

Als «Rally der Sympathie» bezeichnet das Tourismusbüro Schenna seine Veranstaltung, bei der es auf genussvollen Oldtimer-Fahrten die Südtiroler Landschaft zu entdecken gilt.

tronomie bedeutet die Südtirol Classic viel. «Aus der ehemaligen bäuerlichen Landgemeinde hat sich in den letzten 50 Jahren einer der bedeutendsten Tourismusorte Südtirols entwickelt», heisst es im Tourismusbüro. Laut Innerhofer gehört Schenna mittlerweile gemäss Übernachtungsstatistik zu den besten fünf Orten Südtirols.

Standortmarketing

Das Rally lohnt sich. So sehr, dass sich weitere Marketingmassnahmen neben der Südtirol Classic gar nicht aufdrängen. «Aber die Tourismusorganisation Meraner Land tut viel fürs gesamte Gebiet», so Innerhofer. Immerhin hat seit einigen Jahren die «Golden Edition»,

eine kleine Herbstausfahrt für 15 bis 20 Oldtimer-Teams, die im Sommer andere Pläne verfolgen, das Angebot ergänzt. Hier sind Stoppuhren nicht gefragt.

Ganz so entspannt ist es bei der Schenna Classic denn aber doch nicht, zumindest für den Fahrer. Während die Co-Piloten die spitzen Berge und lieblichen Hügel Südtirols in aller Ruhe betrachten dürfen, widmen sich die Lenker hinter ihren nur selten servounterstützten Volants den Spitzkehren der Dolomitenpässe. Hier geht es immerhin nicht um Bestzeiten, und nur auf den Sonderprüfungen muss eine vorgegebene Zielzeit aufs Hundertstel eingehalten werden. Sonst regnet es Strafpunkte, doch in solch genusslicher Atmosphäre lassen sich diese ertragen. Selbst an chreigzi-

gen Rally-Teilnehmern perlen die Penalty Points ab wie der Sommerregen an einer sorgsam polierten Bentley-Haube.

Für Leib und Seele

Zur Entschleunigungskur auf vier Rädern passt das kulinarische Angebot. Allein der Mittagstreff im Bergrestaurant Ütia de Bôrz auf dem Würzloch ist die Teilnahme wert, doch auch die sommerliche Etappenpause unter den Bäumen in der Vineria Paradies in Margreid gehört zu den Erlebnissen, die das Rally-Paket gekonnt anreichern.

Die so typischen Benzingsprache unter Klassik-Enthusiasten lassen sich bei jedem Halt fortsetzen, zudem ist auch abends dazu Gelegenheit, sei es an

der Classic Party auf dem überdachten Platz in Schenna oder beim Frühschoppen mit Bläserensemble, wo zum guten Schluss die Preise verteilt werden. Wer die bekommt, ist letztlich nicht so wichtig, und oft gewinnen Stammgäste des Rallys, die ihren Ehrgeiz nicht ganz zu unterdrücken vermochten. Bescheiden bleibt es dabei jedoch immer.

Understatement gehört zur Grundeinstellung, weshalb die Südtirol Classic gerade bei Schweizer Oldtimer-Enthusiasten hohe Popularität geniesst. So sagte eine lokale Grösse auf die Frage nach dem Wettbewerbsfahrzeug: «Ein Porsche.» Und welcher? «Der silberne.» Es handelte sich übrigens um einen 550 Spyder mit einem Marktwert von derzeit nicht unter drei Millionen Franken.