

CLASSIC DRIVER

Vorschau - Internationale Österreichische Alpenfahrt 2004



Mit der Wiedergeburt der Österreichischen Alpenfahrt als Classic-Rallye im Jahre 2002, wurde eine der größten und ältesten Rallyes aller Zeiten wieder ins Leben gerufen. Unter dem Motto „Meet the Legend“ hat die Alpenfahrt bereits nach zwei Auflagen wieder eine begeisterte Anhängerschar unter Aktiven wie Zuschauern gefunden.

Der ehemalige Rallye-Weltmeisterschaftslauf, 1910 - noch vor der Rallye Monte-Carlo gegründet, fand letztmalig 1973 statt und fiel dann der ersten Ölkrise zum Opfer. Die einmalige Tradition und Faszination dieses großartigen Motorsportereignisses lebt vom 16. bis 18. September wieder auf, wenn rund 140 Teams aus Europa und den USA mit ihren Oldtimern zum dritten Mal an den Start gehen.



Auch in diesem Jahr rechnet Geschäftsführer Otto Lobenwein wieder mit über 60.000 Zuschauern entlang der Routen. Das Rallye-Mekka mit Start und Ziel ist wieder in Bad Kleinkirchheim, wo an der Kaiserburg-Bahn-Talstation ein abwechslungsreiches Programm an allen Tagen auf die Zuschauer wartet. Der sportliche Schwierigkeitsgrad und die besondere, aktive Einbeziehung von mehr als 15 Städten und Ortschaften entlang der Route in das Programm, hat der Alpenfahrt unter Enthusiasten einen Kultstatus eingebracht. Erstmals zählt die Internationale Alpenfahrt auch zur Österreichischen Staatsmeisterschaft und zum neugeschaffenen Austro-Cup.



Oldtimer-Rallyes genießen generell eher den Ruf, Ausfahrten zu sein, bei denen an den Armaturenbrettern der Oldtimer der Hinweis angebracht sein sollte, „das Pflücken von Blumen ist während der Fahrt verboten“. Nicht so bei der Alpenfahrt: Rund 30 Sonderprüfungen werden den Teams abverlangt. Bei diesen Gleichmäßigkeitsprüfungen wird die exakte Einhaltung einer Durchschnittsgeschwindigkeit von maximal 50 km/h auf einer definierten Strecke vorgeschrieben, was mit Hilfe von Lichtschranken mit der Genauigkeit der Formel 1-Zeitnahme auf die Hundertstelsekunde kontrolliert wird. Wer schon einmal versucht hat, mit dem Finger eine Stoppuhr so exakt zum Stillstand zu bringen, der ahnt, wie schwer eine solche Aufgabe erst mit einem Auto sein muss. Von den Fahrern werden Konzentration und Fahrzeugbeherrschung verlangt, die den Anforderungen des aktuellen Rallyesports vergleichbar sind: Wer letztes Jahr im Ziel in Bad Kleinkirchheim einmal in die abgekämpften, erschöpften Gesichter der Fahrer und nervösen Augen der Beifahrer geschaut hat, der konnte die Beanspruchung auch von Mensch und nicht nur Maschine nach einer 500 Kilometer-Etappe erkennen.



Trotz vieler neuer, reizvoller Routen bleibt man dem erfolgreichen Motto „Senza Confini“ (Ohne Grenzen) treu, in politischen wie sportlichen Sinne. 1000 Kilometer müssen die Teams durch Kärnten, Südost-Tirol, Friaul und Slowenien durchfahren und auf anspruchsvollen Pässen überqueren. Dabei warten auf die

Teilnehmer am zweiten Rallyetag allein rund 500 Kilometer. Der Prolog führt auf 150 Kilometern durch die Nockberge mit der Turracher Höhe und Nockalmstraße. Am Samstag stehen auf der Kärntner Seenrunde 350 Kilometer auf dem Plan. Hinzu kommen die Wertungsprüfungen mit einer Gesamtlänge von rund 200 Kilometern.



Getreu den klassischen Prinzipien ist die Verwendung von elektronischen, mit dem Wagen verbundenen Messinstrumenten verboten, lediglich die klassischen, Zahnrad getriebenen Helfer, wie sie vor 40 Jahren eingeführt wurden, sind erlaubt. Diese bedürfen der speziellen Eichung, nicht auf die europäischen DIN-Normen, sondern auf die Messart und Methoden des Veranstalters, der eigens dazu eine Referenzstrecke von rund 20 Kilometern anbietet, auf der die Spezialisten ihre Instrumente durch mehrfaches Abfahren abstimmen.



Bei der Alpenfahrt kommen aber noch weitere „Spezialitäten“ hinzu, die es in dieser Zusammenstellung in Österreich bisher noch nicht gab: Den sogenannten Le Mans-Start, der in diesem Jahr auf der Samstag-Etappe in Gmünd stattfinden wird. Hierbei müssen Fahrer und Beifahrer unter den Augen von Tausenden von Zuschauern zum Auto rennen, es anlassen, starten und 100 Meter fahren. Nicht allein die Zeit wird hier gemessen: Mit einer speziellen Formel werden auch das Alter des Fahrzeuges und des Fahrers bewertet, um Chancengleichheit zu erreichen. Hinzu kommen eine Brems- und Beschleunigungsprüfung am Freitagnachmittag auf dem Infineon-Gelände in Villach, und eine Rollprüfung in Bad Kleinkirchheim. Mit abgestelltem Motor müssen die Fahrer an allen drei Tagen jeweils eine Bergab-Strecke auf die Hundertstelsekunde ins Ziel rollen.



Kein ambitioniertes Team kann sich unterwegs auch nur den kleinsten Fehler leisten. 2002-Sieger Diplomingenieur Rudolf Schraml kann davon ein Lied singen: Nur 14,7 Sekunden trennten die zehn Bestplatzierten im Vorjahr nach drei Etappen und 1000 Kilometer Alpenfahrt. Der große 2003-Favorit und Seriensieger beging in Wertungsprüfung 20 einen kleinen, aber entscheidenden Orientierungsfehler, sammelte drei Strafsekunden und musste mit seinem Ferrari Dino den ersten mit dem fünften Platz tauschen.

Text: [J. Philip Rathgen](#)

Fotos: [Alpenfahrt](#)

ClassicInside - Der Classic Driver Newsletter

[Jetzt kostenlos abonnieren!](#)

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/vorschau-%E2%80%93-internationale-%C3%B6sterreichische-alpenfahrt-2004>
© Classic Driver. All rights reserved.