

29. Südtirol Classic 2014

# Genusstour bei Freunden





Das Team von am dem österreichischen automagazin absolvierte den Einsatz bei der Südtirol Classic mit einem legendären Alfa Spider aus dem Jahr 1972, eines der wahrscheinlich letzten originalen Exemplare und tricolorer Zulassung. Einmal mehr unter dem Motto „Mittendrin statt nur dabei“.



**N**ormalerweise werden die Starterfelder bei Oldtimerbewerben mit Prüfungen im Gleichmäßigkeitsfahren in verschiedene Kategorien eingeteilt: so gesehen Sieganwärter, Routiniers und Einsteiger. Diese Mischung macht solche Bewerbe für jedermann interessant: Einsteiger, die auf den hinteren Plätzen landen, dürfen sich dann damit trösten, gegen wirkliche Könner verloren zu haben.

## Genuss auch ohne Chronometer

Etwas anders die Situation in Südtirol. Hier gibt es natürlich auch hoch offizielle Wertungen und Ergebnisse, selbige sind aber eher für den Bereich der Statistik vorgesehen. Hier geht es in erster Linie um den Genuss. Ein Schnitt von 30 bis 40 Stundenkilometern – was für Oldtimer und diese Streckenführung absolut nicht fad ist - ist

Garant für ein ganz spezielles Starterklientel. Also keine späterberufenen Racer.

Bei der Auswahl der Streckenführung wurde der Fokus ganz eindeutig auf optischen wie kulinarischen Genuss gelegt. Willkommen waren also auch all jene die nur cruisen, Landschaft, Küche und Keller der Region genießen wollten und auf eine Stoppuhr verzichteten.. Inklusiv eines abendlichen Prologs galt es auch heuer wieder sechs Routen mit mehr als 500 Kilometer zu befahren. Absolutes Highlight war einmal mehr die Dolomitenfahrt über sechs Pässe und 227 Kilometer mit jeder Menge Höhenmetern und Kurven.

Vor dem eigentlichen Start ging es am ersten Tag in die südlichste Gemeinde Südtirols nach San Michele, weiter nach Faedo bis zum Castel Monreale. Zeitgeschichte erlebten die Oldtimer Freaks im Rahmen einer Bunkerführung in Moos.

Zu den Routen zählten aber auch wieder Sonderprüfungen die auf die Südtiroler Wein-

straße an den Kalterer See führte oder zum Safety Park nach Bozen, wo sich die Teilnehmer im Rahmen der „Südtirol Classic Challenge“ den letzten fahrerischen Feinschliff holten. Ausgangspunkt war aber jeweils Schenna, ein idyllischer Ort oberhalb von Meran.

Appropos Schenna: In sonniger Lage unter den Gipfeln des Ifinger und Hirzer, liegt es idyllisch am Südwesthang oberhalb von Meran. Die wohl bedeutendste Sehenswürdigkeit im Dorf ist das Schloss, um 1350 in der Zeit von Margarete von Tirol erbaut. Noch heute bewohnen Nachkommen von Erzherzog Johann, dessen sterbliche Überreste im Mausoleum von Schloss





Porsche 911er Freaks aus München:  
Werner & Florian Schweizer

Schenna aufbewahrt sind, die antiken Gemäuer.

Doch auch die Naturlandschaft rundum hat seine unvergleichlichen Reize. Der Verdinsler Waalweg, der Nature Fitness Park Schenna-Hirzer-Meran oder der Hochseilgarten Taser laden zu unvergesslichen Stunden im Freien ein. In den Wintermonaten natürlich das nahe Skigebiet von Meran.

2014 waren insgesamt wieder 122 toll restaurierte Karossen bei der 29. „Südtirol Classic“ an

den Start gegangen. Boliden aus den Swinging Sixties waren ebenso zur Teilnahme zugelassen wie amerikanische Schlachtschiffe aus den 1930er-Jahren oder älter. Die Klasseneinteilung reichte von „Ancêtre“ (Baujahr 1904 und früher) bis hin zu „Post III“ aus den Jahren 1961 bis 1965. Zudem gab es auch wieder eine so genannte „Gästeklasse“ für noch jüngere Fahrzeuge aus der Zeit von 1966 bis 1975.

Text: Karl Hartner  
Fotos: Pressedienst

## Steckbrief unseres Oldies Spider „Coda Tronca“ (1969–1983)



**Produktionszeitraum:**  
1969–1983  
**Karosserieversionen:**  
Roadster  
**Motoren:**  
Ottomotoren:  
1,3–2,0 Liter  
(64–96 kW)  
**Länge:** 4120 mm  
**Breite:** 1630 mm  
**Höhe:** 1290 mm  
**Radstand:** 2250 mm  
**Leergewicht:**  
990–1040 kg

Die zweite Serie ab 1969 heißt Spider Coda Tronca und ist unter der Bezeichnung Fastback bekannt. Hier wurde im Vergleich zum Rundheck das Heck völlig neu gestaltet (um zirka zehn Zentimeter verkürzt und gerade „abgeschnitten“). Die Windschutzscheibe stand nun flacher, und die Stoßstangen waren robuster ausgeführt. Im Gegensatz zur ersten Serie war ein Zweikreis-Bremsensystem verbaut, Brems- und Kupplungspedal waren nicht mehr stehend, sondern hängend angeordnet. Ab 1971 gab es dann den Spider 2000 Veloce, der mit seinen 132 PS und knapp 200 km/h Spitze seine Hubraumklasse anführte. Nach dem Aus des 1750 Veloce 1972 umfasste das Programm bis 1977 die Modelle Spider 1300 Junior, Spider 1600 Junior und Spider 2000 Veloce.

## Gruppe B Legends Saalfelden 40 Jahre Rallyesport

Trotz des Wolkenbruchs konnten die Zuschauermassen vom Sicherheitsdienst kaum bewältigt werden. Höhepunkt war der Stadtrundkurs von Saalfelden, der berühmte Hexenkessel, welcher von rund 8.500 Fans lautstark jubelt wurde.



Vor dem Rathausplatz in Saalfelden wurde die Gr.B Rallyelegenden mit Salutschüssen offiziell eröffnet und im Anschluß ging es zu den

verschiedensten Sonderprüfungen los, wo bereits wieder tausende Fans aus dem In- und Ausland warteten. Rund 80 Top-Fahrer und Sammler aus acht Nationen Europas gingen mit ihren einzigartigen Boliden an den Start und liesen die Herzen höher schlagen. Am späten Nachmittag startete das Rahmenprogramm im Hexenkessel von Saalfelden mit dem Audi-Quattro-Treffen, Sportwagen- und Tuningshow und als Höhepunkt chauffierte Herr Ing. Ernst Piëch mit seinem Prinz Heinrich Wagen aus 1910 den Stadtchef von Saalfelden, Herrn Bgm. Rohrmoser durch die engen Gassen des Stadtzentrums.

Spätestens als die Fahrzeuge atemberaubende Drifts in den Asphalt zeichneten war die Stimmung am absoluten Höhepunkt.



Rallyepilot Hermann Neubauer konnte ein „Heimspiel“ der besonderen Art absolvieren. Er hatte die einmalige Gelegenheit, das wohl legendärste Rallye-Auto aller Zeiten zu pilotieren: Den Audi S1. Mit diesem Auto

verbindet man den wohl bekanntesten „Chauffeur“, Walter Röhl, der seinerzeit eine Evolutionsstufe des Audi S1 zu seinem legendären Sieg beim amerikanischen Pikes-Peak-Rennen pilotierte.

Neubauers Gefährt hatte 635 PS Leistung und einen Null-Hundertwert von 2,6 Sekunden. Mit Playmate Dominique Regatschnig als Beifahrerin – sie war einst im Lancia Delta S4 aktiv – nahm Neubauer die Prüfungen in Angriff. Um nach dem Rallye-Tag festzustellen: „Unfassbar, wie das Auto anschiebt. Damit so schnell zu fahren wie das ein Walter Röhl konnte, ist unglaublich. Das war im wahrsten Sinne des Wortes ein Ritt auf der Kanonenkugel. Ich bin sehr dankbar, dass ich das erleben durfte. Die Veranstaltung selbst war ein Traum, ich hoffe, ich darf im nächsten Jahr wieder dabei sein.“