



Martin Pfundner  
**100 Jahre  
Alpenfahrt**

böhlau

Материал защищен авторскими правами

Die Deutsche Bibliothek – CIP-Einheitsaufnahme

Ein Titeldatensatz für diese Publikation ist  
bei Der Deutschen Bibliothek erhältlich

© 1. Auflage „Die Alpenfahrt 1910–1973“ 2005 by Böhlau Verlag Ges.m.b.H. & Co.KG

ISBN 978-3-205-78529-3

Das Werk ist urheberrechtlich geschützt. Die dadurch begründeten Rechte,  
insbesondere die der Übersetzung, des Nachdruckes, der Entnahme von Abbildungen,  
der Funksendung, der Wiedergabe auf fotomechanischem oder ähnlichem Wege,  
der Wiedergabe im Internet und der Speicherung in Datenverarbeitungsanlagen, bleiben,  
auch bei nur auszugsweiser Verwertung, vorbehalten.

© 2010 by Böhlau Verlag Ges. m. b. H. & Co. KG, Wien · Köln · Weimar  
<http://www.boehlau.at>

Gedruckt auf umweltfreundlichem, chlor- und säurefrei gebleichtem Papier

Druck: CPI Moravia

<u>7</u>	<u><a href="#">Vorwort</a></u>
<u>9</u>	<u><a href="#">Präludium am Stilfser Joch - Ein Alpenrennen 1898</a></u>
<u>25</u>	<u><a href="#">Alpenglügen in Kakanien - Die Alpenfahrt 1910 bis 1914</a></u>
<u>45</u>	<u><a href="#">Die Internationale - Glorreiche Dreißiger Jahre</a></u>
<u>95</u>	<u><a href="#">Die Erben in Marseille - Rallye des Alpes</a></u>
<u>151</u>	<u><a href="#">Zurück zu den Wurzeln - Auferstehung der Alpenfahrt</a></u>
<u>179</u>	<u><a href="#">Anhang</a></u>
<u>181</u>	<u><a href="#">Anmerkungen, Tabellen, Resultate, Abkürzungen</a></u>
<u>206</u>	<u><a href="#">Literaturverzeichnis</a></u>
<u>207</u>	<u><a href="#">Bildnachweis</a></u>
<u>208</u>	<u><a href="#">Ein Wort des Dankes</a></u>
	<u><a href="#">Farbabbildungen nach S. 208</a></u>
<u>209</u>	<u><a href="#">Personenregister</a></u>

Die ersten Automobile wurden in Städten gebaut und erlebten ihre praktische Erprobung an den Entstehungsorten und im umliegenden Flachland. So dauerte es mehr als ein Jahrzehnt, bis sich die ersten Fahrer mit ihren Autos auch an die Berge heranwagten. Dank dem französischen Literaten Pierre Souvestre ist die Bezwingung des St. Gotthard durch den Grafen Cognard mit seinem Peugeot Quadricycle im Jahre 1895 überliefert, wohl eine glänzende Pioniertat. Im weitgehend vom Automobile Club de France mit Sitz in Paris gesteuerten Automobilsport hingegen bewegten sich die Automobile vorerst hauptsächlich in der Ebene. So muß die national wie international weitgehend vergessene „Automobilfahrt durch Südtirol“ des Österreichischen Touring-Clubs anno 1898 als erstes Rennen im Hochgebirge gesehen werden, das einen ersten wichtigen Entwicklungsschritt in Richtung auf das bergtaugliche Automobil einleitete.

Zwölf Jahre sollten vergehen, bis sich der k. k. Österreichische Automobil Club dazu entschloß, das alpentaugliche Automobil durch ein eigens darauf abgestelltes Trial heranzuzüchten. Diese Alpenfahrt stand 1910 erstmals auf dem Programm und erlebte vor dem Ersten Weltkrieg vier Wiederholungen von stetig wachsender internationaler Bedeutung. Damit begann das nicht enden wollende Ringen der Konstrukteure um Verbesserungen am Fahrzeug, denn „bergauf gab der Motor immer zu wenig Leistung, und bergab versagten die Bremsen“. Die Herausforderungen steigerten sich, denn jedes Jahr wurde die Strecke verlängert und weitere, noch schwierigere Paßstraßen einbezogen. So sah die europäische Automobilindustrie die Alpenfahrt sehr bald als die bedeutendste Zuverlässigkeitsprüfung für Tourenwagen an, die ganz entscheidend zur technischen Entwicklung beitrug.

Für die Fahrer aber war die Alpenfahrt das endgültige große Abenteuer in der Einsamkeit des Hochgebirges auf Maultierpfaden, wo jeder kleinste Fahrfehler den Absturz in die Tiefe bedeuten konnte. So schuf sich die Alpenfahrt einen Nimbus, der zur Entstehung einer Vielzahl von verschiedenen Alpenfahrten in aller Herren Länder führte, als das klein gewordene Österreich nach dem Ersten Weltkrieg nicht mehr in der Lage war, die Alpenfahrt alter Prägung in all ihrer Glorie weiterzuführen, und sich mit gelegentlichen kleineren Alpenfahrten begnügen mußte. Italien, die Schweiz und Deutschland, später auch Frankreich und Jugoslawien machten sich den Nimbus der ursprünglichen Alpenfahrt zunutze und schufen eigene Veranstaltungen.

So entstand ein schier unentwirrbares Bündel verschiedenster Alpenfahrten, bis 1975 mehr als hundert an der Zahl. Aus diesem Bündel ragen drei Alpenfahrten als besonders bedeutend heraus, die Österreichische, die Französische und die Internationale Alpenfahrt der Zwischenkriegsjahre, als Gemeinschaftsveranstaltung von vier bis sieben Nationalen Automobil Clubs. Eine Fülle von Kooperationen zwischen Clubs, von wechselnden Namen der Veranstaltungen, von neu auftauchenden und bald wieder verschwindenden Trials und Rallyes ließ ein wahrhaftiges Labyrinth der Alpenfahrten ent-

stehen, in dem sich selbst erfahrene Fachleute verirren. Einen Ariadnefaden in diesen Irrgarten zu legen und damit erstmals einen Wegweiser durch die Alpenfahrten zu schaffen schien folglich die vordringlichste Aufgabe dieser Arbeit.

Dies gelang mit Hilfe zweier Wissender, die weit mehr zu dem vorliegenden Werk beitrugen als nur die Lieferung und Ergänzung von Daten. Hans Christoph Graf Seberr-Thoss in München, bedeutender Automobil-Historiker und Mitglied der Commission Historique Internationale der F.I.A., hat die Bedeutung der Alpenfahrt für den Bau von Gebirgsstraßen aufgezeigt, die durch die Entwicklung des alpentauglichen Automobils notwendig geworden waren. Darüber hinaus brachte er sein immenses Wissen – teilweise noch von eigenen Erlebnissen getragen – über die Alpenfahrten der Zwischenkriegszeit mit ein. Andrew Swann in England wiederum hat sich in jahrelanger Arbeit dem Sammeln und Zusammentragen von wertvollen „Reliquien“, wie Ausschreibungen, Programmen, Originalresultaten, Rallyetafeln und Trophäen der Alpine Trials und Rallyes, gewidmet. Er gilt mit Fug und Recht als Experte zu den Themen Coupe Internationale des Alpes und Rallye des Alpes Françaises.

Im Jahre 1975, also vor einem Menschenalter, wurde die letzte große Alpenfahrt gefahren. Die neue Generation von Freunden des Motorsports ist aufgewachsen, ohne eine Alpenfahrt mitzuerleben. Und dennoch existiert sie weiter, in Gestalt von „Classic Alpine Rallies“, welche die Erinnerung wachhalten und auch heute noch die Menschen in ihren Bann ziehen. Sie stehen gleichsam als Denkmäler für den zweifellos wichtigsten Beitrag Österreichs zur Schaffung des alpentauglichen und bergfreudigen Automobils. Denn hier hat die Alpenfahrt anno 1910 ihren Anfang genommen, und hier wurde sie 1975 auch zum letzten Male zelebriert.

Wien, im Jahre 2004

Martin Pfundner

## Zur Jubiläumsausgabe

Als „Die Alpenfahrt“ vor sechs Jahren erschien, löste das Buch im In- und Ausland ein starkes Echo aus, weil das sehr komplexe Thema hier erstmals umfassend behandelt wurde. Es war beglückend zu erleben, wie viele Fahrer und deren Nachkommen, aber auch Werks-Archivare, Automobilhistoriker und Alpenfahrt-Fans ganz spontan neues Bildmaterial und unbekanntes Informationsmaterial verfügbar machten. Für mich bedeutete dies einen gewaltigen Zugewinn an Wissen. Ganz besonders die heikle Zwischenkriegszeit mit ihrer extremen Vielfalt an Alpenfahrten konnte dadurch weit klarer und konkreter dargestellt werden. Dank diesen vielen Nothelfern sah ich mich in der Lage, eine wesentlich erweiterte und verbesserte Jubiläumsausgabe zu gestalten, die in Erinnerung an die erste Veranstaltung von 1910 nun den stolzen Titel „100 Jahre Alpenfahrt“ trägt.

8

Wien, im Herbst 2009

Martin Pfundner

## Präludium am Stilfser Joch

Ein Alpenrennen 1898

Die Alten blickten ehrfurchtsvoll zu den höchsten Bergen auf und sahen am Olymp den Sitz der Götter. Ewig übt der Zauber vergletschelter Alpengipfel eine unglaubliche Faszination auf die Menschen aus und lockt zur Bergbesteigung. Die Alpen sind Europas berühmteste Bergkette, die sich vom Mittelmeer etwa entlang der französisch-italienischen Grenze über die Schweiz bis weit nach Österreich hinein in den Osten zieht. Sie erscheint wie ein Sperrriegel, der Süd- von Mitteleuropa auch klimatisch trennt. Diese Barriere war stets ein Hindernis, aber nie unüberwindlich. Der Mensch hat sich schon als Jäger auf schmalen Pfaden ins Hochgebirge gewagt, doch auch kriegerische Völker aus dem unwirtlichen Norden bezwangen die Alpen auf der Suche nach Sonne, genau wie die Touristenströme von heute.

Freilich waren die Gebirgswege nur zu Fuß oder höchstens zu Pferd oder Maultier benutzbar. Eine frühe Ausnahme machten Hannibals Elefanten (218 v. Chr.), womit erstmals schweres Kriegsgerät mit eigener Kraft die Alpen überschritt. Nach den Schilderungen des Polybios dürfte der Karthager aus Gallien über den Col du Clapier und den seither durch einen Erdbeben verschütteten Savine-Coche südlich des Mont Cenis in Italien eingedrungen sein. Dieses Bravourstück fand allerdings keine Wiederholung. Zu den ältesten alpenüberschreitenden Handelswegen, vielleicht schon in der Bronzezeit, zählten jedenfalls auch der Große St. Bernhard und weiter östlich der Brennerpaß. Römische Feldherren erteilten dann Befehle zum großzügigen Bau von vorbildlich angelegten und befestigten, ja sogar frostsicheren Heer-

1. Vor 2222 Jahren überquerte der karthagische Feldherr Hannibal mit seinem Heer und Kriegselefanten die Alpen, um ins Herz des Römischen Reiches vorzustößen (Kupferstich aus 1743).

Copyrighted image

Copyrighted image

Copyrighted image

straßen, die der raschen Truppenverlegung dienten, aber auch als Handelswege genutzt wurden. Diese Römerstraßen<sup>1</sup> wurden auf gestampftem Boden und einem Fundament aus großen Steinen gebaut, darüber Schutt und Sand oder gar Mörtel, in den wiederum oben abgeflachte Steine eingebettet waren. Gestampfter Kies bildete den Belag dieser stets bombierten Straßen, wodurch das Wasser seitlich abfließen konnte. Die Römer mußten natürlich auch die Alpen bezwingen. Dabei bauten sie ihre Straßen meist am sonnseitigen Hang der Berge. Weil sie auf den Bau von Kehren verzichteten, waren die alpinen Römerstraßen oft sehr steil.

Gnaeus Pompejus ließ 77 vor Christi Geburt die Straße über den Mont Genève ausbauen, Gajus Julius Caesar 57 v. Chr. die über den Gran San Bernardo und Claudius Drusus, der Stiefsohn des Augustus, ließ um 15 v. Chr. an der Straße über den Reschenpaß arbeiten. Später im I. Jahrhundert wurde auch der Simplon in der Schweiz erschlossen und der Brenner ausgebaut, über den dann die bedeutende Römerstraße von Aquileia nach Augsburg führte.

Mit dem Zusammenbruch des Weltreichs verfielen auch die Römerstraßen, ihre Trassen wurden aber durch das ganze Mittelalter weiterhin in viel primitiverer Form genutzt. In dieser Zeit gewann der Bergbau in den Alpen sehr an Bedeutung, was zur Aufwertung der alten Römerstraße über Radstätter Tauern und Katschberg als wichtige Nord-Südverbindung führte. Im XIII. und XIV. Jahrhundert traten in der Schweiz der St. Gotthard und der heute vergessene Septimerpaß (Graubünden) als wichtige Verbindungen zwischen Deutschland und Italien hinzu. Für den alpenüberschreitenden Verkehr entwickelten sich vor allem drei wichtige Handelsplätze, nämlich Grenoble im Westen und Innsbruck sowie Bozen weiter östlich entlang der Brenner-Route. Über diesen Paß zogen auch, mit Otto I<sup>2</sup>. beginnend, zahlreiche deutsche Könige nach Rom, um dort zum Kaiser gekrönt zu werden. Die Brennerstraße<sup>3</sup> wurde im späten XVIII. Jahrhundert neu gebaut, als nämlich die Verbindung nach Mailand von gesteigerter Wichtigkeit wurde – das Herzogtum war im Spanischen Erbfolgekrieg an Österreich gefallen.

2. Die großen Römerstraßen waren gepflastert und von einer Bauqualität, die erst um 1800 vereinzelt wieder erreicht wurde. Die Pflastersteine wurden von geschickten Steinklopfern so behauen, daß sie sich gut zu einer kontinuierlichen Oberfläche zusammenfügen ließen.
3. Auf einem gefährlichen Gensenstein zogen Napoleons Soldaten über die Alpen nach Italien.

Copyrighted image

4. Auf einem Maultier reitend führte der Erste Konsul Napoleon Bonaparte 1800 seine Armee mühsam über den Großen St. Bernhard und besiegte die Österreicher bei Marengo. Jacques Louis David verdichtete diesen Maultierritt zu einem gloriosen Propagandabild, das den Korsen auf einem feurigen Schimmel zeigt. Sogar die Namen Bonaparte, Hannibal und Karolus Magnus sind in die Felsen des Gran San Bernardo gemeißelt.

5. Napoleon war es dann auch, der strategisch wichtige Alpenübergänge modern ausbauen ließ. Damit konnten selbst Pferdewagen den Mont Cenis überwinden.

Copyrighted image

6. So etwa müssen sich Goethes Italienreisen abgespielt haben. Eine Schweizer Postkutsche am St. Gotthard, über den die erste Rückreise des Dichters ging. Noch im Eisenbahnzeitalter hielt sich die Kutsche für den Nahverkehr.

Copyrighted image



Der Bau von gepflasterten Heerstraßen<sup>4</sup> war ein essentielles Element im strategischen Konzept Napoleons. Der Korse machte auch vor den Alpen nicht halt. Er ließ eine weitere Nord-Südverbindung in der Schweiz über den Simplon<sup>5</sup> schaffen wie auch die West-Ost-Verbindung von Frankreich nach Italien über den Mont Cenis ausbauen und modernisieren. Dem Wiener Kongreß und der Neuordnung Europas ist wenig später die Stilsferjoch-Straße (Stelvio) zu verdanken, die eine engere Anbindung von Lombardei-Venetien an Österreich erlaubte.

Dann aber kam das Zeitalter der Eisenbahn. In Europa wie auch in Nordamerika wurde mit dieser Entwicklung vor allem der Güterverkehr auf eine völlig neue Basis gestellt und auf ein weit höheres Niveau gebracht. Ab der Mitte des XIX. Jahrhunderts gab es auch einige atemberaubend grandiose Projekte zur Schaffung leistungsfähiger Verbindungen quer über die Alpen. Die erste Bergbahn dieser Art war die 1848 bis 1854 errichtete Semmering-Bahn<sup>6</sup> mit 16 Viadukten und 15 Tunnels. Die Entwicklung des aufwendigen Tunnelbaus spielte dabei eine immense Rolle, das Kapital hierfür war verfügbar, auch für weitere Großprojekte wie die 1867 in Dienst gestellte Brennerbahn oder die 1882 vollendete St. Gotthard-Bahn in der Schweiz. Der Personenverkehr bediente sich ebenfalls der Eisenbahn. Dies löste eine erste Welle des Tourismus aus, der ziemlich stark im Zeichen des erwachenden Alpinismus stand. Das Bergsteigen wurde zur Kulthandlung, in London wurde 1857 der „Alpine Club“ gegründet, dem 1862 der „Österreichische Alpenverein“ in Innsbruck und 1865 die Schweiz und Italien folgten. Erst 1869 kam es zur Gründung des Deutschen Alpenvereins, und der Club Alpin Français war 1874 ein ausgesprochener Nachzügler.

Die diversen Alpenvereine machten also Werbung für den Alpinismus und das Bergsteigen, weshalb sie sich sehr positiv zur Erschließung der Alpenregionen durch die Eisenbahn stellten, und später dann auch zum Automobi-

7. Dann kam die Eisenbahn. Gigantische Bauprojekte waren zur Überwindung der Alpenpässe nötig. Die Semmeringbahn machte den Anfang, sie verband Wien mit der Hafenstadt Triest.

8. Carl Ghega war der begnadete Schöpfer dieser ersten großen Gebirgsbahn, die er von 1848 bis 1854 erbaute. Kaiser Franz Joseph erhob ihn zum Ritter v. Ghega.

9. Mit einem Peugeot Quadricycle wie diesem fuhr Graf Cognard 1895 über den St. Gotthard – erstmals bezwang damit ein Benzinwagen einen hohen Alpenpaß. Es darf vermutet werden, daß der Graf den Baldachin vorher abmontieren ließ.



Imagem com direitos autorais

lismus<sup>7</sup>. Der erst im letzten Drittel des XX. Jahrhunderts einsetzende Massentourismus stellte ja noch lange keine Gefahr für ökologisch sensible Hochgebirgszonen dar.

Zur Bewältigung der Tourismus-Bedürfnisse wurde die Postkutsche weitgehend auf den Zubringer- und Nahverkehr zurückgedrängt. Der Triumphzug der Eisenbahn im XIX. Jahrhundert bedeutete alles in allem aber gleichzeitig eine Phase der drastischen Stagnation im Straßenbau, ganz besonders in den Alpen.

In dieser Phase der Entwicklung trat das Automobil auf den Plan, mit Benzin-, aber anfangs auch mit Dampfmotor. Es mußte sich erst mühsam gegenüber der Eisenbahn einen Platz an der Sonne erkämpfen, denn die Erfordernisse des XIX. Jahrhunderts seitens Industrie, Landwirtschaft und – nicht zu vergessen – Militär waren durch die Eisenbahn abgedeckt. Das junge Automobil bediente sich des sehr publikumswirksamen Automobilsports, um sich im Bewußtsein der Öffentlichkeit zu profilieren. Er sollte gleichzeitig auch der Weiterentwicklung und Verbesserung des Automobils dienen, doch darf man seinen Propagandawert niemals außer Betracht lassen. Die Wettbewerbsfahrt des Jahres 1894 von Paris nach Rouen stand am Beginn des Automobilsports, doch dies trug sich im nordfranzösischen Flachlande zu.

Aus dem Jahre 1895 aber ist die erste Bezwingung des St. Gotthard-Passes in der Schweiz durch einen Benzinwagen überliefert. Dies schaffte der Graf Cognard<sup>8</sup> mit einem Peugeot Quadricycle, eine wichtige Pioniertat, allerdings ohne jeglichen Wettbewerbscharakter. Der war hingegen 1897 beim ersten Bergrennen der Geschichte voll gegeben. In den Bergen der Seealpen oberhalb von Monte Carlo und Nizza wurde die Bergstraße La Turbie gestürmt.

10. Das erste Rennen in den Alpen fand 1898 in Österreich statt, bei der Automobilfahrt durch Südtirol. Baron Liebig auf seinem 7 PS Benz auf der Hochfinstermünzstraße – er mußte „wegen ernstest Unwohlseins“ aufgeben.

Imagem com direitos autorais

Ein 15 hp De Dion-Dampfwagen siegte mit dem Fahrer „Pary“ am Steuer – hinter diesem Pseudonym versteckte sich ein gewisser André Michelin. Das Beispiel von La Turbie machte Schule, vor allem in Frankreich, Österreich und Italien, aber auch in Deutschland und selbst in Belgien und England.

Doch was war ein kurzes Bergrennen im Vergleich mit der ersten großen Bewährungsprobe des Automobils in einem langen Straßenrennen durch die Alpen? Es war dies die „Automobilfahrt durch Südtirol“ des Jahres 1898. Sie führte von Trafoi auf das Stilfserjoch (heute besser als Stelvio bekannt) und über Cortina d’Ampezzo auf den Mendelpaß oberhalb von Bozen. Veranstalter war der Österreichische Touring-Club, der auf derselben 465,6 km langen Strecke gleichzeitig ein Radrennen austrug. Fünf Wagen waren für die Fahrt gemeldet, doch leider mußte sich der Wiener Druckereibesitzer Chwalla telegraphisch entschuldigen, und auch Direktor Emil Jellinek war verhindert, weil sein neuer Daimler noch nicht einsatzbereit war.

*[Gottlieb] Daimler hatte trotz seines bereits vorgerückten Alters die Strapazen vielstündiger, anstrengender Eisenbahnfahrt nicht gescheut und war direkt aus der Schweiz mit dem Morgenzuge in Bozen mit seinem per*

11. Die drei Teilnehmer in Trafoi vor dem Start, v.l.n.r.: N° 15 Adalbert Hermann/Wilhelm Bauer, Daimler, N° 16 Theodor Freiherr v. Liebieg, Benz, und N° 14 Josef Eduard Bierenz/Wilhelm Werner, Daimler

*Bahn angekommenen Wagen eingetroffen, der mit der neuen magnet-elektrischen Zündung versehen war, um an der Fahrt teilzunehmen,*

allerdings nur als Beobachter. So schrieb Ö.T.C.-Präsident Dr. Eduard Suchanek in einem Bericht. Zwei Daimler traten gegen den 7 PS Benz des großen Automobilpioniers Baron Theodor Liebieg an, der aber „wegen Unwohlseins“ bald ausschied, nicht ohne vorher am Stilfser Joch noch seine Fahrkunst unter Beweis gestellt zu haben.

*Nachdem die ersten Serpentina in verhältnismäßig langsamerem Tempo zurückgelegt worden waren, steigerte sich nach Passieren des Festungswerkes Hommagoi dasselbe auf gerader, fallender Straße bald zu unheimlichem Renn tempo, zumal Baron Liebieg, der mit Direktor Jellinek gewiß der älteste und erfahrene österreichische Automobilist ist, mit verblüffender Steuerkunst die Serpentina ober uns nehmend, unseren Augen baldigst sichtbar wurde. Die Schnelligkeit dieser gewiß mit vierzig Kilometer dahinsausenden Jagd ...*

machte dann die Verständigung zwischen den beiden Fahrzeugen vollkommen unmöglich, erinnerte sich Suchanek später. Man mag heute über die bescheidene Zahl von drei Teilnehmern lächeln, doch soll man nicht vergessen, daß beim ersten Gordon Bennett-Rennen zwei Jahre später, anno 1900, auch nur fünf Wagen an den Start gingen. Und liest man in den damaligen Zeitungsberichten über die unsagbaren Schwierigkeiten mit gleitenden oder gerissenen Treibriemen der Kraftübertragung, dann wird einem klar, welch ein monumentales Unterfangen diese Hochgebirgstour war:

*In Untermais, einer Vorstadt Merans, mußten wir einen Aufenthalt von zehn Minuten nehmen, da die Naht am vierten Geschwindigkeitsriemen*

Imagem com direitos autorais

*schon zirka 15 km früher losgegangen war; da Monteur Werner noch immer Baron Liebieg auf seinen Fersen glaubte, wurde leider nur eine höchst oberflächliche Reparatur des Riemens vorgenommen, was sich alsbald bitter rächte. Kaum waren etwa 8 km gegen Bozen zu zurückgelegt worden, riß der schon etwas gebrauchsmüde Riemen neuerdings, und zwar gleich in mehrere Stücke ...*

12. Die beiden Daimler und der Benz wurden danach von einem geschickten Graphiker in eine prachtvolle Berglandschaft vor dem Trafoi-Hotel hineinkomponiert. Das konnte man vor hundert Jahren schon ganz ohne Computer.

13. Der Siegerwagen, ein 6 PS Daimler von Adalbert Hermann mit seinem Beifahrer Dr. Th. Christomanos, dem Daimler-Werksfahrer Wilhelm Bauer (am Steuer) und dem Journalisten Findling.

Изображение, защищенное авторским правом

Es siegte schließlich der 6 PS Daimler von Adalbert Hermann mit Wilhelm Bauer am Volant vor Josef Eduard Bierenz' 4 PS Daimler, den Wilhelm Werner lenkte und in dem Dr. Suchanek als Schiedsrichter mitfuhr. Trotz Daimlers Freude über den Erfolg mußte man doch eine wichtige Lehre aus der Südtirolfahrt ziehen. Die mieslichen Erfahrungen mit der Unzulänglichkeit des Leders bei Gebirgsfahrten bewirkten eine konstruktive Neuorientierung. Die Daimler-Riemenwagen verschwanden bald danach in der Versenkung und machten dem neuen Modell Phönix mit Kettenantrieb Platz.

17

Präludium am Stilfser Joch

Материал, защищенный авторским правом

Die beiden Bewerber waren gleichzeitig Partner der Firma „Erste österreichische Daimler-Motor-Unternehmung Bierenz & Hermann“ in Wien. Wilhelm Bauer war von Beruf „Daimler-Fahrmeister“ in Cannstatt, er verunglückte 1900 beim Bergrennen La Turbie tödlich. Auch Wilhelm Werner arbeitete bei Daimler in Cannstatt, er wurde später von Wilhelm II. als Leibchauffeur mit dem Titel eines kaiserlichen Oberwagenführers angeworben.

Diese grandiose Alpenpremiere geriet fast in Vergessenheit, weil der Ö.T.C. bald danach durch den rückläufigen Radsport in eine schlimme finanzielle Krise geriet, die vom Sturz ihres Gründerpräsidenten Suchanek begleitet war. Der Club spielte danach lange Jahre im Automobilsport keine Rolle mehr. Dieser unterstand vielmehr dem Österreichischen Automobil Club, der mit einem Anflug von Überheblichkeit auf den Ö.T.C. als „Radfahrerverein“ herabblickte und keine Notwendigkeit sah, die epochale Pioniertat seines Konkurrenzclubs im Bewußtsein der Automobilwelt wachzuhalten. Das blieb den eigenen Veranstaltungen wie Exelberg und Semmering vorbehalten. Man darf die Automobilfahrt durch Südtirol auch nicht als Vorläuferin der Alpenfahrten darstellen, wie dies gelegentlich getan wird, denn diese war ein reines Geschwindigkeitsrennen und keine Zuverlässigkeitsfahrt.

Der Automobilsport französischer Prägung hieß Rennsport. Nach dem „Concours des voitures sans chevaux“ Paris-Rouen 1894 mit einer Jury-Entscheidung über den Sieger hatte eine erregte Grundsatzdebatte über den Charakter von Motorsportveranstaltungen eingesetzt, bei der sich der aus dem Fahrradsport entstandene Touring Club de France für den „concours“ (Trial oder Wertungsfahrt) mit komplizierter Punktwertung aussprach, während eine andere Gruppe unter Comte Albert de Dion und dem Journalisten Paul Meyan „la course“, das reine Geschwindigkeitsrennen, favorisierte. Meyan legte im *Figaro* vom 11. September 1895 dar, warum „la course“ dem „concours“ vorzuziehen wäre. Siegt der schnellste Mann, dann versteht das die ganze Welt. Die Menschen wollen ein Rennen, den Kampf. Das amüsiert sie, daran erinnern sie sich. Der „concours“ hingegen ist etwas für den Spezialisten, den Ingenieur mit Interesse für technische Details, von denen die breite Öffentlichkeit nichts weiß und nichts versteht. Dies führte Ende 1895 zur Gründung des elitären Automobile Club de France, der zum Vorbild aller anderen Automobil Clubs werden sollte. Dessen Programm konzentrierte sich auf die großen Stadt-zu-Stadt-Rennen, die sich meist im Flachland zutragen. Erst im Jahre 1902 führte das Rennen Paris-Wien, kombiniert mit der Gordon Bennett-Trophy Paris-Innsbruck, ins Gebirge, wo der schreckliche Arlberg mit seinen dräuenden Abstürzen die Fahrer in Furcht und Schrecken versetzte. Die kontinentaleuropäischen Länder folgten grosso modo dem französischen Leitbild, vielleicht unter etwas verstärkter Betonung der Bergrennen. „La course“ hatte sich durchgesetzt, „le concours“ fand keinen Anklang.

Nur auf den Britischen Inseln gingen die Uhren anders, dort machten einschneidende Speed Limits die Abhaltung von Geschwindigkeitsrennen auf öffentlichen Straßen unmöglich. Das drängte die Briten zum „concours“, den sie nun zu einer eigenen Form des Motorsports entwickeln mußten. Das gelang ihnen im Jahre 1900 mit dem 1000 Mile Trial, einer gigantischen Propa-

Изображение, защищенное авторским правом

14. In England wurde 1900 das 1000 Mile Trial gefahren und damit die große Zuverlässigkeitsfahrt aus der Taufe gehoben. Es war dies eine interessante Alternative zu den Straßenrennen französischen Zuschnitts. Das Bild zeigt die Wagen am Umkehrpunkt in Edinburgh, vorne zwei 7 hp Richard (Startnummern 46 und 47).
15. Der in England lebende bayerische Porträtmaler Hubert v. Herkomer war es, der das Trial auf den Kontinent, und zwar nach Mitteleuropa brachte. Die drei Herkomer-Fahrten der Jahre 1905 bis 1907 bewirkten gewaltige Verbesserungen an den Tourenwagen.
16. Sieger der ersten Herkomer-Fahrt 1905 war Edgar Ladenburg auf einem 40 PS Mercedes.

Изображение, защищенное авторским правом

gandafahrt für das Automobil von London bis nach Edinburgh und zurück. In diesem Trial fuhren die 65 Konkurrenten nicht wie bei einem Rennen im direkten Kampf auf Zeit gegeneinander. Sie traten vielmehr gegen den Veranstalter an, der gewisse Aufgaben stellte, die es zu erfüllen galt. Für Nichterfüllung solcher Aufgaben gab es Strafpunkte, woraus ein schulnotenartiges Wertungssystem resultierte. Es galt, vorgegebene Geschwindigkeiten einzuhalten oder auch bei Bergprüfungen die Steigungen mit allen an Bord befindlichen Passagieren zu bewältigen. Aussteigen brachte Strafpunkte. In England und Schottland fand man an solchen Trials Gefallen, es entwickelte sich ein eigenes insulares Sportprogramm.

Ein in England lebender berühmter Porträtmaler namens Hubert v. Herkomer war es dann, der bei einem Heimaturlaub dem Präsidenten des Bayerischen Automobil Clubs die Abhaltung eines solchen Trials in Deutschland schmackhaft machte. Die berühmten Herkomer-Fahrten der Jahre 1905 bis 1907 machten die Zuverlässigkeitsfahrt englischer Prägung auch in Mittel-





17. Nach dem Ende der drei Herkomer-Fahrten stiftete Prinz Heinrich von Preußen, Bruder des Deutschen Kaisers, die Prinz Heinrich-Fahrt der Jahre 1908 bis 1910. Er hatte persönlich an Herkomer-Konkurrenzen auf Benz teilgenommen.

europa heimisch. 1905 führte die erste Herkomer-Konkurrenz über den Kesselberg, den schon Goethe auf dem Wege nach Italien per Kutsche zu bezwungen hatte. Die Herkomer-Fahrt 1906 mit Startort München ging über Wien und den Semmering in die Alpen, nach Klagenfurt und von dort nach Innsbruck, um über den Zirlerberg wieder nach München zu gelangen. Prinz Heinrich von Preußen, Bruder des Deutschen Kaisers, ein passionierter Automobilist, fuhr nicht nur selbst auf einem Benz bei diesem Herkomer-Trial mit, er stiftete auch einen wertvollen Wanderpreis aus 15 Kilogramm reinen Silbers für die Prinz Heinrich-Fahrten der Jahre 1908 bis 1910. 1909 war Österreich-Ungarn in die Fahrt eingebunden, wenn die Strecke auch nur über die Tatra – quasi eine Verlängerung der Alpen nach Osten – lief. All das bewirkte auch ein starkes Engagement der österreichischen Automobilindustrie. Laurin & Klement, die Reichenberger Automobil-Fabrik (R.A.F.) und die Wiener Neustädter Daimler nahmen mehrmals an den Prinz Heinrich-Fahrten teil. 1910 trug es sich zu, daß diese Austro-Daimler<sup>9</sup> mit den Fahrern Ferdinand Porsche, Eduard Fischer und Heinrich Graf Schönfeldt einen dreifachen Gesamtsieg herausfuhren. So ebneten die in ganz Europa berühmt gewordenen Herkomer-Konkurrenzen und Prinz Heinrich-Fahrten den Zuverlässigkeitsprüfungen, also dem Trials-Sport, auch den Weg nach Österreich. Der Österreichische Automobil Club schaltete sich, vorerst klein und bescheiden, schon 1905 mit der Tourenfahrt Wien-Breslau-Wien in diese neue Sportdisziplin ein. Die Herkomer- und Prinz Heinrich-Teilnehmer hatten da und dort auch einen kleinen Alpen-Vorgeschmack mitgenommen.

In diesen Jahren entdeckte der englische Motorjournalist Charles L. Freeston seine Passion für das kontinentale Hochgebirge, womit er unter seinen wohlhabenden und reiselustigen Landsleuten keineswegs allein war. Er fuhr allerdings nicht per Bahn oder Postkutsche zu den Bergen, sondern verquickte seine Gebirgsleidenschaft mit der Liebe zum Automobil. Die abenteuerlichen Fahrten über hochalpine und noch schrecklich primitive Paß-

18. Die letzte Prinz Heinrich-Fahrt 1910 erlebte einen Dreifach-Gesamtsieg der Wiener Neustädter Daimler-Wagen mit den Fahrern Ferdinand Porsche (am Steuer des hellen Wagens, mit seiner fünfjährigen Tochter Louise, später verheiratete Piëch, im Fond), Eduard Fischer (im dunklen Wagen) und Heinrich Graf Schönfeldt (nicht im Bilde). Aufnahme am Ziel in Bad Homburg.

Изображение, защищенное авторским правом

straßen faszinierten ihn, schlugen ihn buchstäblich in Bann. So schrieb er das Buch *The High Roads of the Alps*, das 1910 zum ersten Male erschien und viele weitere Auflagen erlebte. Freeston hatte sich mit diesem Standardwerk als der große Alpen-Experte profiliert, so daß sein Werk auch in deutscher Sprache<sup>10</sup> aufgelegt wurde. Die Auswirkungen dieses Buches auf den Straßenbau zur Verbesserung bestehender und Schaffung neuer Alpenübergänge müssen groß gewesen sein, lassen sich aber kaum quantifizieren. Als man in Österreich die Alpenfahrt erfand, war es kein Wunder, daß Freeston diesen Wettbewerb bald unter die Lupe nahm, wovon im nächsten Kapitel die Rede sein wird.

1. Der kaiserlich königliche Österreichische Automobil Club hat die Alpenfahrt begründet und durch fünf Jahre zum bedeutendsten Trial ausgebaut. Die damals in der Donaumonarchie allgegenwärtigen Buchstaben k.k. inspirierten Robert Musil zum Phantasieland Kakanien mit unverkennbar österreichischem Charakter.

Das Trial englischer Machart wurde vom Österreichischen Automobil Club sehr früh in adaptierter Form übernommen. Im Jahre 1905 fand eine „Tourenfahrt mit Zuverlässigkeits-Konkurrenz“ auf der Strecke Wien-Breslau-Wien statt. Danach setzte der Club 1906 mit der „Voituretten-Konkurrenz“ einen Schwerpunkt zur Entwicklung und Förderung leichter, kleiner und billiger Autos. Sie führte von Wien nach Graz und zurück. In den beiden Jahren danach mauserte sich die Veranstaltung zu einer „Internationalen Prüfungsfahrt für kleine Wagen“ über die verlängerte Distanz Wien-Klagenfurt-Wien. Man fuhr auf der Reichsstraße und hatte den Semmering zweimal zu bewältigen, das war also keine besonders schwere Prüfung. 1907 war das Interesse groß, 50 Fahrzeuge nahmen an der Fahrt teil. Von da an ging's bergab, und 1908 fuhren nur halb so viele Teilnehmer auf der selben Strecke. Am schwindenden Interesse änderte sich auch 1909 nichts, obwohl man den Wettbewerb für die nächsthöhere Kategorie der leichten Wagen öffnete und von Wien nach Triest und zurück fuhr. Die Idee der Voituretten-Konkurrenz war ausgereizt, man mußte ein neues Konzept suchen.

Da meldete sich ein Clubmitglied mit einer interessanten Proposition zu Wort, der frischgebackene Baron Walther Franz. Sein Vater war als Sectionschef, Herrenhausmitglied und Präsident des evangelischen Oberkirchenrates anno 1909 von Kaiser Franz Joseph in den erblichen Freiherrnstand erhoben worden. Der junge Baron meinte, man solle anstatt der Voituretten-Konkurrenz etwas für die Aufzucht des bergfreudigen Automobils tun. Dazu bedürfe es einer Fahrt über die Alpenpässe, um die Bergtauglichkeit der Automobile auf die Probe zu stellen und dadurch zu verbessern. Der Österreichische Automobil Club griff den Gedanken auf und schrieb für das Jahr 1910 die Alpenfahrt aus. Damit nahm eine Entwicklung ihren Anfang, die mehr als sechzig Jahre lang nicht nur die Sportwelt begeisterte, sondern in diesem Zeitraum die Bergfreudigkeit und Zuverlässigkeit des Automobils dramatisch verbesserte.

Für den Markgrafen Alexander Pallavicini, 1909 zum Präsidenten des Österreichischen Automobil Club gewählt, war der Juni 1910 ein ereignisreicher, hektischer Monat. Es begann mit dem Dreifachsieg der Austro-Daimler bei der Prinz Heinrich-Fahrt in Deutschland. Zehn Tage danach, am 17. Juni, geruhte der achtzigjährige Kaiser Franz Joseph „mit allerhöchster Entschliebung“, die „Führung der Ehrenbezeichnung k.k.<sup>1</sup> im Titel des Vereins“ zu genehmigen. Diese Huldbezeugung schützte aber nicht vor dem Beschluß der Statthalterei von Niederösterreich, der Durchführung des traditionsreichen Semmering-Rennens 1910 die Genehmigung zu versagen. Die disziplinslose Raserei der Zuschauer nach dem Semmeringrennen 1909 hatte zu einer Interpellation im Niederösterreichischen Landtag geführt. Ein derartiges Sicherheitsrisiko mußte künftig unterbunden werden, der k.k. Statthalter unterfertigte die Entscheidung höchstpersönlich. Freudlos setzte Graf Erich

Imagem com direitos autorais

Kielmansegg seine Signatur unter dieses Papier, denn er war ein Freund des Automobils. 1899 hatte er am ersten Semmeringrennen teilgenommen, als Passagier in Emil Jellineks Daimler.

Für den Club und seinen Präsidenten kam dies als Schock, denn damit war die große Traditionsveranstaltung gestorben. Da war es ein großer Trost, daß die schrullige Idee des Baron Franz, diese Alpenfahrt, unmittelbar vor der Türe stand. Sie wurde am 26. Juni gestartet – und jetzt mußte sie zum Erfolg werden, das war nun von allergrößter Wichtigkeit. Der Termin dieser Alpenfahrt lag recht unglücklich, er überschneidete sich unmittelbar mit der Zar Nikolaus-Tourenfahrt in Rußland und lag bloß zwei Wochen nach der großen Prinz Heinrich-Fahrt. An dieser hatten sich zwei bedeutende österreichische Automobilfabriken, Austro-Daimler und R.A.F., stark engagiert, so daß sie keine Wagen für die Alpenfahrt bereit machen konnten und auf eine Nennung verzichten mußten.

Nur die böhmische Marke Laurin & Klement nahm mit einem offiziellen Team und der ersten Fahrergarnitur an der Alpenfahrt über eine Distanz von 867 km teil. Da war Graf Paul Draskovich, ein unabhängiger Herrenfahrer, der sich nicht nur in der letzten Voituretten-Konkurrenz ausgezeichnet hatte, sondern auch bei der sehr viel schwereren Bosnien-Fahrt des Jahres 1908, die durch die Schluchten des Balkan führte. Otto Hieronimus wiederum war Chefkonstrukteur bei Laurin & Klement und erfahrener Rennfahrer, der schon 1905 auf Mercedes den Tagessieg in Rekordzeit beim Bergrennen La Turbie errungen hatte. Das Team wurde komplettiert durch den jungen Grafen Sascha Kolowrat, der auch im Verwaltungsrat von Laurin & Klement saß und sich für den Sparteinsatz stark machte. Ihm wurde der bekannte Redakteur der *Allgemeinen Automobil Zeitung (AAZ)*, Adolf Schmal-Filius, als Kontrollor zugeteilt, denn jeder Fahrer mußte während der Alpenfahrt ständig von einem neutralen Beobachter begleitet sein, der dem Veranstalter alle Regelverstöße zu melden hatte. Über den Wetterschutz im Wagen wußte Schmal-Filius zu berichten:

2. Otto Hieronimus am Steuer seines Laurin & Klement macht Rast auf der Katschberghöhe. Am Trittbrett sitzt Ferdinand Porsche (mit Kappe und Brille), der Beobachter von der Austro-Daimler-Konkurrenz. Sein neuer Alpenwagen ist noch nicht startklar.

Imagem com direitos autorais

3. Auf die Kontrollore, meist Offiziere der k.u.k. Armee, kamen mitunter auch unangenehme Aufgaben zu. Hier steht der Kontrollor auf der hinteren Stoßstange, um die durchdrehenden Räder von Heinrich Schimmelpfengs Oryx-Wagen (in Berlin gebaut) besser zu belasten. Bei Regen und Schnee waren solche Situationen gar nicht selten.

*Wir hatten statt des Daches eine Schutzmaßregel „Patent Kolowrat, das siamesische Zwillingsspaar Schwestern Blazek“ ... Die hinteren Sitze des Automobils werden mit einem undurchlässigen Aéroplanstoff bespannt, in den zwei Löcher geschnitten sind, durch die die Passagiere ihre Köpfe stecken. Der übrige Körper befindet sich also vollkommen verdeckt. In der Mitte zwischen den beiden Köpfen ist eine Art Aermel eingenäht, durch die Passagiere einen Arm ins Freie stecken können, falls einer von ihnen das Bedürfnis haben sollte, sich die Nase zu kratzen.*

4. Schwungvoll meistert Graf Sascha Kolowrat den gefürchteten Katschberg auf dem zopferdekräftigen Wagen des siegreichen Laurin & Klement-Teams.

Изображение, защитено с авторско право

Am ersten Tag führen die 16 Teilnehmer von Wien über Semmering und Niedere Tauern nach Schladming, dies bei elendem Regenwetter auf miserablen Straßen. Die Schwierigkeiten der zweiten Tagesetappe nach Klagenfurt hießen vor allem Tauernpaß und der gefürchtete Katschberg. Damit waren die härtesten Strecken überwunden, und der dritte Tag mit Etappenziel Graz verlief eher problemlos, genau wie der vierte Tag mit Endziel in Wien. Nur fünf Fahrer konnten die Fahrt „propositionsgemäß beenden“. Es waren dies die Grafen Draskovich und Kolowrat, weiters Robert Koch, Prokurist bei Opel & Beyschlag, mit einem Prinz Heinrich-Opel, John Diehle auf einem in Berlin gebauten N.A.G. 45 hp und Louis Obruba mit seinem kleinen 11 PS Mathis. Als Sechster reklamierte sich Otto Hieronimus im Zuge eines Protests dieser Gruppe hinzu. Der wichtige Teampreis ging nicht ganz unerwartet an die drei Laurin & Klement von Draskovich, Kolowrat und Hieronimus. Obruba, der Vertreter der damals noch deutschen Marke Mathis – das Elsaß gehörte von 1871 bis 1919 zum Deutschen Reich –, gewann auch noch einen Sonderpreis von 1500 Kronen: Sein Wagen hatte die Alpenfahrt mit dem geringsten Benzinverbrauch beendet.

Nach diesem Achtungserfolg für eine völlig neuartige Prüfung hatte der k.k. Ö.A.C. keine Wahl – die Alpenfahrt mußte zu einem bedeutenden Ereignis

5. Louis Obruba konnte sich meist auf Wassernachfüllen beschränken, denn sein kleiner Mathis-Wagen von 11 PS war nicht nur pünktlich an den Kontrollen, sondern auch besonders sparsam. Das trug Obruba noch einen Sonderpreis von 1500 Kronen für den Wagen mit dem geringsten Benzinverbrauch ein.

Изображение, защитено с авторско право

ausgebaut werden, zur österreichischen Paradeveranstaltung, als Nachfolgerin des Semmering-Rennens. Sie wurde im Mai 1911 zum zweiten Male ausgetragen, diesmal über eine Distanz von 1421 km, unter Einbeziehung schwieriger Alpenpässe, von denen Katschberg und Loiblpaß mit Steigungen von 30 % besondere Anforderungen an die Wagen stellten. Bei der Abwage in Wien bemerkten kenntnisreiche Beobachter, daß die alten Holzspeichenräder – in England „artillery wheels“ genannt – von den modernen Drahtspeichenrädern fast völlig verdrängt worden waren. Bei diesem Anlaß fand Graf Alexander Kolowrat Zeit und Muße, seine wichtigsten Gegner zu „kinematographieren“. Auch diese neumodische Passion des ideensprühenden böhmischen Grafen mündete in ein durchaus kommerzielles Unternehmen, die Sascha-Filmgesellschaft.

Der Starter schickte schließlich 51 Wagen auf die Reise, von denen allein 30 in den zehn teilnehmenden Teams zusammengefaßt waren, die sich um den begehrten Team-Preis bewarben. Nach abenteuerlicher Fahrt langten schließlich 41 Automobile mehr oder weniger wohlbehalten in Wien ein, zwölf darunter mit weißer Weste, also ohne Strafpunkte. Im Mittelpunkt des

6. Bei der Abnahme zur Alpenfahrt 1911 „kinematographierte“ Graf Sascha Kolowrat seine wichtigsten Konkurrenten, hier den Austro-Daimler von Graf Heinrich Schönfeldt. Diese neumodische Passion des ideensprühenden böhmischen Grafen mündete in ein großes kommerzielles Unternehmen, die Sascha-Filmgesellschaft.

7. Auf der Höhe des Loiblpasses, rechts zwei Wagen des Austro-Daimler-Teams, von Graf Heinrich Schönfeldt selbst fotografiert.

Изображение, защитено с авторско право

8. August Horch, kürzlich mit Krach bei den Horch-Werken ausgeschieden, fährt mit seinem neuen Audi in Bad Aussee ein. Er beendete die Alpenfahrt 1911 strafpunktfrei, ein schöner erster Erfolg für die von ihm neugegründete Marke Audi.

9. Mr. Bush kam aus Coventry, um den englischen Daimler mit 25 hp Knight-Schiebermotor von Valentin Kadlczik zu pilotieren, was er mit Erfolg tat. Er fand die Alpenfahrt weit schwieriger als die Herkomefahrt 1906, die er auf einem Coventry-Daimler vom Werk bestritten hatte.

Interesses stand damals stets der Kampf der aus jeweils drei Wagen bestehenden Markenteams. Hier war es zu einem harten Dreikampf des Vorjahrsiegers Laurin & Klement mit Austro-Daimler und der jungen deutschen Audi-Mannschaft gekommen. Der Konstrukteur und mehrfache Firmengründer August Horch war mit Krach aus der Firma Horch ausgeschieden und hatte seiner neuen Firma den Namen Audi – lateinisch für „horch!“ – gegeben. Der routinierte Trials-Fahrer Horch kam auch anstandslos ins Ziel, doch die Fahrer Hans Zeidler und Alexander Graumüller hatten Strafpunkte aufgeladen. Bei Laurin & Klement stand diesmal Otto Hieronimus mit weißer Weste da, während die Grafen Kolowrat und Draskovich pönalisiert wurden. In der Strafpunktesumme stand Laurin & Klement besser da als das Audi-Team, doch die drei Austro-Daimler von Ferdinand Porsche, Eduard Fischer und Graf Heinrich Schönfeldt gelangten allesamt unbefleckt ins Ziel, und die Wiener Neustädter hatten damit den Teampreis errungen. Der Jubel war groß und die Dreiermannschaft – unverändert seit dem Prinz Heinrich-Triumph des Vorjahres – wurde nur noch als das „Eiserne Team“ apostrophiert. Sofort legte Austro-Daimler eine Replica-Serie von „Alpenwagen“ auf, die sich im In- und Ausland – sogar in Übersee – blendend verkauften. Die Alpenfahrt zeigte erstmals als Exportmotor ihre Wirkung.

Zwei weitere Austro-Daimler, aber auch zwei Nesselsdorfer Wagen, gefahren vom Konstrukteur Hans Ledwinka und dem Hutfabrikanten Fritz Hückel aus Neutitschein, hatten die Fahrt noch ohne Schlechtpunkte überstanden, ebenso ein Puch, ein in Berlin gebauter N.A.G. und ein Coventry-Daimler 25 HP mit ventillosem Knight-Schiebermotor, gefahren von dem englischen Werksfahrer Mr. Bush, der nach der Alpenfahrt erzählte:

10. Ferdinand Porsche am Steuer des von ihm konstruierten Austro-Daimler-Alpenwagens. Der Team-Sieg war sein schönster Lohn.

Изображение, защитено с авторско право

11. Bei diesem Wetter setzte Austro-Daimler auf raffinierte Winterreifen; man sprach damals von „Schneegleitschützern“!

Изображение, защитено с авторско право

12. Der Austro-Daimler von Graf Schönfeldt zwischen den Schneemauern auf dem Tauernpaß, vom Fahrer persönlich aufgenommen.

Изображение, защитено с авторско право

13. Baron Walther Franz, der „Erfinder“ der Alpenfahrt, nimmt auf seinem Fidi den Pötschenpaß in Angriff.

14. Kein Grund zur Freude hingegen bei Graf Paul Draskovich (Laurin & Klement), der auf der ersten Etappe einen einzigen Strafpunkt ausfaßte.



Изображение, защитено с авторско право

15. Ohne Strafpunkte wieder in Wien:  
Otto Hieronimus war diesmal der einzige  
Laurin & Klement „mit weißer Weste“.

*Ich habe seinerzeit die Herkomer-Fahrt [1906] mitgemacht, aber die Schwierigkeiten der damaligen Route reichen auch nicht entfernt an die Schwierigkeiten der Alpenpässe heran. Man versuchte, mir ein wenig bange zu machen, doch war ich meiner Sache und meines Wagens sicher. ... Den Loibl hinan blieb der Kühler so kalt, daß ich meine Wange daranlegen konnte.*

Die Nennung für den englischen Wagen hatte Valentin Kadlczik abgegeben, der als Teilnehmer am Semmeringrennen 1899 den österreichischen Automobilpionieren zuzuzählen ist. Er hatte noch einen zweiten erfolgreichen Wagen genannt, einen Nesselsdorfer mit Chefkonstrukteur Hans Ledwinka am Steuer.

Der Franzose Alec de Villeroy lernte die Alpenfahrt am Volant eines werksunterstützten Austro-Daimler kennen, dessen Kommentar die einseitige Fixation des Automobile Club de France auf Geschwindigkeitsrennen klar erkennen läßt:

*Ihre Alpenfahrt trug auch den Stempel des Originellen, denn meines Wissens ist die Frage, wie man wirkliche Tourenwagen zu einer Konkurrenz bringt, noch niemals so gut gelöst worden, wie durch die Sportkommission des K.k. Oesterreichischen Automobil-Club. Bei uns in Frankreich kennt man derartige Veranstaltungen nicht.*

29

Alpenglühlen in Kakanien

Материал, защитен с авторско право

Man hat Villeroy den ehemaligen Radrennfahrer und nunmehrigen Autohändler Eduard Nikodem als ortskundigen Beifahrer mitgegeben. Dessen längst vergessene Wortspende zur Alpenfahrt 1911 ist es wert, wachgerufen zu werden:

*Hauptsache, ich hab' unterwegs zwei Automobile verkauft. Aber der schwierigste Paß war doch der Wurzelpaß [sic!] ...*

Der Moment war gekommen, voll und ganz in die Rolle der Herkomer- und Prinz Heinrich-Fahrten zu schlüpfen. Dazu bedurfte es einer gewichtigen Silbertrophäe mit zündendem Namen. So erteilte der k.k. Ö.A.C. dem k.k. Kammerjuwelier J. C. Klinkosch den Auftrag, den Großen Alpen-Wanderpreis zu schaffen. Er sollte jenem Konkurrenten zufallen, der die Alpenfahrten 1912, 1913 und 1914 mit der geringsten Zahl an Strafpunkten absolvieren würde. Die prachtvolle Trophäe hat alle Wirren der Zeit überlebt. Als begeisterter Automobilist nahm der Juniorchef des Hauses, Karl v. Klinkosch, selbst an den Alpenfahrten teil. Für 1912 wurde die Alpenfahrt beträchtlich ausgeweitet, in sieben Tagesetappen waren 2564 km zurückzulegen. 19 Alpenpässe von insgesamt 27.653 Höhenmeter waren zu überwinden.

Die Streckenverlängerung erlaubte es auch, erstmals die in zehnjähriger Bauzeit errichtete und 1909 eröffnete Dolomitenstraße<sup>2</sup> in die Alpenfahrt einzubinden. Der dritte Fahrtag war einem Dolomitenrundkurs Toblach-Toblach über Jaufenpaß (2094 m), Rollepaß (1956 m), Pordoijoch (2250 m) und Falzarego-Paß (2117 m) gewidmet.

In Wien nahmen 85 Wagen die Fahrt auf, von denen nicht weniger als 51 einem der 17 gemeldeten Fabriksteams angehörten. Doch sehr bald sammelte ein Team nach dem anderen Strafpunkte, oder es verlor gar einen oder zwei Wagen. Das betraf auch so renommierte Marken wie Austro-Daimler, Laurin & Klement, Audi und die beiden offiziellen Benz-Teams. So verblieben schließlich nur noch zwei von 17 Teams ohne Punkteverlust, die beide mit gleichwertigen Teampreisen ausgezeichnet wurden. Es waren dies erstens die deutschen Opel-Wagen, gesteuert von Fritz Opel, Carl Joerns und dem Österreicher Robert Koch. Letzterer war zwar einmal in den Straßengraben gerutscht, als die unterwaschene Straße unter ihm einbrach, weshalb die Sportkommission ihn danach strafpunktfrei stellte. Das Team der FIAT<sup>3</sup> Werke A.G. in Wien mit den Fahrern Giovanni Marcellino, Freiherrn Hans v. Veyder-Malberg und Karl Bettaque hatte einige Strafpunkte der zweiten Kategorie ausgefaßt, doch diese zählten im Teamwettbewerb nicht. Ein glücklicher Fritz Opel, der dritte der fünf Brüder, ließ dann in einem Inserat verlautbaren:

*Diese größte sportliche Veranstaltung des Jahres ... war ... die schwierigste aller je stattgefundenen Zuverlässigkeits-Prüfungsfahrten.*

Auch die FIAT Werke, A. G. in Wien war hoch zufrieden, sie brachte auch prompt nach diesem Erfolg ein neues Modell auf den Markt, den 24/28 PS FIAT-Alpenwagen. Insgesamt hatten 25 Fahrer ihre Wagen strafpunktlos ins Ziel gebracht. Die prominentesten unter ihnen waren zwei private Austro-Daimler-Fahrer, das Schwägerpaar Erzherzog Carl Franz Joseph und Prinz

Слика заштићена ауторским правом

Слика заштићена ауторским правом

16. Die Alpenfahrt 1912 wurde in Wien in der Laxenburgerstraße gestartet. Karl v. Klinkosch, Juniorchef des k. k. Kammerjuweliers J. C. Klinkosch, hatte 1912 nicht nur den Großen Alpen-Wanderpreis geschaffen, er nahm auch auf einem belgischen Minerva-Wagen an der Alpenfahrt teil. Beim dritten Anlauf, 1914, kam er denn auch ohne jeglichen Punkteverlust ins Ziel.
17. Das Opel-Team mit Fritz Opel, Carl Joerns (rechts oben im Bilde) und Robert Koch gewann den begehrten Teampreis der Alpenfahrt 1912, doch mußte die Sportkommission den durch eine abrutschende Straße in den Graben geratenen Koch zuvor „strafpunktfrei stellen“, weil kein eigenes Verschulden vorlag.
18. Hans Freiherr v. Veyder-Malberg war gemeinsam mit Giovanni Marcellino und Karl Bettaque Mitglied des österreichischen FIAT-Teams. Seine acht „Strafpunkte zweiter Ordnung“ waren ausschreibungsgemäß kein Hindernis für den Gewinn des begehrten Teampreises. Es gab deren eben zwei, einen für Opel und einen für FIAT.

Elias von Parma. Anno 1916 sollte der Erzherzog als Kaiser Karl I. den Thron besteigen. Die junge Kaiserin Zita war niemand anderer als die Schwester des Prinzen Elias, einem ganz ausgezeichneten Fahrer. Mit einem künftigen Kaiser als Teilnehmer hatte die Alpenfahrt damit der Herkomer-Fahrt den Rang abgelassen, dort war bloß der Bruder eines Kaisers mitgefahren, Prinz Heinrich von Preußen.

Andere Konkurrenten waren weniger vom Glück begünstigt. Das hübsche Fräulein Helene Morariu-Andriewitsch war Philosophiestudentin und die erste weibliche Alpenfahrerin. In der 5. Etappe fuhr sie mit ihrem Puch an einen „Prellstein“, und damit war die Alpenfahrt für das Fräulein ohne Chauffeur zu Ende. Der renommierte Alpenkenner Charles L. Freeston, der die Alpenfahrt als Korrespondent für *The Autocar* begleitete, hatte ebenfalls ein „Akzident“. Er kollidierte mit einem italienischen Züst-Wagen, der nicht an der Alpenfahrt teilnahm. Doch es sollte für den Engländer noch schlimmer kommen. Bald hatte er die traurige Pflicht, nach Hause zu berichten, daß der einzige britische Wagen auf der Steigung des Katschbergs gescheitert war. Der englische Sportsmann James Radley mußte mit seinem stolzen Rolls-

Слика заштићена ауторским правом

Изображение, защищенное авторским правом

Изображение, защищенное авторским правом

Royce Silver Ghost aufgeben. Dieses Modell 40/50 PS war 1911 von London nach Edinburgh im direkten (dritten) Gang gefahren, ohne daß man je zurückschalten mußte. Dabei hatte sich der sehr bescheidene Benzinverbrauch von 11,7 Liter/100 km ergeben, und anschließend erreichte der Wagen in Brooklands noch eine Geschwindigkeit von 126 km/h. Darauf war das Werk unbändig stolz, nur war das leider eben nicht ganz die richtige Übersetzung für die österreichischen Alpen.

Für die heimischen Automobilfabriken war die Werksbeteiligung an den Alpenfahrten eine kostspielige Angelegenheit. So beschlossen sie gemeinsam mit den österreichischen Autohändlern, 1913 auf eine Teilnahme zu verzichten, was auf einen Boykott hinauslief. Das löste natürlich eine kleine Krise aus, und die Starterzahl sank dramatisch von 85 auf 43. Der Qualität der auf acht Tagesetappen und 2650 km ausgeweiteten Alpenfahrt tat dies allerdings keinen Abbruch, denn die ausländische Industrie nützte die Chance, die sich aus dem Startverzicht der Heimspieler darbot. Werks-Teams von Audi, Hansa

19. Der Austro-Daimler von Erzherzog Carl Franz Joseph, dem späteren Kaiser Karl, bewältigte die Alpenfahrt 1912 mit Chauffeur Gregoric ohne Punkteverlust. Die jüngeren Mitglieder des Erzhauses waren dem Automobil sehr zugetan, ganz im Gegensatz zum greisen Kaiser Franz Joseph.

20. Die erste Alpenfaherin hieß Helene Morariu-Andriewitsch, war eine hübsche Philosophiestudentin und wurde liebevoll das „Fräulein ohne Chauffeur“ genannt. Leider schied sie 1912 mit ihrem Puch-Wagen durch ein „Akzident“ mit einem „Prellstein“ aus. Im Jahr darauf lief's besser, sie hatte einen Ehemann gewonnen und erreichte das Ziel ohne jegliche Verspätung. Dann allerdings setzte es Strafpunkte für einen Federbruch.

21. Der große Alpenkenner Charles Freeston berichtete 1912 eingehend über die Alpenfahrt, obwohl auch er ein „Akzident“ hatte. Er kollidierte mit einem italienischen Züst-Wagen, der nicht an der Alpenfahrt teilnahm.



22. Empfang des k.k. Ö.A.C. am Kärntnerring in Wien für die Alpenfahrer und Clubmitglieder.
23. Das Rolls-Royce-Team trat 1913 mit einem verbesserten Modell in voller Stärke zur Alpenfahrt an: V.l.n.r. Ernest Walter Hives (später Rolls-Royce-Generaldirektor und mit dem Titel Lord Hives), Team Manager Eric Platford, E.C. Parsons, Jock Sinclair, James Radley und der Geschäftsführer der Wiener Niederlassung Curt Cornelius Friese. Letzterer sollte den Rolls-Royce R1706 pilotieren.

Изображение, защищенное авторским правом

und Horch aus dem Deutschen Reich nahmen ebenso teil wie Minerva aus Belgien, Fischer aus der Schweiz und Rolls-Royce aus England. Dort sann man auf Revanche und trat mit vier Rolls-Royce „Continental“ an, mit Vierganggetriebe und erhöhter Motorleistung, für James Radley, die zwei Werkspiloten Ernest Walter Hives und Jock Sinclair sowie den Leiter der Wiener Niederlassung, Curt Cornelius Friese. Eric Platford war als Team Manager im Einsatz und die Präsenz von Claude Johnson unterstrich die Bedeutung des Unterfangens.

Von Martin Fischers Wagen aus Zürich mit ihren dort entwickelten eigenständigen Schiebermotoren (keine Knight-Motoren!) fiel einer aus, auch das Minerva-Team war geplatzt, weil Karl v. Klinkosch durch Unfall ausschied. So erreichten nur vier Teams vollzählig das Ziel in Wien. Horch- und Hansa-Team waren mit Hunderten Strafpunkten belastet, so daß sich der Kampf um den Team-Preis auf ein Duell zwischen Rolls-Royce und Audi zuspitzte. Es

Изображение, защищенное авторским правом

24. Jock Sinclair erhielt in der zweiten Etappe zwei Strafpunkte der ersten Kategorie. Damit war der Kampf um den Teampreis zugunsten von Audi entschieden.

Изображение, защищенное авторским правом

gab auch diesmal drei Grade von Strafpunkten, was die Wertung etwas kompliziert machte. Friese (Rolls-Royce) und die zwei Werks-Audi 18/45 von Lange und Graumüller hatten eine völlig reine Weste, August Horch (Audi) hingegen erhielt acht Strafpunkte der zweiten Kategorie, Hives aber nur drei der dritten Kategorie. Den Ausschlag gaben jedoch zwei Strafpunkte der ersten Kategorie, welche Sinclair schon in der zweiten Etappe bekommen hatte. Somit ging der Team-Preis sehr knapp an Audi vor Rolls-Royce. Die stolzen Engländer waren aber in fast sämtlichen Kontrollstellen als erste eingelangt und hatten alle vier Rolls-Royce ins Ziel gebracht (Radley mit 9 Punkten der dritten Kategorie). So wurde die Alpenfahrt 1913 als Rolls-Royce-Triumph in alle Welt hinausposaunt. Der Team-Sieg von Audi wurde hingegen in der Werbung sehr geschickt ausgeblendet. Aus dem Rolls-Royce „Continental“ wurde der „Alpine Eagle“, und Rolls-Royce-Clubs zelebrierten noch anno 2005 die 90-Jahr-Feier mit zwei historischen Rolls-Royce-Alpenfahrten auf österreichischem Boden. Für Ernest Walter Hives war diese Alpenfahrt ein wertvolles Sprungbrett seiner beruflichen Laufbahn. 1931 wurde er zum Generaldirektor von Rolls-Royce bestellt, und anno 1950 folgte eine ganz besondere Ehrung. Als Lord Hives of Hazeldene zog er ins Oberhaus ein. Audi ließ sich ebensowenig lumpen und brachte ein neues Modell mit dem Namen „Alpensieger“ auf den Markt.

Die im Vorjahr vom Pech verfolgte erste Alpenfahrerin hatte mittlerweile einen Ehegatten erworben und hieß nunmehr Helene v. Stamati-Morariu. Sie brachte ihren 2840 ccm-Puch strafpunktfrei über die volle Distanz, doch bei der technischen Schlußabnahme wurde ein Federbruch festgestellt und dafür setzte es Strafpunkte! Das mindert die Leistung der jungen Dame keineswegs, und auch Puch war damit so zufrieden, daß der Puch „Alpenwagen“ auf den Markt gebracht wurde, von dem man dann bis nach dem Weltkrieg die stolze Zahl von 1850 Stück absetzen konnte.

Die Sonne der Strafpunktlosigkeit schien bloß auf neun Fahrer: Da waren die beiden Werks-Audi von Lange und Graumüller sowie der privat genannte von Louis Obruba, der Rolls-Royce von Friese, der Horch von Georg Paul-

25. Beim zweiten Anlauf bezwang James Radley 1913 mit seinem neuen Rolls-Royce auch alle verschneiten Alpenpässe. Unter seinem derzeitigen Besitzer, dem Neuseeländer John Kennedy, fuhr R827 90 Jahre später die gesamte Strecke von 1913 bei einem Commemoration Run neuerlich ab.

26. Alexander Graumüller brachte seinen Audi 1913 ohne Punkteverlust ins Ziel und trug damit ganz wesentlich zum Gewinn des Teampreises für die Marke aus Sachsen bei.

27. Der eigenwillige Graf Sascha Kolowrat durchbrach den Alpenfahrt-Boycott der österreichischen Automobilindustrie und nannte 1913 zwei Laurin & Klement, für sich selbst (l. o.) und Otto Hieronimus (r. o.), wobei letzterer ohne Punkteverlust ins Ziel kam. August Horch auf Audi (l. u.) erhielt zwar Strafpunkte, doch das Audi-Team gewann den Markenpreis. Louis Ob-  
ruba (r. u.) stieg von Mathis auf Audi um und kehrte erneut mit „weißer Weste“ nach Wien zurück.

mann, der Gründer und Firmenchef von Minerva, Sylvain de Jong, und der 20jährige Budapester Walter Delmár auf Benz. Infolge des Boykotts der heimischen Industrie stammten nur zwei der neun strafpunktfreien Wagen von Marken aus der Donaumonarchie. Es waren dies ein ungarischer Raaba-Wagen, ein Lizenzbau der Firma Praga in Böhmen, die den Ungarn auch den Praga-Werksfahrer Johann Sirutschek zur Verfügung stellte, sowie ein Laurin & Klement. Diesen hatte Graf Kolowrat privat genannt und mit dem Fahrer Otto Hieronimus besetzt.

Die Alpenfahrt 1914 stand ganz im Zeichen des Kampfes um den Großen Alpen-Wanderpreis. Er sollte diesmal endgültig vergeben werden. Als Gewinner kamen dafür praktisch nur noch fünf Konkurrenten in Betracht, die in beiden Vorjahren ohne Pönalisation durchgekommen waren. Die Alpenfahrt führte diesmal in acht Tagesetappen über eine Entfernung von 2951 km. Der Starter schickte 75 Wagen in Wien auf die Reise, wobei 50 Alpenpässe zu bezwingen waren. Erstmals stand auch die Turracher Höhe auf dem Programm, mit 55 % Steigung noch steiler als der gefürchtete Katschberg. Um die Verwendung von extrem kurzen Bergübersetzungen hintanzuhalten, war auch eine Geschwindigkeitsprüfung über 10 km bei Wels in Oberösterreich in die Strecke eingebaut.

28. Carl v. Guillaume und sein jüngerer Bruder Paul nahmen 1913 mit ihrem Mercedes-Knight erstmals an einer Alpenfahrt teil, mußten aber wegen Pauls Erkrankung aufgeben. Damit begann ein jahrzehntelanges und höchst erfolgreiches Engagement der beiden im Rallyesport, bis über den Zweiten Weltkrieg hinaus. Noch im Jahre 1967 amtierte Paul v. Guillaume, Ehren-Sportpräsident des A.D.A.C., als Sportkommissar bei der Österreichischen Alpenfahrt.

*The Autocar* brachte in der Ausgabe vom 27. Juni 1914 einen Bericht seines Korrespondenten Charles Freeston, der mittlerweile als großer Alpenfahrt-Experte weltweit anerkannt war. Er stand noch ganz unter dem Eindruck des ersten Fahrtages:

*Frankly, I am bound to say that in all my motoring experiences, extending over fifteen years, I have never known anything so arduous as the first day's run of the Austrian Alpine Contest of 1914: It was terrific.*

James Radley in seinem Rolls-Royce Alpine Eagle erreichte als erster Fahrer das Etappenziel in Innsbruck. Dort hörte er Schauergeschichten über die Turracher Höhe, die am nächsten Tage zu bezwingen war. Diesmal war der große englische Sportsmann allein, es gab keinen Rolls-Royce-Werkseinsatz. Sein Wagen stand im parc fermé und war für ihn unzugänglich. So ließ er sich von Freeston dessen Pressewagen aus und unternahm die Nacht über eine Rekonoszierungsfahrt von Innsbruck zur Turrach und zurück, eine Distanz von 650 km. Ganz knapp schaffte er es, rechtzeitig zum Start wieder in Innsbruck zu sein. Für ihn hatte auch die Turracher Höhe ihren Schrecken verloren.

Als die Schlacht geschlagen war und immerhin 50 Wagen das Ziel in Wien erreicht hatten, da waren nur zwei der elf Marken-Teams intakt. Alle drei Werks-Audi 14/55 PS mit August Horch, Alexander Graumüller und Hermann Lange blieben strafpunktlos. Im Hansa-Team hatten die drei Fahrer Albin Käppel, Ing. Bärens und Karl Köhler einige Strafpunkte auf ihren Konten, allerdings nur solche der dritten Kategorie. Folglich gab es wie schon 1912 zwei gleichwertige Team-Preise. Danach kam prompt das erfolgreiche Hansa-Modell Type F als „Alpentyp“ auf den Markt. Weniger glücklich war das Cadillac-Team, das am Katschberg und anderswo Alpen-Lehrgeld bezahlen mußte. Immerhin kam der Wagen von Alfred Maynard als einziger regulär über die Distanz, wenn auch mit der kräftigen Zuladung von 1172 Strafpunkten, was ihm dennoch eine Silberplakette eintrug. Die Eintragungen für die beiden Wagen von Mrs. Boston – sie war die Schwester des Dirigenten Sir Thomas Beecham – und Oscar Currie in den offiziellen Resultaten lauten „ausgeschieden, Fahrt unter Kontrolle beendet, Bronzeplakette“. Man muß der wackeren Cadillac-Mannschaft also großen Sportsgeist bescheinigen.

36 Kein Lehrgeld, wohl aber ein saftiges Strafgeld von zweitausend Kronen

29. Die Entscheidung über den Großen Alpen-Wanderpreis des k.k. Ö.A.C. mußte 1914 fallen. Das Original blieb bis heute erhalten, das Bild zeigt Frau Louise Piëch und den seinerzeitigen Generalbevollmächtigten von Porsche Austria, Hans Lämmle, bei der Besichtigung der altherwürdigen Trophäe.

30. August Horch fühlte sich zu Recht als strahlender Sieger. Seine Audi gewannen den Team-Preis. Seine Fahrer Graumüller und Hermann Lange zählten zu den fünf ex aequo-Gewinnern des Großen Alpen-Wanderpreises, dessen Original heute noch im Besitze von Audi ist.



Imagem com direitos autorais

31. Die Alpenfahrt 1914 lief zur Gänze in Österreich ab, nur in Fiume (heute Rijeka) berührte sie die ungarische Reichshälfte. Nach heutigen geographischen Begriffen schloß diese Fahrt über 2931,8 km neben Österreich noch Italien, Slowenien und Kroatien ein.

hatte Graf Sascha Kolowrat zu berappen. Der eigenwillige Witzbold hatte zwar die Lacher im Publikum stets auf seiner Seite, wenn er, um Gewicht zu sparen, sich bei Bergrennen von einem Liliputaner begleiten ließ und hoch zu Korbessel auf seinem Rennwagen thronte oder sein Haupt bei der Bosnien-Fahrt mit einem Fez bedeckte. Die Veranstalter hingegen waren nicht immer amüsiert. „Wegen Nichtbefolgung der Anordnungen des Starters und mutwilliger Störung des Startes“ erhielt er eine Ordnungsstrafe und konnte noch von Glück reden, daß er nicht aus dem elitären Club der vollkommen strafpunktfreien Fahrer hinausflog.

Der bestand diesmal aus 19 Personen, allesamt Gewinner eines 1. Preises. Das war angesichts der Schwierigkeiten eine erkleckliche Zahl. Audi war mit fünf Fahrern am stärksten vertreten, weil sich neben den Werkswagen auch noch die Privatfahrer Louis Obruba und Robert Muhri ausgezeichnet hatten. Austro-Daimler brachte es auf drei Mitglieder, unter ihnen wiederum Prinz Elias von Bourbon-Parma, wie bereits 1912. Dieselbe Zahl stellten auch die FIAT-Fahrer, und hier hatte sich ein Neuling ausgezeichnet, der Fahrschulbesitzer Martin Schneeweiß, Vater des später so berühmten Sandbahnfahrers. Robert Koch brachte den einzigen Opel makellos ins Ziel, er war damit zum

37

Imagem com direitos autorais

dritten Male bei einer Alpenfahrt strafpunktfrei geblieben. Walter Delmár, der im Vorjahr auf Benz als Zwanzigjähriger sein Alpenfahrt-Debut strafpunktfrei gefeiert hatte, vermochte diese Vorstellung 1914 zu wiederholen.

Beim dritten Anlauf war es nun auch James Radley gelungen, im Club der Strafpunktfreien Eingang zu finden. Es war seine Pionierarbeit, verstärkt durch Freeston's Berichte und die Rolls-Royce-Werbung, die einen englischen Run auf die Alpenfahrt ausgelöst hatte. Herbert Austin hatte einen Austin von 5160 ccm mit der Besatzung Kendall (Chauffeur) und Vernon Austin (Mechaniker) genannt, der sieben Tage lang strafpunktfrei blieb. Am achten Tage setzte es 14 Strafpunkte, was eine Silbermedaille bedeutete. Es mußten dann noch genau weitere 50 Jahre vergehen, bis ein Austin den Gesamtsieg der Österreichischen Alpenfahrt errang. Das war Paddy Hopkirk auf Austin-Healey im Jahre 1964, doch Lord Austin of Longbridge hat diesen Erfolg nicht mehr erlebt. Dem Fahrer G. Slaney auf einem vom Werk genannten Armstrong-Whitworth 5,8 Liter erging es ähnlich wie Herbert Austin, nur noch etwas schlimmer. Am 8. Fahrtag noch punktfrei gestartet, kam dann

38

32. Sowohl der Rolls-Royce von James Radley (oberes Bild) als auch der Audi von Alexander Graumüller (unten) bezwangen das gefürchtete Steilstück der Turracher Höhe mit 33 % Steigung anstandslos. Radley fuhr mit seinem Rolls-Royce Bestzeiten in den drei Sonderprüfungen der Alpenfahrt, am Katschberg sowie über 5 und 10 km in Marchtrenk bei Wels.

Imagem com direitos autorais

33. Mrs. Boston war nicht nur die Schwester des berühmten Dirigenten Sir Thomas Beecham, sondern auch eine tapfere Cadillac-Fahrerin, die selbst nach einem „Akzident“ die Flinte nicht ins Korn warf. Das bescheinigten ihr die offiziellen Resultate: „ausgeschieden, Fahrt unter Kontrolle beendet, Bronzeplakette“.

34. Ein begeisterter Herrenfahrer, Prinz Elias von Parma, Bruder der späteren Kaiserin Zita, konnte die Alpenfahrt wie bereits 1912 auf Austro-Daimler ohne Strafpunkte beenden.

Imagem com direitos autorais

Imagem com direitos autorais

35. Auch der einundzwanzigjährige Walter Delmár aus Budapest, Sohn des Benz-Direktors in Ungarn, kam mit seinem Benz schon zum zweiten Male „mit weißer Weste“ ins Ziel. Als Delmár 1938 nach einem Vierteljahrhundert dem aktiven Sport Lebewohl sagte und in die Internationale Sportkommission der A.I.A.C.R. gewählt wurde, hatte er auch noch vier Internationale Gletscherpokale und zahlreiche Bergrennen gewonnen.

Imagem com direitos autorais

36. Der große Abenteurer James Radley auf Rolls-Royce (1914). Seine drei Starts bei den Alpenfahrten 1912, 1913 und 1914 haben die Veranstaltung weltweit berühmt gemacht.

ein „out“ durch technisches K.O. Da konnten sich Tinsley Waterhouse (Vauxhall Vierliter) und H. M. Ainsworth (Hotchkiss Vierliter) mit ihren Silbermedaillen noch glücklich preisen.

Doch das alles waren nur Gefechte an Nebenfronten, überstrahlt vom Ringen um die Haupt-Trophäe, den Großen Alpen-Wanderpreis. Als diese Trophäe 1912 ausgesetzt wurde, schien es noch unvorstellbar, daß auch nur ein einziger Wagen in drei aufeinanderfolgenden Jahren strafpunktfrei blei-

39

Alpenglühnen in Kakanien

Imagem com direitos autorais

ben würde. Doch die Zuverlässigkeit und Standfestigkeit des Automobils hatte in diesen drei Jahren einen Quantensprung gemacht. Tatsächlich hatten alle fünf Konkurrenten, die 1912 und 1915 bereits ohne Pönalisation durchgekommen waren, dasselbe Kunststück auch diesmal wieder geschafft. Das waren die beiden Audi-Fahrer Hermann Lange und Alexander Graumüller aus Deutschland, der Belgier Sylvain de Jong auf Minerva sowie die beiden Österreicher Graf Sascha Kolowrat (als Bewerber eines Laurin & Klement, mit dem Fahrer Otto Hieronimus) und Louis Obruba (Mathis und Audi). Sie alle besaßen damit das gleiche Anrecht auf den bei Klinkosch geschaffenen und sehr wertvollen Großen Alpen-Wanderpreis. Karl v. Klinkosch selbst, der die letzten drei Alpenfahrten auf Minerva bestritten hatte, gelang es hier erstmals, ohne Strafpunkte ins Ziel zu kommen. Der k.k. Ö.A.C. wollte das Los entscheiden lassen, doch das konnten die fünf Gewinner nicht akzeptieren. Es gab Streit. Am lautesten schrie August Horch, weil Audi zwei von den fünf Gewinnern stellte. Schließlich erklärte sich der Club zu einer sehr teuren Lösung bereit, fünf Kopien anfertigen zu lassen. Laurin & Klement startete eine Kollekte, um einen Teil dieser Zusatzkosten aufzubringen. Das Original sollte beim Ö.A.C. verbleiben. Damit waren Ruhe und Frieden wiederhergestellt. Am 27. Juni fuhren die Konkurrenten nach Hause, doch am Tag danach kam eine sehr viel ernstere Friedensbedrohung. Der Erzherzog-Thronfolger Franz Ferdinand wurde in Sarajevo ermordet. Der Weltkrieg brach aus, die Sonne ging unter im Alten Europa.

\*

Er kostete zehn Millionen Menschen das Leben. Die drei Kaiser von Rußland, Österreich und Deutschland verloren ihren Thron. Die Donaumonarchie mit 54 Millionen Einwohnern wurde in den Friedensverträgen von St. Germain und Trianon komplett zerschlagen. Was blieb, war die winzige Republik Österreich mit sechs Millionen Menschen. Winston S. Churchill

40

37. Herbert Austin, der schon das 1000 Mile Trial 1900 bestritten hatte, nannte einen Austin 3160 ccm zur Alpenfahrt 1914 mit Chauffeur Kendall und seinem Sohn Vernon Austin als Mechaniker. Hier muß der Austin wegen einer Vermurung reversieren, doch eine Silberplakette belohnt den Einsatz des britischen Automobilpioniers.

Imagem com direitos autorais

38. Sylvain de Jong, der Gründerchef der belgischen Marke Minerva, im Gespräch mit einem Kontrollor. Er beendete die drei Alpenfahrten 1912 bis 1914 allesamt ohne Strafpunkte und war damit einer der fünf ex aequo-Gewinner des Großen Alpen-Wanderpreises.

39. Charles Freeston's Berichte über den Rolls-Royce-Erfolg hatten zahlreiche Engländer nach Österreich gelockt. Tinsley Waterhouse mit martialischem Schnauzbart (Bild links) holte sich auf Vauxhall eine Silberplakette, E. L. Roberts auf Singer 1100 (rechts), dem kleinsten Wagen des Feldes, immerhin eine Bronzeplakette. Die Internationalen Alpenfahrten der Zwischenkriegsjahre waren späte Nutznießer dieser britischen Alpenbegeisterung.

nannte dies eine „kardinale Tragödie“<sup>41</sup> und schrieb, daß die Unabhängigkeit den Völkern und Provinzen des Habsburger-Imperiums jene Qualen brachte, die von alten Poeten und Theologen nur den Verdammten bestimmt waren.

Der Verlust der schönsten Alpenregionen bedeutete auch das Ende der großartigen Alpenfahrt alter Prägung. Es dauerte fünf weitere Jahre, bis Österreich einen ersten halbherzigen Versuch unternahm, an die schöne Tradition anzuschließen. Gemeinsam mit dem Királyi Magyar Automobil Club wurde 1925 die Österreichisch-Ungarische Wertungsfahrt veranstaltet, die von Wien ins Gebirge und dann nach Ungarn in die Ebene und nach Budapest führte. Die Bergprüfung am Katschberg gewann Felix v. Witt-Döring auf Gräf & Stift, doch landete er kurz nach Passieren der ungarischen Grenze im Straßengraben und schied aus. Gesamtsieger wurde der Ungar Walter Delmár auf Steyr, der auch Bestzeit bei der Geschwindigkeitsprüfung auf ungarischem Boden markierte. Auf dem Ehrenplatz landete Hans G. Kern (Fiat 501) vor dem Drittplazierten Ferdinand Lanner (Austro-Fiat). Diese drei und neun weitere Fahrer wurden mit Gutpunkten gewertet. Unmittelbar danach taten sich einige aristokratische Herrenfahrer zusammen und organisierten Ende Juni die „Gesellschafts-Alpenfahrt“ von Wien nach Salzburg. Das war nicht viel mehr als eine Clubveranstaltung, doch nahm auch ein gewisser Alfred Neubauer, vormals k.u.k. Oberleutnant, auf einem Mercedes-Werkswagen daran teil, der allerdings am Katschberg mit Hinterachsschaden aufgeben mußte. Den Gesamtsieg errang Graf Rudolf Kinsky auf einem 3,5 Liter Steyr, doch die Bestzeit am Katschberg fuhr Friedrich Freiherr v. Mayr-Melnhof mit seinem Rolls-Royce.

Aus diesen beiden Trials entstand 1924 eine weitere Gemeinschaftsveranstaltung mit Ungarn unter dem Namen Alföld-Alpenfahrt. Sie wurde in Budapest gestartet, führte anfangs durch die ungarische Puszta und dann in die österreichischen Alpen. Nach 2150 km Fahrt mit zwei Geschwindigkeitsprüfungen sowie Bergprüfungen am Katschberg und Präbichl wurde das Ziel

40. Hans Freiherr v. Veyder-Malberg (im Bild) auf Austro-Daimler teilte sich den Gesamtsieg in der Alföld-Alpenfahrt 1924 mit Ulrich Graf Kinsky (Steyr).

Imagem com direitos autorais

41. Franz Bittmann (im Bild) auf einem von Hans Ledwinka konstruierten Tatra 11 gewann die Kleinwagenwertung ex aequo mit seinem Markenkollegen Josef Veřmiřovský.

Imagem com direitos autorais

in Wien angesteuert, wo 37 von 48 gestarteten Wagen einlangten. 21 von diesen hatten Gutpunkte auf ihrem Konto. Zwei Fahrer teilten sich den Gesamtsieg, Freiherr Hans v. Veyder-Malberg auf Austro-Daimler und Graf Ulrich Kinsky auf Steyr. Dieser war der älteste Bruder des Siegers der Gesellschafts-Alpenfahrt 1923 und ein angehender Rennfahrer von großer Klasse. Sein Großonkel Graf Charles Kinsky hatte 1885 das Liverpool Steeple Chase und danach die Liebe von Lady Randolph Churchill gewonnen. Der Team-Preis ging an Steyr mit den Fahrern Graf Heinrich Schönfeldt, Walter Delmár und Ladislaus von Almásy. Letzterer war ein großer Afrika-Kenner, dessen Wüstenabenteuer im Zweiten Weltkrieg von dem Literaten Michael Ondaatje zum berühmten Roman *Der englische Patient* verdichtet wurden. Bei den Kleinautos oder Voituretten dominierte eine Ledwinka-Konstruktion. Teampreis (Josef Veřmiřovský, Franz Bittmann und Josef Cservenka) und Voituretten-sieg (Bittmann und Veřmiřovský im Toten Rennen) gingen an Tatra, vor dem Nesselsdorf.

42

42. Ulrich Graf Kinsky, der spätere Fürst, war wohl der schnellste österreichische Rennfahrer der Zwanziger Jahre. Die Alföld-Alpenfahrt 1924 sah ihn auf seinem Steyr als ex-aequo-Sieger, im Jahr darauf (Bild) fuhr er in der Österreichischen Alpenfahrt (1925) am Katschberg Tagesbestzeit, wurde dann aber von Steyr gebeten, aufzugeben und sich zum Französischen Grand Prix der Tourenwagen nach Montlhéry zu begeben, wo er die schnellste Runde des Rennens fuhr.

Imagem com direitos autorais

Imagem com direitos autorais

43. Ein ungarisches Magomobil, erzeugt im Rahmen der Castiglioni-Firmengruppe, gefahren von L. Kappel bei der Alföld-Alpenfahrt.

In diesen Jahren verfolgten die Österreicher sehr genau die Entwicklung in Italien, wo seit 1921 alljährlich die „Coppa delle Alpi“ lief, auch über vormals österreichische Alpenstraßen. Und auf einmal tauchte die Idee auf, die diversen nationalen Alpenfahrten zu einem großen grenzübergreifenden Trial zusammenzufassen, das in seiner Bedeutung an die Alpenfahrten der Vorkriegszeit anschließen sollte. Um für eine derartige Entwicklung gewappnet zu sein, organisierte der Ö.A.C.<sup>5</sup> 1925 wieder eine Alpenfahrt, bei der er die Kooperation von Bayern suchte und fand. So erfolgte der Start in Wien, das Ziel war in München, und dazwischen lagen mehr als 2280 Kilometer einer hochsportlichen Prüfung mit vier Sonderprüfungen. Es begann mit einem Geschwindigkeitstest auf der Neunkirchner Allee, den Philipp Freiherr v. Berckheim mit seinem Kompressor-Mercedes 24/100/140 gewann. Am Katschberg siegte Graf Ulrich Kinsky auf seinem Vierliter Steyr-Sport. Da erhielt er ein Telegramm der Steyrwerke<sup>6</sup>; er möge sich bitte unverzüglich nach Montlhéry begeben, um dort den Großen Preis von Frankreich für Tourenwagen zu bestreiten. Kinsky gab auf, reiste nach Frankreich und fuhr in Montlhéry die schnellste Runde. Die Alpenfahrt aber ging weiter, und das nächste Bergrennen am Tauern sah den Linzer Karl Gruber auf einem 7,8 Liter Gräf & Stift in Front, der dann aber kurz nach Innsbruck mit Motorschaden ausfiel. Beim abschließenden Geschwindigkeitstest im Forstenrieder Park war der Sechsliter Mercedes von Berckheim wiederum unschlagbar. Schließlich langten 17 der gestarteten 41 Wagen am Ziel in München ein, doch nur vier von ihnen waren frei von Strafpunkten. Sie wurden mit Alpenpokalen belohnt. In der Reihung des Gesamtklassements, berechnet nach Gutpunkten aus den Sonderprüfungen, waren dies Graf Heinrich Schönfeldt (Steyr VII) knapp vor dem Magdeburger Rudolf Reinicke (Presto), gefolgt von Walter Delmár und Baron Leo Haan (beide Steyr VII).

43

Alpenglühlen in Kakanien

Material com direitos autorais

44. Heinrich Graf Schönfeldt (Steyr) bezwingt den gefürchteten Katschberg bei der Alföld-Alpenfahrt 1924.

Imagem com direitos autorais

Es war dies ein gutes und hochsportliches Trial, doch fehlte die Präsenz der vielen ausländischen Werke, welche die Vorkriegs-Alpenfahrten ausgezeichnet hatte. Die Aura dieser Alpenfahrten erneut zu beleben überschritt aber die Möglichkeiten im kleinen verarmten Österreich. Das war allein nicht zu bewerkstelligen. Doch auf einmal war da ein Hoffnungsschimmer ...

45. Damit ging der Gesamtsieg in der Österreichischen Alpenfahrt an Heinrich Graf Schönfeldt auf Steyr, den letzten Aktiven des „Eisernen Teams“. Schönfeldt hatte als junger Dragoner-Leutnant erstmals 1906 bei den Kaisermanövern von sich reden gemacht, als er den ersten Panzerwagen der Welt, in Wiener Neustadt von Paul Daimler konstruiert, Kaiser Franz Joseph vorführte.





1. In den Zwischenkriegsjahren wurde der Traum von einer paneuropäischen Alpenfahrt wahr, als anfangs vier und dann bis zu sieben Staaten gemeinsam den „Coupe Internationale des Alpes“ organisierten.

Österreichs schönste Alpenregionen, Südtirol bis zum Brenner, die Dolomiten sowie die Ostalpen in Friaul, waren nach dem Ersten Weltkrieg an Italien gefallen. Stolz auf diese alpinen Neuerwerbungen machten die Italiener auch sofort Gebrauch von dem berühmten Begriff der Alpenfahrt. Der Automobile Club di Milano rief die „Coppa delle Alpi“ ins Leben. Sie fand 1921 erstmals statt und führte mit Start und Ziel in Mailand über 2500 km, mit Etappenzielen in Turin, Meran, Triest und Trient. Man war also nicht nur in den Bergen Piemonts und nördlich von Mailand bis zur Schweizer Grenze unterwegs, sondern vor allem auch prachtvollen vor dem österreichischen Bergstrecken: Stilsfer Joch, die Dolomiten und die Ostalpen in Friaul.

Die *Allgemeine Automobil Zeitung* in Wien kommentierte dieses ambitionierte Projekt und bezeichnete die italienische Alpenprüfung in gewissem Sinne als Erbin der Alpenfahrt. Die Nennungen kamen überwiegend aus Italien, doch auch Mercedes schickte vier Wagen, und der unverwüstliche Graf Sascha Kolowrat nannte einen Austro-Daimler, erschien aber nicht am Start. Laurin & Klement, seine alte Marke, war hingegen mit dem Italiener Zambelli am Steuer vertreten. Schließlich gingen 25 Wagen an den Start, welche die Distanz mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 48 km/h zu bewältigen hatten. Es gab Strafpunkte für Verspätung, aber auch bei Überschreitung eines Durchschnitts von 50 km/h. In Turin, am Ziel der ersten Tagesetappe, waren noch zehn Wagen strafpunktfrei, darunter fünf in der Klasse der Dreiliterwagen (drei Itala und zwei Ceirano), zwei in der 4500 ccm-Klasse (ein Alfa Romeo und ein S.P.A.<sup>1)</sup>) sowie zwei Mercedes und ein Lancia, die alle in der Klasse über 4500 ccm teilnahmen. Kurz nach dem Start der zweiten Etappe fiel Alfred Vischer mit seinem Mercedes aus. Der Sohn des verstorbenen Daimler-Vorstandsmitglieds Gustav Vischer hatte an seinem Wagen den Bruch eines Vorderrades zu beklagen, doch es sollten noch mehr Ausfälle folgen. Nur noch 14 Wagen erreichten das zweite Tagesziel in Meran. Das waren die Könner, die auch die Ostalpen auf dem Wege nach Triest und die schweren Dolomitenpässe bis zum Etappenziel in Trient mit wenig Zwischenfällen meisterten. Auf dem Rückweg nach Mailand waren noch fünf Wagen ohne Pönalisation unterwegs, zwei Itala, zwei Mercedes und der Alfa Romeo von Antonio Ascari. Da verlor der italienische Spitzenfahrer die Kontrolle über seinen Wagen und donnerte in einen Brückenpfeiler. Der Mercedes-Fahrer Max Sailer brachte dem unglücklichen Italiener erste Hilfe. Nach Ascaris Ausfall langten nur noch neun Wagen im Ziel ein, von denen drei ohne Pönalisation und punktgleich Anwärter auf den Gesamtsieg waren, nämlich der Mercedes 28/95 von Ferdinando Minoia und die beiden Itala von Claudio Sandonnino und Giuseppe Rebuffo. Bei Punktgleichheit gab die Ausschreibung dem hubraumkleinsten Wagen den Vorrang, und damit hatte Itala einen Doppelsieg samt der Coppa delle Alpi vor dem Mercedes errungen. Ugo Sivocci und der junge Enzo Ferrari (beide Alfa Romeo 20-30 ES 4 1/4

### ภาพคู่มือรถอิตาลี

2. Die Trophäe der Coppa delle Alpi, aus Silber und Bergkristall.

Liter) belegten die Plätze 4 und 5, nachdem Max Sailer den fünften Platz durch einen Protest eingebüßt hatte.

Für 1922 wurde die Distanz auf 2770 km erhöht und 13 der 37 gestarteten Wagen wurden klassiert, allesamt Italiener. Diesmal teilten sich Pietro Cattaneo auf Ceirano und Felice Bianchi Anderloni auf Isotta-Fraschini punktgleich den Gesamtsieg, der Alpenpokal ging an Cattaneo auf dem hubraumkleineren Ceirano. Dritter wurde Rebuffo auf einem Itala.

Im Jahr darauf wurde die Strecke weiter auf 2940 km verlängert. Im Bestreben, das nach Norden und Osten stark erweiterte Italien in voller Glorie zu zeigen, wurde der östliche Wendepunkt in die Freistadt Fiume (heute Rijeka) gelegt, die Gabriele d'Annunzio 1919 den Jugoslawen entrissen hatte. 44 Wagen stellten sich dem Starter, von denen 25 auch das Ziel im Autodrom von Monza erreichten und auch gewertet wurden. Nur vier Teilnehmer wichen nicht im geringsten von der vorgeschriebenen Durchschnittsgeschwindigkeit ab, und wiederum entschied der kleinere Hubraum über den Gesamtsieg. Diesen – und damit den Alpenpokal – errang Ferdinando Minoia auf einem O.M. tipo 469 mit 1469 ccm. Die längst vergessene Società Piemontese Automobili belegte mit ihren S.P.A.-Wagen der Type S25 (2724 ccm) und den Piloten Pietro Garro und Eugenio Beria d'Argentina den zweiten und dritten Platz vor Enzo Ferrari auf Alfa Romeo RL SS mit 2994 ccm. Das waren die glorreichen Vier. Die weiteren Klassensieger (nach Minoia/1500 und Garro/3000) waren Meo Constantini auf Amilcar (1100 ccm, die einzige nichtitalienische Marke des Feldes) und Carlo Bucchetti (Ansaldo, 2000 ccm). Erstmals gab es auch eine eigene Klasse für Offiziere der Armee, allesamt Fiat fuhren. Kein Wunder, war doch mit Colonello Lodovico Scarfiotti auch der Gründerpräsident der Turiner Firma unter den Armee-Teilnehmern! Capitano Torti entschied die Militärklasse für sich, er war der einzige „Überlebende“. An der Coppa delle Alpi 1925 hatten nur zwei ausländische Wagen (Amilcar) teilgenommen, ein Zeichen für das Desinteresse der europäischen Industrie wie auch der ausländischen Privatfahrer. So blieb die Coppa de facto eine nationale Veranstaltung, wenn auch eine von Format.

War es bloß Wunschdenken, wenn die *Allgemeine Automobil Zeitung* (AAZ) in Wien mittelfristig die zwangsläufige Entwicklung zu einer über-

3. Antonio Ascari, Vater des späteren Weltmeisters, hielt sich bei der ersten Coppa delle Alpi 1921 lange in der Spitzengruppe, bis sein Alfa Romeo 20-30 ES unsanft an einem Brückenpfeiler landete.
4. Ferdinando Minoia wird vom Mercedes-Team und schaulustigen Piemontesen gefeiert. Bei der Coppa delle Alpi 1921 war er auf Mercedes 28/95 mit zwei Itala punktgleich Gesamtsieger.

5. Laut Ausschreibung ging zur Ex-aequo-Scheidung der Hauptpreis an den hubraumkleineren Wagen, also Claudio Sandonnino auf Itala.

6. Der große Antonio Ascari hatte auch 1922 bei der Coppa delle Alpi kein Glück.
7. (Mitte links) Erst im dritten Anlauf, bei der Coppa delle Alpi 1923, gelang Minoia der große Wurf. Er siegte auf einem kleinen O.M. 469.
8. (Mitte rechts) Der junge Enzo Ferrari auf Alfa Romeo 20-30 ES wurde Gesamtvierter und Klassensieger in der Coppa delle Alpi 1923.
9. (unten links) Der Ansaldo von Ferdinando Frati in Trafoi vor dem Hotel Schöne Aussicht, jetzt zweisprachig auch Bella Vista genannt.
10. (unten rechts) Landi auf Itala in den Serpentina bei der Abfahrt von Trafoi in Richtung Meran.

Слика заштићена ауторским правом

Слика заштићена ауторским правом

Слика заштићена ауторским правом

Слика заштићена ауторским правом

Слика заштићена ауторским правом

Слика заштићена ауторским правом

11. Nando Minoia fährt auf O.M. ins Etappenziel Meran ein.

12. In diesem Jahr, bei der dritten Coppa delle Alpi, erprobte Cavaliere Giuseppe Merosi, Chefkonstrukteur von Alfa Romeo, das neue Modell RM mit Torpedo-Karosserie.

13. Der Alfa Romeo von Carlo Sozzi am Stilfser Joch vor den Kriegsrüinen auf der Paßhöhe.

Слика заштићена ауторским правом

Слика заштићена ауторским правом

14. Titelblatt der *Automobil Revue* mit der Berichterstattung über die Schweizerische Alpenfahrt 1914.

15. Sieger der Schweizerischen Alpenfahrt 1914 mit Start und Ziel in Bern war Charles Dardel auf Martini.

nationalen Alpenfahrt prognostizierte? Sie meinte allerdings, daß für 1924 dazu keine Hoffnung bestünde, denn die Vorbereitungen für die Coppa delle Alpi wie auch für eine Schweizer Alpenfahrt seien für 1924 bereits zu weit fortgeschritten. Das klassische Alpenland hatte schon einmal, anno 1914 eine Schweizerische Alpenfahrt mit Start und Ziel in Bern durchgeführt, welche im Rahmen der Schweizerischen Landesausstellung stattfand. Die Gesamtdistanz von 648 km erscheint recht bescheiden, doch schloß diese Strecke so formidable Alpenpässe wie Klausen, Gotthard, Furka und Grimsel mit ein. Die zehn Teilnehmer waren allesamt Schweizer. Sie erreichten ohne einen Ausfall das Ziel und wurden auch alle klassiert. Am ersten Fahrtag war zwischen Hunzenschwil und Lenzburg ein Kilometer Lancé zu absolvieren. Bestzeit fuhr F. Thomas auf Vauxhall in 45,8 Sekunden (78,6 km/h). Der zweite Fahrtag schloß das Bergrennen Rheineck-Walzenhausen mit ein, und hier war J. Keller auf Benz der Schnellste, gefolgt vom Vauxhall und von Anton Veladini auf einem Schweizer Fischer-Wagen. Schließlich floß auch noch der Benzinverbrauch über die Gesamtdistanz von 648 km in die Bewertung mit ein, und hier glänzte Veladini mit bescheidenen 10,6 Liter/100 km. Veladini, der nach dem Weltkrieg für Steyr die ersten Rennerfolge in der Schweiz einfuhr, eroberte den zweiten Platz im Gesamtklassement und mußte nur dem Gesamtsieger Charles Dardel auf einem Schweizer Martini den Vortritt lassen. Dieser hatte zwar keine der Prüfungen als Erster beendet, sich aber stets im vorderen Mittelfeld gehalten.

Bald nach dem Weltkrieg wollte der ACS eine solche Zuverlässigkeitsfahrt im Gebirge wiederbeleben. Es erfolgte die Ausschreibung der II. Schweizerischen Alpenfahrt, die aber abgesagt wurde. Allen Bemühungen des Autors zum Trotz bleibt aber das geplante Jahr ein Geheimnis. Auch die Einschaltung von ACS, *Automobil Revue* und Schweizerischer Nationalbibliothek brachte nur die Erkenntnis, daß diese Alpenfahrt nicht durchgeführt wurde.

Ernst machte die Zentralsportkommission des ACS dann aber mit der Abhaltung einer internationalen Alpenfahrt im Jahre 1924 unter dem Namen „Coupe des Alpes Suisses“. Das Règlement nennt diese die „III<sup>e</sup> épreuve“, und die *Automobil Revue* spricht von „der dritten schweizerischen Alpenfahrt“

Слика заштићена ауторским правом

Слика заштићена ауторским правом

(Ausgabe vom 11. Juli 1924). Dann aber hat sich der ACS anscheinend entschieden, die rätselhafte abgesagte Alpenfahrt nicht mehr mitzuzählen. 20 Wagen mit Fahrern aus Belgien, Deutschland, Italien, Österreich, der Schweiz und Ungarn gingen an den Start, das war ein weit internationaleres Feld als bei der Coppa delle Alpi. Es gab hier auch Sonderprüfungen, welche der italienische Coppa-Veranstalter stets abgelehnt hatte. Die erste fand in Eaux-Mortes, bald nach dem Start in Genf, als Kilometer Lancé statt. Bestzeit fuhr hier der Schweizer B. Schriever auf einem französischen Bignan in 35,8 Sekunden, gefolgt von Baron Hans Veyder-Malberg auf Austro Daimler. Das Bergrennen Dornach-Gempen brachte die gleiche Rangfolge. Mit 7'09" war Schriever um eine Sekunde schneller als Malberg. Drittschnellster war der Schweizer Charles Nigg auf Ansaldo vor dem Ungarn Walter Delmár auf Steyr.

50

---

**COUPE DES ALPES SUISSES 1924**

**RÈGLEMENT**

DE LA  
III<sup>e</sup> ÉPREUVE INTERNATIONALE  
DE RÉGULARITÉ, D'ENDURANCE,  
DE VITESSE ET DE CONSOMMATION

ORGANISÉ PAR

**L'AUTOMOBILE CLUB DE SUISSE**

du 7 au 12 Juillet 1924

---

16. Die Ausschreibung der Schweizerischen Alpenfahrt 1924 spricht von der dritten Prüfungsfahrt, doch die zweite hatte nie stattgefunden.
17. Benz feierte mit dem späteren Daimler-Benz-Vorstandsmitglied Fritz Nallinger und Schürch bei der Schweizer Alpenfahrt 1924 einen Doppelsieg. Das Bild zeigt die drei Benz 16/50 PS von Nallinger, Schürch und E. Muhl (12. Platz) vor der Genfer Bosch-Niederlassung.
18. Malbergs schneller Austro Daimler an einer Kontrollstelle. Ein eidgenössischer Gendarm mit Bart hat ein wachsames Auge auf den Wagen.

19. Baron Hans Veyder-Malberg mit seinem Austro Daimler ADM. Am Simplon fuhr er absolute Bestzeit.

Слика заштићена ауторским правом

Beim Bergrennen auf den Simplon nahm Baron Malberg Revanche. Mit seiner Zeit von genau 26 Minuten ließ er Schriever 85 Sekunden hinter sich. In die Resultate flossen auch noch die Ergebnisse einer Elastizitätsprüfung (Sieger E. Mühl auf Benz vor A. Botta auf Diatto), der Benzinverbrauch (am sparsamsten waren D. Poulin und M. L'Huilier, beide Citroën) und schließlich die Zahl der Streckenstrafpunkte ein. Hier glänzte Charles Nigg (Ansaldo) mit drei Punkten vor Andreas Schürch (Benz) und Edgar Goujon (Minerva) mit je vier Punkten.

Benz errang mit Fritz Nallinger, später ein prominentes Vorstandsmitglied der Daimler-Benz A.G., den Gesamtsieg vor seinem Markenkollegen Schürch und dem Citroën von Poulin. Auf den nächsten drei Plätze folgten die drei belgischen Minerva-Wagen mit Edgar Goujon, Sylvain de Jong und M. Marmini, womit Minerva den Teampreis nach Belgien mitnehmen konnte. Wie bereits geschildert, war Minerva-Chef und Firmengründer Sylvain de Jong 1914 einer der fünf Gewinner des Großen Alpen-Wanderpreises des k. k. Österreichischen Automobil Clubs. Von den Schnellsten in den Sonderprüfungen hielt sich Baron Malberg mit Platz 7 am Besten. Nigg wurde Achter, Schriever landete auf Platz 15 und das Ehepaar Delmár wurde 17. Es gab nur drei Ausfälle bei dieser schweizerischen Alpenfahrt.

Österreich und Ungarn schlossen sich zur Abhaltung der bereits beschriebenen Alfeld-Alpenfahrt 1924 zusammen, und dann kam die 4. Coppa delle

صورة بموجب حقوق النشر

Alpi auf einer 2850 km langen Strecke. Die Veranstaltung war im Abschwimmen. Nur noch 15 „zivile“ Wagen erschienen in Mailand am Start, von denen neun das Ziel erreichten. Laut Bericht der *AAZ* errang O.M. einen Doppelsieg und den Alpenpokal mit dem Fahrer Vincenzo Coffani vor Nando Minoia, dem Cesare Schieppati (auf Diatto, einem italienischen Bugatti-Lizenzbau) folgte. Der sehr seriöse italienische Journalist und Ingenieur Giovanni Canestrini<sup>2</sup> hingegen nennt Coffani punktgleich mit Antonio Masperi (beide O.M.) als Gesamtsieger, wobei letzterer in der *AAZ* erst auf Platz 5 aufscheint. Am Nebenkriegsschauplatz für Militärs war die Strecke auf 1200 km verkürzt, so daß drei der fünf gestarteten Offiziere klassiert wurden. Der Sieger hieß Capitano Papa auf OM.

Man kann die Alfeld-Alpenfahrt 1924, die Schweizer Alpenfahrt dieses Jahres, aber auch die Österreichische Alpenfahrt 1925 als Versuch dieser Länder sehen, ihre Fähigkeiten unter Beweis zu stellen für den Fall, daß der Traum von einer großen länderübergreifenden Alpenfahrt verwirklicht würde. Dazu kam in Deutschland der mitgliederstarke ADAC, der aber nicht Mitglied der AIACR war. Er trug seine alljährliche ADAC-Reichsfahrt 1925 unter dem Namen „Reichs- und Alpenfahrt“ aus.

Die Coppa delle Alpi 1925 hingegen verlor weiter an Bedeutung, sie hatte nur 19 zivile Starter, von denen bloß 4 das Ziel erreichten. Den Sieg erfocht Filippo Tassara auf Bugatti 1500 vor Felice Bianchi Anderloni auf Peugeot, dem Klassensieger bis 1100 ccm. Capitano Guerrini siegte auf O.M. in der Offiziersklasse, während zehn Unteroffiziere auf Fiat-Lastwagen ihre Motorübungen absolvierten, von denen acht ins Ziel kamen. Die Coppa delle Alpi war damit praktisch tot, auch wenn 1926 unter diesem Namen eine unbedeutende kleine Militärveranstaltung für Offiziere und Mannschaften ausgetragen wurde.

Der A.C. di Milano hatte in fünfjähriger Arbeit mit der Coppa delle Alpi einen neuen prestigeträchtigen Markenbegriff, den Alpenpokal als Siegestrophäe geschaffen. Der internationale Durchbruch war hingegen mißlungen,

20. Filippo Tassara lächelt zufrieden über seinen Gesamtsieg in der Coppa delle Alpi 1925 auf Bugatti.

صورة بموجب حقوق النشر

21. Felice Bianchi Anderloni auf Peugeot wurde bei der letzten echten Coppa delle Alpi Zweiter.



صورة بموجب حقوق النشر

صورة بموجب حقوق النشر

22. Die Alpenpokale der ersten Internationalen Alpenfahrt 1928 waren keine Pokale, sondern Kopien einer 2000 Jahre alten Statue der Nymphe Danaïde.

23. (rechts oben) Auch der kleine Alfa Romeo von Baragiola kam 1928 strafpunktfrei durch.

24. Alfred Hirte jun. auf Mercedes 8/38 PS ging 1928 noch leer aus, doch holte er sich 1929 einen Internationalen Alpenbecher.

صورة بموجب حقوق النشر

weil es nicht glückte, die europäische Automobilindustrie zu einem Engagement zu bewegen.

Man begriff, daß dazu eine übernationale Kooperation zwingend angesagt war, um eine wahrhaft internationale Alpenfahrt auf die Beine zu stellen. Erst verhandelten der italienische und der österreichische Club über eine Zusammenarbeit, bevor es bei der Generalversammlung der A.I.A.C.R.<sup>3</sup> am 5. Mai 1925 in Paris zu Gesprächen zwischen Italien, Deutschland, Österreich, der Schweiz und Frankreich kam. Italien legte dann ein Rohkonzept für eine gemeinschaftliche Internationale Alpenfahrt 1926 vor, das von den fünf Ländern grundsätzlich gebilligt wurde<sup>4</sup>.

Doch die Schwierigkeiten waren enorm, und es sollte noch drei Jahre dau-

53

Die Internationale

ern, bis die Erste Internationale Alpenfahrt im August 1928 das Licht der Welt erblickte. Über den Start in Mailand gab es keine Diskussionen, doch das österreichische Bemühen, Wien als Zielort durchzusetzen, scheiterte. Man einigte sich schließlich auf München und band deshalb auch den Bayerischen Automobil Club in die Organisation ein. Dieser war ein Kartellclub des A.v.D., der den Allgemeinen Deutschen Automobil Club (A.D.A.C.) als Widersacher sah, weil dieser schon 1927 eine eigene Deutsche Alpenfahrt veranstalten und damit einen Einstieg in die Riege der Nationalen Automobil Clubs erzwingen wollte. Das Projekt wurde vom A.v.D. verhindert, doch der A.D.A.C. veranstaltete 1928 seine „Reichs- und Alpenfahrt“ terminlich knapp vor dem großen internationalen Projekt und führte die Strecke sogar in die Schweiz. Dort löste die Disziplinlosigkeit einiger Teilnehmer solchen Widerstand aus, daß es für diese Fahrt keine Wiederholung gab.

Der große Traum firmierte nun unter dem französischen Namen „Coupe Internationale des Alpes“. Im Gegensatz zur Strafpunkteordnung der Vorkriegs-Alpenfahrten in Österreich wurden Mindest- und Höchstgeschwindigkeiten für jede Hubraumklasse festgelegt. Erreichte ein Fahrer die Mindestgeschwindigkeit in einer Etappe nicht, so bedeutete dies den Ausschluß aus der Wertung. Schneller zu sein, brachte Bonus-Punkte, allerdings nur bis zur Höchstgeschwindigkeit. Über italienischen Wunsch gab es keine Sonderprüfungen. Die Vorgabezeiten waren hart genug, um sicherzustellen, daß diese Alpenfahrt kein „comfort race across Europe“ wurde, wie sich die Rallye Monte Carlo damals sah. Die 84 Starter rekrutierten sich überwiegend aus Deutschland und Italien. Nach 1765 km über die Alpenpässe und Bergstraßen Italiens, der Schweiz, Österreichs und Deutschlands langten 59 Wagen in München ein, von denen aber nur 44 gewertet wurden.

Die Internationale Alpenfahrt war stets zweigeteilt in einen Wettbewerb für Markenteams, die sich um einen Coupe des Alpes bewarben, und für Einzelfahrer, deren erfolgreichsten ein kleinerer Alpenpokal winkte, in späteren Jahren Gletscherpokal (Coupe des Glaciers) genannt. Anno 1928, im Erstlingsjahr, waren die Alpenpokale allerdings keine Pokale, sondern Repliken einer zweitausend Jahre alten Skulptur aus einem römischen Museum. Es handelte sich um die Nymphe Danaïde, in voller Größe für die Markenteams, verkleinert als Nymphlet für die Einzelfahrer.

Vier Teams langten intakt und mit maximalen Bonuspunkten in München ein und wurden mit Alpenpokalen belohnt. Zwei von ihnen waren in der Klasse bis 2000 ccm gestartet, das O.M.-Team mit zweisitzigen fast schon rennmäßigen Sportwagen, pilotiert von Giuseppe Morandi, Vincenzo Coffani und Antonio Masperi. Das andere Zweiliter-Team waren die belgischen Minervas mit Leopold Roger, René van Parys und Edgar Goujon. Das war ein schöner Tribut an den in diesem Jahr verstorbenen Firmengründer Sylvain de Jong, selbst ein begeisterter und höchst erfolgreicher Alpenfahrer. Auch in der Dreiliterklasse wurden zwei Alpenpokale vergeben, an das Adler-Team mit Otto Löhr, André Dewald und Hans Coenen sowie an die heute fast vergessene Marke Brennabor aus Brandenburg. Team-Kapitän war Fritz Backasch, der 1926 auf der AVUS den elften Platz im Großen Preis von Deutschland auf Brennabor belegt hatte. Die weiteren Fahrer waren Hans Niedlich und Fritz Lehnert.

Imagem com direitos autorais

25. Die längst vergessene brandenburgische Automarke Brennabor gewann 1928 einen der vier Alpenpokale als Teampreis. Im Bild Hans Niedlich auf einem der Wagen des erfolgreichen Brennabor-Teams.
26. Der Schweizer Mic Ryffel auf Peugeot am Stelvio. Als Einzelfahrer gewann er bei der ersten Internationalen Alpenfahrt eine kleine Nymphe Danaide.
27. Der Semmering-Sieger von 1927, Fritz v. Zsolnay, gewann 1828 mit seinem Gräf & Stift einen dieser „Nymphenpokale“.

Imagem com direitos autorais

Imagem com direitos autorais

Auch 19 Einzelfahrer fuhren die maximalen Bonuspunkte ein und durften sich über kleine Nymphen freuen. Unter diesen entdeckt man Prominente wie Marchese Gian Maria Cornaggia Medici (Fiat), Semmering-Sieger Fritz v. Zsolnay (Gräf & Stift), Dr. Robert Krailsheimer (Mercedes), Paul v. Guillaume (Steyr), Ernst Werner Sporkhorst (Hansa) oder Hans Georg Koch (Standard Six), aber auch zwei tschechische ZET-Wagen. Die später so zahlreiche englische Beteiligung beschränkte sich auf die bekannte Rekordfahrerin the Hon. Mildred Mary Bruce auf einem A.C.<sup>5</sup> Zweiliter, die das Pech hatte, in der zweiten Tagesetappe von einem Rennleitungswagen „abgeschossen“ zu werden. Reumütig erlaubten die Veranstalter die Reparatur des Wagens und die Weiterfahrt, die mit einer Goldmedaille „honoris causa“ belohnt wurde. Major Leo Czermak, der Vizepräsident des Automobil Club von

28. Ein Alpenbecher (1929) auch für Rudolf Caracciola auf einem Mercedes „Nürburg“.

صورة بموجب حقوق النشر

29. Georg Kimpel war 1929 mit seinem 7-Liter-Mercedes sehr schnell unterwegs. Er wurde mit einem Alpenbecher belohnt.

صورة بموجب حقوق النشر

Deutschland, betonte in seiner Ansprache bei der Preisverteilung, daß hier erstmals eine Veranstaltung von vier Nationalen Automobilclubs gemeinsam abgehalten wurde. Angesichts der großen sprachlichen und organisatorischen Probleme war dies ein guter Anfang.

1929 folgte die zweite Auflage des Coupe Internationale des Alpes. Er wurde wiederum vom Automobil Club von Deutschland, dem Reale Automobile Club d'Italia (R.A.C.I.), dem Österreichischen Automobil Club und dem Automobil Club der Schweiz veranstaltet. 95 Nennungen waren eingegangen, und 80 Wagen erschienen in München tatsächlich am Start dieser 2518 km langen Fahrt durch die vier genannten Staaten. Diesmal gab es auch

56

Imagem com direitos autorais

30. Der Pharma-Industrielle Wilhelm Merck war bei der Internationalen Alpenfahrt 1929 mit seinem Mercedes SSK Zweit-schnellster am Stelvio und gewann einen Alpenbecher.
31. Rechts: Der polnische Graf Adam Potocki fuhr mit seinem Austro-Daimler ADM Dreiliter Sport am Stelvio die viertbeste Tageszeit, unterboten nur von weit stärkeren Wagen.

Imagem com direitos autorais

32. Lorbeer für Willy Wagner aus Eisenach vom strafpunktfreien BMW Dixi-Team, das einen der beiden Alpenpokale des Jahres 1929 gewann, BMWs erster Groß Erfolg auf vier Rädern. Man hatte dem kleinen Dixi, vom englischen Austin Seven abgeleitet, diese Standfestigkeit nie zugetraut.
33. Rechts: Otto Merz, Augenzeuge des Attentats von Sarajewo, mit seinem 4-Liter-Mercedes am Jaufenpaß (Alpenbecher 1929).

Imagem com direitos autorais

34. Alpenpokal für das Hansa-Team, angeführt von Fredo Sporkhorst. Seine Familie verlor in diesem Jahr 1929 die Kontrolle über das Unternehmen an Borgward.

Imagem com direitos autorais

Imagem com direitos autorais

zwei Bergprüfungen in Italien, am Stelvio und am Pordoi. Bei diesen Bergrennen wurden Maximalfahrzeiten für jede der drei Klassen (1100, 3000 und über 3000 ccm) festgelegt. Zeitüberschreitungen in den Prüfungen wie auch auf der Strecke wurden mit Strafpunkten geahndet. Tagesbestzeit am Stilfser Joch (Stelvio) fuhr Georg Kimpel (16'29") vor Wilhelm Merck (17'14"), beide auf Mercedes SSK in der großen Klasse. Die dritt- und viertbeste Zeit erreichten der Triestiner Emilio Ricchetti (Bugatti, 17'58") und der polnische Graf Adam Potocki (Austro-Daimler, 17'51"), beide in der Dreiliterklasse. Am Pordoi-Paß war Kimpel (10'19") erneut der Schnellste, vor Ricchetti (10'54") und dem bekannten italienischen Rennfahrer Carlo Salamano auf Fiat (10'56"). Die prachtvolle Villa d'Este am Como-See war das Ziel, wo auch 48 Wagen eintrafen.

Nur zwei Markenteams konnten sich für einen Alpenpokal qualifizieren. In der 1100 ccm-Klasse war dies BMW mit drei kleinen Dixi, gefahren von Max Buchner, Albert Kandt jun. und Willy Wagner. Niemand hatte diesen Kleinwagen, in Eisenach im Lizenzbau gefertigte Austin Seven, zugetraut, kreuz und quer durch die Alpen einen Durchschnitt von 42 km/h halten zu können. Für BMW unter der Führung des in Wien geborenen Franz Josef Popp war dies der erste große Sporterfolg auf vier Rädern.

Das erfolgreiche Hansa-Team in der Klasse über 3000 ccm mußte einen Durchschnitt von 48 km/h einhalten. Dieser Teamsieg war gleichzeitig der Schwanengesang einer stolzen Marke, die August Sporkhorst 1905 gegründet hatte. Nun boten seine beiden Söhne Fredo und Ernst Werner gemeinsam mit Eduard Hörbe noch einmal eine tolle Leistung, um die letzte bedeutende Trophäe heimzuholen. Bald sollte die Marke in der Borgward-Gruppe aufgehen.

Piloten ohne Strafpunkte, egal ob Einzel- oder Teamfahrer, erhielten Alpenbecher, und von diesen gab es insgesamt 36. Mercedes-Fahrer errangen acht solche Becher, unter ihnen auch Kimpel, Merck, Rudolf Caracciola, Christian Werner und Otto Merz. Je fünf Alpenbecher gingen an Ford- und Wanderer-Fahrer. Unter letzteren war auch Alexander Graumüller, der schon bei den Alpenfahrten vor dem Weltkrieg den Großen Alpen-Wanderpreis für Audi gewonnen hatte. Ricchetti und Salamano, die sich in den Bergprüfungen ausgezeichnet hatten, zählten auch zu den Alpenbecher-Gewinnern. Graf Potocki hingegen ging seiner Chance durch Strafpunkte verlustig, doch gab es für einen anderen Austro-Daimler-Fahrer einen Alpenbecher, Österreichs neuer Trials-Hoffnung namens Desiderius v. Bitzy. Die beiden britischen Teilnehmer, Victor E. Leverett auf Arrol-Aster (3257 ccm) und Roy Franey auf Riley (1089 ccm), schieden aus, und aus Frankreich war überhaupt keine Nennung eingegangen.

Offensichtlich hatten Franzosen und Engländer den Charme der Internationalen Alpenfahrt noch nicht entdeckt, und vielleicht bedurfte es einer Pause, um dies zu erreichen. Im Gefolge des Schwarzen Freitags der Wall Street gab es 1930 überhaupt keine Internationale Alpenfahrt, aber in Mitteleuropa sprangen zwei kleine Staaten in die Bresche. Es gab nicht nur eine Fahrt um den Österreichischen Alpenpokal, sondern vier Wochen danach auch eine Wiederbelebung der Alfeld-Alpenfahrt. Die Siegesserie von Hans Stuck auf Austro-Daimler in allen großen Bergrennen Europas hatte in Österreich zu Euphorie und der Gründung eines privaten Austro-Daimler-Teams dreier Herrenfahrer geführt. Die Leitfigur war Desiderius v. Bitzy, dem sich Graf Felix Spiegel-Diesenberg und der Stahl-Magnat Philipp v. Schoeller anschlossen. In England wiederum suchte Noel Macklin nach einem Werbe-Trampolin für seine neue Edelmarke Invicta. Er entsandte Donald Healey zu diesen beiden Alpenfahrten nach Mitteleuropa. 36 Wagen nahmen den Kampf um den Österreichischen Alpenpokal auf. Alle drei Bergprüfungen, am Josefsberg, am Triebener Tauern und am Arlberg, gewann Desiderius v. Bitzy auf seinem Dreiliter Austro-Daimler ADR mit Tagesbestzeit, womit er sich auch den Gesamtsieg sicherte. Von den neun Alpenpokalen für strafpunktfreie Fahrt gingen fünf an Austro-Daimler (darunter auch alle drei Fahrer des Teams), je einen gewann Donald Healey auf Invicta, der sich bei sei-

صورة بموجب حقوق النشر

35. Desiderius v. Bitzy war wohl der erfolgreichste österreichische Alpenfahrer der Zwischenkriegsjahre. Die Fahrt um den Österreichischen Alpenpokal 1930 gewann er auf seinem Austro-Daimler ADR strafpunktfrei und mit Tagesbestzeiten in allen drei Bergprüfungen.

صورة بموجب حقوق النشر

36. Noel Macklin schickte Donald Healey 1930 mit einem schnellen Invicta nach Österreich in die Alpen, wo er einen der neun vergebenen Alpenpokale gewann.

37. Gesamtsieger der Alföld-Alpenfahrt 1930 und Gewinner des „Vergrößerten Alföld-Alpenpokals“ war Ladislaus Balazs auf einem ungarischen Magosix. Der Ungar hatte bei der Beschleunigungs- und Bremsprüfung in Budapest das Stechen unter den 15 Strafpunktlosen gewonnen.

38. Das siegreiche Austro-Daimler-Team der Alföld-Alpenfahrt 1930 vor dem Monument des Heiligen Stephan auf der Fischerbastei in Budapest: (v.l.n.r.) Felix Graf Spiegel-Diesenberg, Philipp v. Schoeller (beide ADR 3 Liter) und Desiderius v. Bitzy auf dem neuen Bergmeister (das Graf & Stift-Team gewann einen gleichwertigen Preis).

صورة بموجب حقوق النشر

صورة بموجب حقوق النشر

nem ersten Auftritt in den Alpen von dem Motorenfachmann Victor Horsman begleiten ließ, Franz Pauker auf Gräf & Stift, Ernst Krickl-Rheinthal auf Tatra und Hans Ostermuth v. Tschaikoff auf Amilcar. In Bregenz angelangt, gab es für die Teilnehmer einen eindrucksvollen Zeppelin-Flug im nahegelegenen Friedrichshafen am Bodensee, von dem Donald Healey als erfahrener Kampfflieger des Ersten Weltkriegs noch in Budapest schwärmte.

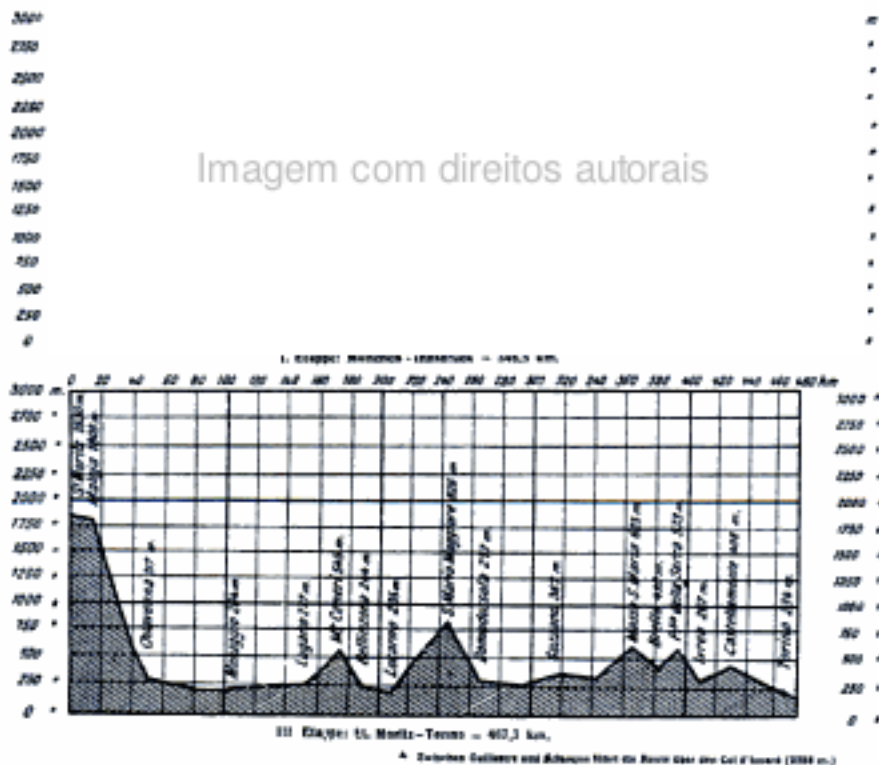
Von Wien aus starteten bald danach 40 Wagen zur Alföld-Alpenfahrt. Sie bestritten vorerst Bergprüfungen am Pötschen-Paß und am Katschberg, bevor sie nach Absolvierung der Gebirgsstrecken in die ungarische Tiefebene eintauchten, um schließlich das Ziel in Budapest zu erreichen. 15 Fahrer waren strafpunktfrei geblieben, womit sie sich für einen Alföld-Alpenpokal qualifizierten. Sechs dieser 15 gehörten den Markenteams von Austro-Daimler (Bitzy, Spiegel, Schoeller) und Gräf & Stift (Franz Pauker, Josef Gräf, Gustav Schimatsek) an, die auch gleichwertige Teampreise gewannen. Am Ziel vor dem Budapester Polytechnikum fand eine abschließende Beschleunigungs- und Bremsprüfung statt, die nunmehr unter den 15 Strafpunktlosen die Reihung im Gesamtklassement bestimmte. Bestzeit fuhr Hans Lieser auf Talbot, doch dieser hatte Strafpunkte gesammelt, so daß er für den Gesamtsieg nicht in Betracht kam. Dieser ging an den Zweitschnellsten, den Ungarn Ladislaus Balázs auf einem ungarischen Magosix, der mit dem „vergrößerten Alföld-Alpenpokal“ belohnt wurde. Ihm folgten im Gesamtklassement Graf Manó Andrassy (Sechszylinder-Tatra) und Desiderius v. Bitzy auf dem neuen 3,6 Liter Austro-Daimler Bergmeister. Donald Healey auf Invicta war vielbeachteter Sechster. In Budapest gab er der *AZ* ein Interview und meinte, die erste Alpenfahrt (in Österreich) habe ihm besser gefallen als die Alföld-Alpenfahrt, die sich zu viel auf uninteressanten Hauptstraßen abspielte, besonders im ungarischen Flachland. Auf Platz 11 wurde die beste Dame gewertet, die gebürtige Engländerin Shelagh Brunner auf Austro-Daimler, in morganatischer Ehe verheiratet mit Prinz Ferdinand Liechtenstein, im Motorsport aber großzügig stets als Prinzessin Liechtenstein apostrophiert.

Auf den Britischen Inseln löste das Echo auf Donald Healey's Doppelerfolg – verstärkt noch durch seinen Invicta-Gesamtsieg bei der Rallye Monte Carlo 1931 – einen Massenzustrom zum 3<sup>ten</sup> Coupe Internationale des Alpes des Jahres 1931 aus. Diesmal war sehr klar definiert, daß Markenteams um Alpenpokale konkurrierten, während sich die Einzelfahrer um Gletscherpokale bewarben. Sehr wertvoll für die Entwicklung des Trials war die Einbeziehung einer ausgedehnten Etappe in den französischen Alpen. Damit waren erstmals sämtliche berühmten Alpenpässe ohne Rücksicht auf nationale Grenzen in die Internationale Alpenfahrt eingebaut. Von den 72 Nennungen stellten sich 62 Wagen der Klassen bis 1100, 3000 und über 3000 ccm in München dem Starter. Die 2598 km lange Strecke führte durch Deutschland, Österreich, Italien, Frankreich und die Schweiz ans Ziel in Bern, denn der Automobil Club der Schweiz war 1931 mit der Federführung betraut.

Bergprüfungen am Stelvio und dem Col du Galibier erschwerten das Unternehmen, und so war es bemerkenswert, daß 44 Wagen das Ziel erreichten. Von diesen verblieben jedoch nur acht Fahrer mit weißer Weste, allesamt Einzelfahrer. Es waren dies Donald Healey (Invicta), Walter Delmár (Mercedes) und Desiderius v. Bitzy (Austro-Daimler Bergmeister) in der



# DIE INTERNATIONALE ALPENFAHRT.



## Diagramme der sechs Etappen.

40. Durch Einbeziehung von Frankreich wurde die Internationale Alpenfahrt 1931 erstmals zu einer wahrhaft panalpinen Konkurrenz. Das eindrucksvolle Höhenprofil zeigt, daß fast alle wichtigen Alpenpässe in die Strecke einbezogen waren.

Klasse über 3000 ccm sowie Graf Felix Spiegel-Diesenberg, Philipp v. Schoeller (beide Austro-Daimler ADR Dreiliter), Humfrey E. Symons (Clément-Talbot), E. A. H. Scholten (Lancia) und Carlo Adorno (O.M.) bei den Dreiliterwagen. Zu diesen acht Coupes des Glaciers kamen noch drei weitere Gletscherpokale „mit Sonderrabatt“ hinzu, für die drei Hanomag-Fahrer Hellmuth Butenuth, Carl Pollich und Frau Liliane Roehrs, als ex-aequo-Klassensieger bei den 1100 ccm-Wagen, mit jeweils vier Strafpunkten.

Von den zahlreichen britischen Einzelfahrern – neben den Pokalsiegern Healey und Symons – schlug sich Lord Clifford auf MG Midget mit nur 15 Strafpunkten am besten, was ihm eine Silberne Gletschermedaille eintrug. Der schrullige und technisch interessierte Lord machte noch einmal im Motorsport auf sich aufmerksam, als er für die Rallye Monte Carlo 1933 einen Dieselmotor in seinen Bentley einbauen ließ, um Sparsamkeit mit Komfort zu verknüpfen. Er belegte damit bei der „Monte“ den fünften Gesamtrang.

41. Nach seinen zwei Vorjahrserfolgen in Mitteleuropa und einem Gesamtsieg bei der Monte Carlo-Rallye zu Jahresbeginn fügte Donald Healey auf Invicta seiner Sammlung auch einen Gletscherpokal der Internationalen Alpenfahrt 1931 hinzu.

Изображение, защитено с авторско право

42. Nur acht Wagen beendeten die Internationale Alpenfahrt 1931 strafpunktfrei, darunter die drei Austro-Daimler von Desiderius v. Bitzy, Philipp v. Schoeller und Felix Graf Spiegel, allesamt Gletscherpokal-Gewinner. Das obere Photo zeigt Bitzys Bergmeister, das untere Schoeller auf einem ADR 3 Liter.

Изображение, защитено с авторско право

43. Ein Praga am Stilfser Joch. Das erfolgreiche tschechische Team gewann 1931 mit den Fahrern Jaroslav Heussler, St. Pavlovsky und Anton Suldowsky einen der zwei vergebenen Alpenpokale – der andere ging an Wanderer.

Изображение, защищено с авторско право

Ins Ziel der Alpenfahrt kamen auch noch die britischen Einzelfahrer W. F. Bradley (Armstrong-Siddeley), Victor E. Leverett, A. G. Gripper (beide Riley) und – mit österreichischer Sportlizenz – Shelagh Brunner-Liechtenstein auf Austro-Daimler.

Es war betrüblich, daß die drei Austro-Daimler-Piloten Bitzy, Spiegel und Schoeller als Einzelfahrer sich nicht um den Alpenpokal bewerben konnten, denn kein einziger Fahrer eines Teams kam strafpunktfrei durch. Nur drei Teams brachten ihre drei Wagen überhaupt ins Ziel. In der Dreiliterklasse waren dies Wanderer<sup>6</sup> und die belgischen F.N.-Wagen, bei den 1100 ccm-Wagen das tschechische Praga Piccolo-Team. So gab es je einen Alpenpokal für Wanderer mit Alexander Graumüller, Bernhard Bau und Hans Hinterleitner, welche ihre belgischen Rivalen hinter sich gelassen hatten, und Praga (Jaroslav Heussler, St. Pavlovsky und Anton Suldowsky). Vom Riley-Team in der 1100 ccm-Klasse erreichten nur zwei Wagen das Ziel.

1932 brachte ein Rekordergebnis von 107 Nennungen, von denen 99 in München die Fahrt aufnahmen. Der Royal Automobile Club hatte sich eingeschaltet, und so stellte jetzt Großbritannien mit 59 Teilnehmern das stärkste Kontingent, vor Deutschland (35), Österreich (7) und weiteren Fahrern aus der Tschechoslowakei, der Schweiz, Italien, Frankreich, Holland und Ungarn. Die Strecke führte durch Österreich nach Italien, wo Donald Healey (Invicta) die Bergprüfung am Stelvio gewann. Sein Beifahrer war ein junger Journalist namens Ian Fleming, der später als James Bond-Autor zu Welt Ruhm gelangte. In der Schweiz wurde eine Bergprüfung am San Bernardino ausgetragen, dann ging's zurück nach Italien, nach Frankreich, bis die verbliebenen 87 Wagen in San Remo an der Riviera dei Fiori das Ziel erreichten. Sie wurden als Helden gefeiert, ganz besonders die 55 unter ihnen, welche die Fahrt ohne Punkteverlust bewältigt hatten, was diesmal etwas leichter war als im Vorjahr.

44. Das Talbot-Team mit Hon. Brian Lewis (später Lord Essendon), Tim Rose-Richards und Norman Garrad (später erfolgreicher Team-Chef von Sunbeam-Talbot) gewann völlig strafpunktfrei einen Alpenpokal, das gelang 1932 nur noch dem Wanderer-Team.

Изображение, защитено с авторско право

Von den sieben genannten Teams langten vier intakt in San Remo ein, doch nur zwei von ihnen waren strafpunktfrei geblieben. Es waren dies zwei Teams in der Klasse über 2000 ccm, die beide einen Coupe des Alpes gewannen. Das Wanderer-Team kam in der unveränderten Besetzung Graumüller, Bau und Hinterleitner zum Erfolg, die englischen Talbot mit den Fahrern the Hon. Brian Lewis (später Lord Essendon), T. E. „Tim“ Rose-Richards und Norman Garrad. Letzterer wurde in den fünfziger Jahren als Team Manager von Sunbeam-Talbot zum Architekten großartiger britischer Rallye-Erfolge. Der vorjährige Erkundungsausflug des *Sunday Times*-Korrespondenten H. E. Symons hatte sich ausgezahlt, die von Chefkonstrukteur Georges Roesch entwickelten Wagen bewährten sich beim ersten offiziellen Talbot-Werkeinsatz glänzend.

Die in den Klassen bis 1500 und bis 1100 ccm siegreichen Teams von Tatra (Hans Schicht, Wolfgang v. Mayenburg und Fr. Hoffmann) beziehungsweise Riley (Victor Leverett, Charles Riley<sup>7</sup> und G. Dennison) gewannen ebenfalls je einen Alpenpokal, wenn auch mit Strafpunkten.

Britische Einzelfahrer holten sich nicht weniger als 18 der insgesamt vergebenen 27 Gletscherpokale. In der Klasse über 2000 ccm waren es stolze sechs, nämlich die Invicta-Fahrer Donald Healey, A. G. Lace und Charles Needham sowie die Armstrong-Siddeley-Piloten C. D. Siddeley, H. E. Symons und W. F. Bradley. Der Ungar Walter Delmár, welcher die Alpenfahrten 1913 und 1914 ohne Punkteverlust bewältigt hatte, gewann hier auf Bugatti einen Gletscherpokal, genau wie sein deutscher Markenkollege Rudi Sauerwein. Jacques van der Meulen und der Monte Carlo-Sieger von 1929 Dr. J. J. Sprenger van Eyk, beide auf Ford V8, waren die ersten holländischen „Alpenrijders“, die einen Gletscherpokal nach Hause mitnehmen konnten, und bald sollte die Teilnahme an einem „Alpenrit“ für Trials-Fahrer aus den Niederlanden als die höchste Bewährungsprobe gelten. Die holländischen Ford-Werke in Amsterdam haben dies durch Jahre konsequent gefördert.

64 Karl Kappler und der spätere O.N.S.-Präsident<sup>8</sup> Hans Joachim Bernet (beide

45. Harold John Aldington (Frazer Nash, mit seinem Beifahrer Tim Ross) wagte sich 1932 erstmals in die Alpen und errang auf Anhieb einen Gletscherpokal.

Изображение, защищено с авторско право

Wanderer) nahmen Coupes des Glaciers ins Deutsche Reich mit, ebenso wie Dr. Adolf Noll auf Austro-Daimler. Dr. Armand Lettich (Fiat) war der einzige erfolgreiche Österreicher in dieser Runde, und der in der Schweiz ansässige E. A. H. Scholten wiederholte auf Lancia seinen Vorjahrserfolg. Bei den Zweiliterwagen gewann W. M. Couper auf Lagonda den einzigen Gletscherpokal, als Klassensieger trotz Strafpunkten.

Die kleinen, leichten und wendigen englischen Sportwagen beherrschten die Klassen bis 1500 und bis 1100 ccm souverän. Zwei junge Damen, Katharine Martin und Margaret Allen, holten für Wolseley zwei Gletscherpokale nach Hause, Harold John Aldington und Archie Gripper beendeten das Alpen-Debut der Marke Frazer Nash mit dem Gewinn zweier Coupes des Glaciers, und auch für den MG von W. E. C. Watkinson fiel ein solcher Pokal ab. Hingegen mußte ein 19jähriger Student aus Cambridge in seinem MG Magna F-type, Geschenk seiner Eltern, Strafpunkte hinnehmen. Er hieß Dick Seaman und sollte später zu Grand Prix-Ehren kommen. Jack Hobbs, Roy Franey, G. M. D. Maltby und C. Montague-Johnstone fuhren auf Riley 1100 vier Gletscherpokale ein, Eric W. Deeley auf Singer einen weiteren in dieser Klasse, wo für die Kontinentaleuropäer nur ein einziger Coupe des Glaciers übrigblieb, für Dr. Otto Enoch auf Hanomag.

Auch 1933 gab es einen neuen Rekord mit 152 Nennungen, davon allein 50 aus Großbritannien. In Meran schickte der Starter 121 Wagen aus elf Nationen auf die mit 1920 km etwas kürzere Strecke. Der erste Tag brachte eine rund 400 km lange Schleife in den Dolomiten mitsamt einer Bergprüfung am Pordoi-Joch. Hier fuhr der englische Journalist W. F. Bradley auf seinem Hotchkiss Tagesbestzeit. Danach kam der Stelvio, auf dem nur sieben Fahrer

Изображение, защитено с авторско право

46. Der Jaguar-Vorläufer S.S. 1 erlebte 1933 seine internationale Feuertaufe. Das Werks-Team ging zwar unter, doch zwei Österreicher retteten die Ehre von William Lyons: Hans Georg Koch (#38) wurde als bester S.S. 1 Sechster der Dreiliterklasse, und auch Graf Peter Orssich auf dem schwächer motorisierten Coupé (#39) brachte seinen S.S. 1 in Wertung ans Ziel.

Изображение, защитено с авторско право

47. Der Damenpreis ging an Miss Dorothy Champney/Miss L. Hobbs auf ihrem Riley Lynx.

66 die Vorgabezeit erreichten und damit strafpunktfrei blieben. Es waren dies die beiden Bugatti von Mlle Hellé-Nice und Walter Delmár, die zwei Riley von Jack Hobbs (1500) und Donald Healey<sup>9</sup> (1100), der Alfa Romeo von René Carrière, der MG von W. E. Belgrave und der Frazer Nash von H. J. Aldington. Anschließend führte die Strecke in die Schweiz, während die vierte Tagesetappe zurück nach Italien mit dem Zwischenziel Turin ging. Der letzte

Слика заштићена ауторским правом

48. Der Riley 1100 von A.G.R. Alexander auf der Paßhöhe des Col di Lana, der im Weltkrieg hart umkämpft war.

Fahrttag lief in Frankreich über die schwierigsten Alpenpässe, darunter dem gefürchteten Col du Galibier mit seinen ungeschützten Abstürzen. Diese Bergprüfung war eine der beiden Schlüsselstrecken dieser Alpenfahrt, und wie am Stelvio waren die Sollzeiten hier fast unerreichbar. Von den sieben Fahrern mit weißer Weste holte sich Belgrave zwei Strafpunkte, und Mlle Hellé-Nice, Donald Healey und Jack Hobbs deren drei. Bestzeit fuhr Carrière mit seinem Kompressor-Alfa, und neben ihm kamen hier nur noch drei Fahrer ohne Punkteverlust durch, Aldington sowie die zwei Bugatti von Delmár und Édouard Legré, der aber am Stelvio einen Strafpunkt aufgebrummt bekommen hatte. So erreichten also nur Carrière, Delmár und Aldington das Ziel in Nizza mit weißer Weste. Mlle Hellé-Nice, eine Tänzerin aus dem Casino de Paris mit dem bürgerlichen Namen Hélène Delangle, war mit bloß drei Strafpunkten die bestplazierte Dame. Da sie aber auch auf der Alpenfahrt männliche Begleitung schätzte – in diesem Falle Monsieur Bonnet –, ging der für „equipages exclusivement féminins“ vorbehaltene Damenpokal an die Engländerinnen Miss Dorothy Champney/Miss L. Hobbs mit satten 56 Punkten im Minus. Insgesamt langten 95 Wagen in Wertung in Nizza ein. Daraus ist ersichtlich, daß vor allem die sehr hochgesteckten Sollzeiten am

67

Die Internationale

Слика заштићена ауторским правом

Stelvio und Galibier zur Entscheidung beitrugen und man von einer wagenmordenden Fahrt eigentlich nicht sprechen kann.

Aus der beachtlichen Zahl von 16 Markenteams mit insgesamt 48 Fahrern gelang es einzig und allein H. J. Aldington auf Frazer Nash, diese Alpenfahrt ohne Strafpunkte durchzustehen. Damit kamen die in den fünf Hubraumklassen siegreichen Teams auch mit Strafpunkten zu Alpenpokalen. Es waren dies Ford Holland in der Klasse über 3000 ccm mit den Fahrern N. Went, Dr. J. J. Sprenger van Eyk und A. A. J. Wieleman; Hotchkiss (3000 ccm) mit W. F. Bradley, Duhamel und Gas<sup>9)</sup> (mit bloß 36 Punkten das beste aller Teams); und Adler (2000 ccm) mit Friedrich Karl Widenmann, Philipp Hoffmann und Adolf Max Gehrman. In der Anderthalbliterklasse spielte sich ein dramatisches Duell zwischen Frazer Nash und Riley ab. Stolz auf seinen Gletscherpokal des Vorjahres hatte der Chef von Frazer Nash acht Wagen seiner Marke mobilisiert, drei im Team und fünf als Einzelfahrer. Nun war bloß er selbst mit null Punkten im Ziel, die beiden anderen Wagen hatten 99 Strafpunkte gesammelt. Damit ging der Coupe des Alpes für die 1500 ccm-Teams an Riley mit den Fahrern C. Riley, J. Ridley und T. C. Griffiths. Frazer Nash ging ohne Alpenpokal aus, und Aldington selbst als Teamfahrer auch ohne Gletscherpokal. Der fünfte Alpenpokal wurde in der Klasse bis 1100 ccm an MG (Tommy Wisdom, W. E. C. Watkinson und L. A. Welch) vergeben.

Als Einzelfahrer waren Carrière und Delmár besser dran als Aldington, sie gewannen Gletscherpokale. René Carrière und sein Beifahrer Henry Avril<sup>11)</sup> stammten aus Marseille und waren durch den Klassensieg in der ersten Französischen Alpenfahrt (1932) gut vorbereitet. Beide wurden später ausgezeichnete Rennleiter der Rallye des Alpes in ihrer Blütezeit. In den Jahren 1936 und 1937 brillierte Carrière auch durch vierte Plätze im französischen Grand Prix auf Delahaye und einem dritten Platz in der Mille Miglia 1937. Für den



50. H. J. Aldington auf Frazer Nash (hier am Stelvio vor G. H. Walker auf einem englischen Daimler) kam strafpunktfrei ans Ziel und vollbrachte damit eine unbezahlte Glanzleistung, als einziger von 48 Team-Fahrern. Doch sein Frazer Nash-Team verlor das Duell gegen Riley im Kampf um den Alpenpokal der 1500 ccm-Klasse und erhielt „nur“ eine vergoldete Silberplakette. Als Team-Fahrer aber hatte Aldington auch keinen Anspruch auf einen Gletscherpokal.

Слика заштићена ауторским правом

vierzigjährigen Walter Delmár aus Budapest war dies bereits der dritte Coupe des Glaciers, nach seinen Erfolgen von 1931 (Mercedes) und 1932 (Bugatti). Er hatte auch bereits eine glänzende Laufbahn als Rennfahrer auf Steyr hinter sich gebracht.

Es gab auch Gletscherpokale für die Klassensieger mit Strafpunkten. Dies betraf W. E. Belgrave (MG, 1100, -2), Jack Hobbs (Riley, 1500, -5) sowie die beiden Holländer Jacques van der Meulen und van Beek Calkoen, welche sich den Klassensieg über 3000 ccm mit je sieben Strafpunkten auf Ford teilten. Der Coupe Internationale des Alpes 1933 brachte auch das kontinentale Renndebüt von William Lyons' neuem Swallow S.S. 1. Die drei Werkswagen waren mit Defekten reich gesegnet, und nur Charles Needham kam ins Ziel, als Achter der Dreiliterklasse. Für den Jaguar-Vorläufer war es ein großes Glück, daß es neben den Werkswagen auch zwei Nennungen aus Österreich gab. Hans Georg Koch, der österreichische Standard- und Swallow-Vertreter, fuhr einen in Großbritannien zugelassenen S.S. 1-Tourer ähnlich den Werkswagen. Er errang den 6. Platz in der Dreiliterklasse, hinter vier von Walter Delmár angeführten Bugatti und einem Hotchkiss. Graf Peter Orssich/Ernst v. Stahl hingegen fuhren ihr weit schwächer motorisiertes S.S. 1-Coupé, sie kamen als Elfte der Klasse ins Ziel. Hans Georg Koch blieb dem späteren Sir William Lyons und Jaguar bis zu seinem Tode als österreichischer Generalvertreter treu; seine Witwe mußte dann in den späten sechziger Jahren Platz machen für British Leyland Austria.

Für 1934 planten die Veranstalter große Änderungen ein. Ein neues Wertungsschema stattete jeden Fahrer mit 1000 Gutpunkten aus (Teams folglich mit 3000). Von diesem Konto wurden in üblicher Art Strafpunkte abgezogen. Die Strecke wurde auf 2900 km verlängert, sie führte von Nizza aus durch die französischen Alpen, wo allerdings die Bergprüfung am Galibier wegen eines gewaltigen Erdbebens entfallen mußte. Auf Schweizer Boden gab es kaum Schwierigkeiten, weil die Behörden auf einen sehr sanften Fahrplan bestan-

51. Walter Delmár holte sich 1933 bereits seinen dritten Gletscherpokal, diesmal auf Bugatti (im Bild). Nur drei Fahrer des ganzen Feldes beendeten den Coupe Internationale des Alpes strafpunktfrei. Das war der Ungar schon seit 1913 so gewohnt, als er im Alter von 20 Jahren „mit weißer Weste“ durch die Alpenfahrt kam. Der große Alpenfahrer sollte 1934 noch einen vierten Gletscherpokal dazugewinnen.

den, doch dann folgte in Italien die Bergprüfung am Stelvio und eine Geschwindigkeitsprüfung auf der italienischen Autostrada über 5 Kilometer. Die Vorgabezeiten waren nach den Erfahrungen des Vorjahres stark gemildert worden. Nun folgten leichte Straßenetappen von Venedig bis Zagreb in Jugoslawien, obwohl sich in den friulanischen Ostalpen interessantere Strecken angeboten hätten. Dann aber tauchte man via Wurzenpaß tief in die österreichischen Alpen ein und befuhr auch die gefürchtete Turracher Höhe mit 55 % Steigung, welche die kleinen Singer 9 nur im Rückwärtsgang bewältigten. Damit waren die größten Schwierigkeiten überwunden, und die Fahrt ging Richtung München, dem Ziel dieser Alpenfahrt. Im Lichte der Vorjahrserfahrungen hatte man die Zeitpläne wesentlich gemildert. Von den 127 Startern, einer neuen Rekordzahl, waren in München noch immer 94 Wagen dabei, und nicht weniger als 56 von ihnen strafpunktfrei! Von den 15 Teams konnten acht einen Alpenpokal einheimen, für die Einzelfahrer gab es inflationäre 35 Gletscherpokale.

In der Klasse über 3000 ccm unternahm die altetablierte Firma Delahaye einen Versuch, das sportliche Image der Marke wieder aufzupolieren. Am Pariser Salon 1933 waren zwei neue Modelle ausgestellt, der 124-Vierzylinder 12 CV und der 154-Sechszylinder 18 CV. Dann aber baute Chefingenieur Charles Weiffenbach über Verlangen der Millionärin Lucy Schell-O'Reilly den 110 PS starken Sechszylinder von 3227 ccm Hubraum in das kleinere 124-Fahrgestell ein. Vier dieser Wagen<sup>12</sup> wurden für den Coupe Internationale des Alpes 1934 genannt, drei als Team mit den Fahrern Albert Perrot, Marcel Dhôme und Robert Girod und einer für das Ehepaar Laury und Lucy Schell, übrigens die Eltern des Grand Prix-Fahrers Harry Schell der Nachkriegszeit. Obwohl Perrot ausfiel, errang das Delahaye-Team den Alpenpokal, und Mr. & Mrs. Schell freuten sich über ihren Coupe des Glaciers. Die Klasse war traditionell eine Domäne von Ford. Nicht weniger als 17 dieser Wagen mit V8-Motor waren am Start, doch diesmal lief beim holländischen Ford-Team mit den routinierten Fahrern Jacques van der Meulen, van Beek Calkoen und Gerard Bakker Schut<sup>13</sup> alles schief. Fords Ehre wurde aber von Einzelfahrern gerettet, die sechs Gletscherpokale gewannen, und zwar die Holländer Ernest Mutsaerts, Lex van Strien, N. Flisette und S. D. Posthumus sowie der Schweizer R. Getac und der Rumäne B. Neamtu. Doch damit sind noch immer nicht alle Helden genannt, es gab noch fünf weitere Gletscherpokale für die beiden 3,5 Liter Bugatti des Ehepaares Gaston Descollas sowie den Budapester v. Biro, aber auch für Railton<sup>14</sup> (R. L. Richardson und D. H. Davids) und den Hotchkiss von Jean Trevoux.

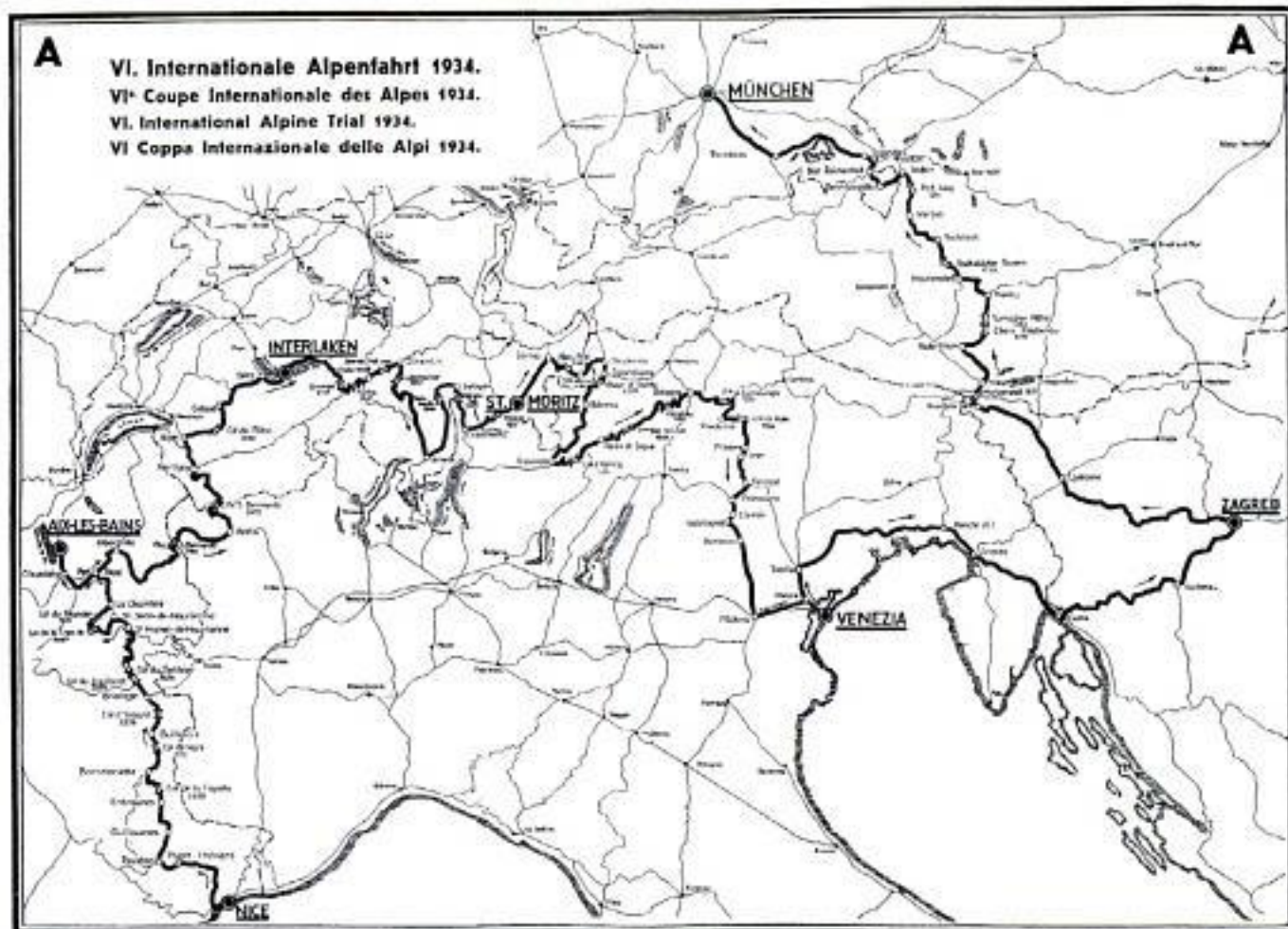
Bei den Dreiliterwagen war der Alpenpokal für die drei Talbot 105 von Tommy Wisdom, W. M. Couper und Hugh Eaton unumstritten, doch leider hatte Talbot ernste Finanzprobleme, die bald danach in England zur Übernahme durch die Rootes-Gruppe führten, während Tony Lago in Frankreich unter dem Namen Talbot weitermachte. Ganz anders war die Situation bei Adler, das nicht weniger als drei Teams bei der Internationalen Alpenfahrt ins Rennen schickte. In dieser Klasse setzte Adler auf das Modell Diplomat mit den Fahrern Günther Wimmer, Adolf Max Gehrman und Philipp Hoffmann, welches seine 3000 Punkte intakt ins Ziel brachte und in den offiziellen Pressaussendungen als Alpenpokalsieger genannt war, die Meldung wurde auch

Imagem com direitos autorais

52. Die vergoldete Silbermedaille für das Swallow-Team. Das Edelweiß wird neben dem Alpenpokal zum zweiten großen Symbol der Alpenfahrten, 1934 bereits mit einem Hakenkreuz verziert, erstes Anzeichen drohender politischer Konflikte.

Imagem com direitos autorais

53. Liliane Roehrs gewann 1934 mit dem neuen BMW 315/1 einen Gletscherpokal.



54. Die Internationale Alpenfahrt 1934 bezog auch Jugoslawien ein und führte damit durch sechs Staaten.

in seriösen Fachblättern abgedruckt. Auf geheimnisvolle Weise verschwanden jedoch das Team, seine Fahrer und der Alpenpokal aus den gedruckten offiziellen Endresultaten, sie alle tauchten dann aber im Jahresbericht der O.N.S. mit vollen Ehren wieder auf. Falls es sich nicht um einen Irrtum handelt, muß der Grund in einem Ausschluß auf Grund eines Protests mit nachfolgender Entscheidung des Berufungsgerichts zur Wiedereinsetzung liegen. Auch das Swallow-Team war mit drei S. S. 1-Tourern wieder dabei. Charles Needham und Douglas Clease waren gut plaziert, aber Sydney Light schied nach Sturz aus. Dennoch langte es zu einer „plaque en vermeil“, einer vergoldeten Silbermedaille, welche William Lyons darin bestärkte, als Automobilhersteller weiterzumachen. Den einzigen Gletscherpokal der Dreiliterklasse erkämpften sich René Carrière/Henry Avril, diesmal auf Hotchkiss.

Imagem com direitos autorais

Drei Alpenpokale wurden in der Klasse bis 2000 ccm ex aequo vergeben. Das Adler Trumpf-Team mit den Fahrern Paul v. Guilleaume, Rudolf Hasse und Otto Löhr errang einen von diesen und brachte damit das Konto der Marke nach den Erfolgen von 1928 und 1935 auf die bisherige Rekordzahl von vier Coupes Internationales des Alpes. Dazu kamen noch zwei Gletscherpokale für Walter Delmár (sein vierter en suite) und Rudi Sauerwein. Gleich gut schnitt auch Opel mit seinen neuen Sportweisitzern<sup>15</sup> ab. Das Team mit Heinrich Diehl, Alex Blüm und Franz Traiser holte sich einen Alpenpokal, dazu gab es zwei Gletscherpokale für Edith Frisch mit ihrem Beifahrer Karl Treber I sowie für das Brüderpaar Willy und Arthur Engesser. Der dritte Alpenpokal ging an eines der beiden Wanderer-Teams in dieser Klasse, mit dem neuen

55. Fahrzeugabnahme in Nizza vor dem Start zur Internationalen Alpenfahrt 1934. Franz Traiser (Opel) fährt in den Parc Fermé ein. Das Opel-Team gewann unter seiner Führung einen Alpenpokal.

56. Der routinierte Carl v. Guillaume (# 81, Opel) mußte sich 1934 wegen 8 Strafpunkten mit einer vergoldeten Silberplakette begnügen, aber das ihm dichtauf folgende Brüderpaar Willy und Arthur Engesser, Nachwuchsfahrer und Opelhändler aus Karlsruhe, gewann einen Gletscherpokal.

Изображение, защищено с авторско право

57. Johann Hinterleitner/Gast (Wanderer) bei der Internationalen Alpenfahrt 1934, wo das unverwüstliche Team Graumüller, Bau und Hinterleitner nach zwei gewonnenen Alpenpokalen (1931 und 1932) erstmals vom Wanderer-Nachwuchsteam übertrumpft wurde.

Изображение, защищено с авторско право

58. Die endlosen Serpentinien der Stilfserjoch-Straße, seit der Südtirolfahrt von 1898 hervorragend ausgebaut und kaum wiederzuerkennen. Paul v. Guilleaume/Fritz Poensgen in der obersten Kehre auf dem Wege zu einem Alpenpokal für das Adler-Team.

Изображение, защищено с авторско право

Modell W 22. Zwar geriet das altbewährte Team Graumüller, Hinterleitner und Bau in Schwierigkeiten, doch holte der „Nachwuchs“ mit Graf Max Sandizell<sup>16)</sup>, Karl Friedrich Trübsbach<sup>17)</sup> und Willi Krämer die Kastanien und einen Alpenpokal für Wanderer aus dem Feuer. Einen Gletscherpokal gab es für Baron Goldegg aus der Tschechoslowakei auf Alfa Romeo.

Nach fünfjähriger Pause hatte BMW einen starken Auftritt, mit dem neuen Sportwagen 315/1 (Sechszylinder, 40 PS) in der Anderthalbliterklasse. Die Fahrer Richard Brenner, Albert Kandt jun. und Ernst v. Delius gewannen souverän den Alpenpokal, und dazu gab es noch zwei Gletscherpokale für Graf Felix Spiegel zum Diesenberg und Frau Liliane Roehrs. Ein ernster Gegner in der Klasse war das Frazer Nash-Team mit Lionel Butler-Henderson, Alan Marshall und the Hon. Peter Mitchell-Thomson, verstärkt durch die Einzelfahrer H. J. Aldington, John Tweedale und Mrs. Arlene Needham. Von den Team-Fahrern verlor Mitchell-Thomson durch einen dummen De-

73

Die Internationale

Материал, защищен с авторско право

59. Alpenpokale als Teampreis gab es sowohl für den Adler Diplomat (Günther Wimmer, links) als auch für den Dreiliter-Talbot (W. Michael Couper, rechts).

Изображение, защитено с авторско право

60. Lotte Bahr, früher meist auf Steyr unterwegs, 1934 mit einem kleinen Adler Trumpf Junior vom Werk.

Изображение, защитено с авторско право

61. Zwei kleine Singer 9: F. S. Barnes (#150) gewann einen Gletscherpokal, A. H. Langley (#169) fuhr im zweitplacierten Singer-Team. In der zweiten Reihe erkennt man Miss M. D. Patten (#53, Alvis) und Mrs. Kay Petre (#168, Singer).

Изображение, защитено с авторско право

62. BMW gelang mit dem Sechszylindermodell 315 ein großer Wurf. Richard Brenner, Albert Kandt jun. und Ernst v. Delliuss haben soeben das Stilfser Joch bewältigt, als Team gewannen sie einen Alpenpokal, dazu gab es noch drei Gletscherpokale für BMW, einen davon für Felix Graf Spiegel.

Изображение, защитено с авторско право

63. Donald Healey machte das Modell Triumph SX Ten fit für die Internationale Alpenfahrt 1934. Das Ergebnis war ein Alpenpokal für das Triumph-Team und zwei Gletscherpokale für Donald Healey und Maurice Newnham. Am Ziel der Stelvio-Bergprüfung erkennt man Healey (ADU 126, Vordergrund Mitte), den Aston Martin des Schokoladenkönigs Peter Cadbury (Vordergrund rechts) sowie zwei der drei Triumph-Teamwagen (links im Bilde, #141 J. Ridley und #143 Lt. Col. Claude Vivian Holbrook).

Изображение, защитено с авторско право

feht 14 Punkte und damit den Alpenpokal. Firmenchef H. J. Aldington kam zum dritten Male in ununterbrochener Folge ohne Punkteverlust ins Ziel, er und John Tweedale gewannen Gletscherpokale, welchen die arme Mrs. Needham um einen einzigen Punkt verfehlte. Das alles war für Frazer Nash mehr als ein Anerkennungserfolg, doch „Aldy“ war tief beeindruckt vom weit moderneren BMW, vor allem wegen dessen überlegenen Fahreigenschaften. Er nahm Gespräche mit München auf, und bald kam ein Vertrag zustande, der Frazer Nash die BMW-Generalvertretung für Großbritannien unter dem Namen Frazer Nash-BMW einräumte. Sieben weitere Gletscherpokale gab es noch in dieser 1500 ccm-Klasse, für den Schokoladenkönig Peter Cadbury und T. Clarke auf Aston Martin, für Arthur v. Mumm und Alfred Gutknecht auf Röhr (deutscher Tatra-Lizenzbau), H. E. Symons (MG Magnette), Graf Peter Orssich auf einem britischen Standard Avon sowie Capt. O. H. Frost auf Lancia Augusta.

64./65. Bei der Alpenfahrt mit Ersatzbrennstoffen 1934 (Medaille im Bild) wurde dieses Oldsmobile erfolgreich mit „Corethstoff“ gefahren.

Womit wir zu den 1100 ccm-Wagen kommen. Die Marke Triumph unter ihrem neuen Chef, Lt. Col. Claude Vivian Holbrook<sup>18</sup>, hatte sich die Mitarbeit von Donald Healey gesichert, als Noel Macklin 1955 die Invicta-Produktion einstellte. Holbrook selbst nahm 1955 an der Internationalen Alpenfahrt teil, um sich ein Bild von den Schwierigkeiten zu machen, war aber bei diesem Probegalopp ausgefallen. Nun wurde ein Team von drei Triumph SX Ten (972 ccm) für Holbrook, J. C. Ridley und Victor E. Leverett gründlichst präpariert, dazu noch ein weiterer Werkswagen für den als Einzelfahrer antretenden Donald Healey. Die Rechnung ging voll auf, mit Alpenpokal für das Team und Gletscherpokalen für Healey und den Privatfahrer M. A. Newham. Das zweitplatzierte Singer-Team war's zufrieden, man hatte die Turrach bewältigt, und es gab sogar drei Gletscherpokale für R. P. Gardner, F. S. Barnes und I. F. Connell. In dieser Klasse erlitt Adler mit dem Modell Junior eine Niederlage, das Team mit Frau Lotte Bahr, A. Kronmüller und F. K. Widenmann zog gegen die Briten mit Platz 5 den Kürzeren. Immerhin gab es einen Coupe des Glaciers für Paul Schweder.

Die Beanspruchung des Fahrzeugs und all seiner Komponenten bei den Alpenfahrten wurde so hoch eingeschätzt, daß diese Langstreckenprüfungen im Hochgebirge keineswegs bloß als Sport gesehen wurden, sondern als höchst wertvolle technische Tests. Das galt besonders in den dreißiger Jahren, als sich die politische und wirtschaftliche Großwetterlage eintrübte. Länder ohne eigene Ölquellen waren damit beschäftigt, sich von der Einfuhr der Treibstoffe für Verbrennungsmotoren freizumachen. Das Österreichische Kuratorium für Wirtschaftlichkeit ergriff die Initiative und schlug die Durchführung einer Wertungsfahrt vor, um die Eignung von Ersatzbrennstoffen für Automobile unter erschwerten Alpenbedingungen zu prüfen. Die Schweizerische Gesellschaft für das Studium der Motorbrennstoffe und die Associazione nazionale Fascista fra industriali dell'automobile in Italien nahmen die Idee auf, vier österreichische Ministerien und die Automobil Clubs der drei



Länder wirkten mit, und so lief vom 22. September bis 2. Oktober 1954 die „Erste Internationale Alpenwertungsfahrt für Kraftfahrzeuge mit Ersatzbrennstoffen“<sup>19</sup> über 2000 km durch Österreich, Italien und die Schweiz ab. Start und Ziel war Innsbruck, geprüft wurde der Betrieb mit Holzgas, Holzkohlengas, Corethstoff<sup>20</sup>, Methylalkohol und Braunkohlenteeröl-Destillat. Bemerkenswerterweise nahm das sehr nach Autarkie<sup>21</sup> strebende Deutsche Reich nicht an dieser Veranstaltung teil, denn nach der Ermordung des österreichischen Bundeskanzlers Dr. Engelbert Dollfuß durch die Nazis waren die Beziehungen zwischen Österreich und Deutschland zum Zerreißen gespannt.

1956 veranstaltete die Schweizerische Gesellschaft für das Studium der Motorbrennstoffe eine „II. Internationale Alpenwertungsfahrt für Nutzfahrzeuge mit Ersatzbrennstoffen“<sup>22</sup>. Dieser Test über 2000 km für Lkw fand ausschließlich auf dem Boden der Schweiz mit Start in Zürich und Ziel in Bern statt. Eine Pkw-Teilnahme war diesmal nicht vorgesehen. Beschickt wurde die Veranstaltung von der Schweizer Industrie, dem Österreichischen Bundesheer sowie den Postverwaltungen der Schweiz und Österreichs. Wer die Bedeutung speziell der Holzgasgeneratoren im Zweiten Weltkrieg erlebt und begriffen hat, wird diese beiden Veranstaltungen in ihrer Wichtigkeit nicht gering schätzen.

Die Chancen für eine internationale Kooperation zwischen den europäischen Clubs sanken in dem Maße, wie sich das politische Klima verschlechterte. Die Internationale Alpenfahrt 1955 sollte in München starten, Bergprüfungen am Stelvio und am Galibier waren vorgesehen und dazu eine 100 Kilometer lange Geschwindigkeitsprüfung auf der Autostrada Mailand-Turin. Für Kompressorwagen war die vorgeschriebene Durchschnittsgeschwindigkeit mit 120 km/h angesetzt, doch schon 1100 ccm-Wagen ohne Kompressor mußten 85 km/h Durchschnitt über die 100 km schaffen. Als Zielort hatte man Aix-les-Bains gewählt, und der Automobile Club de France war für 1955 federführend. Diese schönen Pläne kamen aber nicht zur Ausführung, denn Italien bereitete sich auf den Abessinien-Krieg vor und lief damit Gefahr, daß

66. Internationale Alpenfahrt 1936. Die Paßhöhe ist erreicht, der schnelle DKW von Dr. Reinhart Siebert setzt zum Sturzflug ins Tal an.

Obrázek chráněný autorskými právy

67. Mrs. Elsie Wisdom, die mit ihrem Ehemann Tommy Wisdom den Jaguar SS 100 durch ihre Leistungen bei der Internationalen Alpenfahrt 1936 auf Anhieb berühmt machte.

Obrázek chráněný autorskými právy

68. Von den vier siegreichen Markenteams, die 1936 Alpenpokale gewannen, blieb nur das von DKW völlig strafpunktfrei. Hier der Teamkapitän Fritz Trägner mit Beifahrer Erwin John.

Obrázek chráněný autorskými právy

der Völkerbund dies mit Sanktionen ahnden würde. Das Deutsche Reich wiederum war unter der Nazi-Führung knapp an Devisen und blockierte den Nenngeld-Transfer nach Frankreich für die 74 deutschen Nennungen. Bedauernd mußte der A.C.F. die Internationale Alpenfahrt 1955 absagen, wegen ungenügender Beteiligung, wie offiziell verlautete.

So war die Stimmung auch für 1956 vergiftet, der R.A.C.I. mußte die Rolle als Mitveranstalter wegen der Sanktionen zurücklegen. Die VIII. Internationale Alpenfahrt 1956 wurde vom Automobil Club der Schweiz fast zur Gänze<sup>23</sup> auf schweizerischem Boden abgehalten, Deutschland, Frankreich, Großbritannien und Österreich blieben nominelle Mitveranstalter. Was dabei

78

Obrázek chráněný autorskými právy

Obrázek chráněný autorskými právy

69. Paul v. Guilleaume am Col de Pillon in der Schweiz. Er gehörte dem Adler Trumpf-Team an, das auch bei der letzten Internationalen Alpenfahrt 1936 einen Alpenpokal einheimste – den fünften für diese Marke. Die großen Adler-Erfolge waren vor allem das Ergebnis von hervorragenden Fahrgestellen und nicht so sehr der seitengesteuerten Motoren.

70. Baron und Baronin Egloffstein errangen mit ihrem BMW 319 einen der sechs Gletscherpokale, die an BMW fielen. Der Baron war Präsident des D.D.A.C., bemühte sich aber redlich, den Club aus der Politik herauszuhalten. So holte er nach dem Anschluß den Grafen Botho Coreth, vom NS-Regime gefeuerten Geschäftsführer des Salzburger Automobil-Clubs, nach München in die D.D.A.C.-Zentrale.

71. Karl Haeberle, der Spitzenfahrer des erfolgreichen Hanomag-Teams (Alpenpokal 1936).

Obrázek chráněný autorskými právy

72. Der Alfa Romeo 2300 des schnellen  
Schweizers Hugo Dreyer auf heimischem  
Boden am San Bernadino.

Изображение, защищенное авторским правом

73. Der Holländer Gerard Bakker Schut am  
Splügenpaß mit dem schweren Lincoln  
Zephyr (Gletscherpokal 1936).

Изображение, защищенное авторским правом

schnitten, nur ein Schatten früherer großer Alpenfahrten. 72 Wagen starteten in Luzern, 64 erreichten das Ziel in Interlaken, 23 von ihnen mit weißer Weste. Drei Bergprüfungen (Klausenpass, Bernina und Weissenstein bei Solothurn) und ein „kilomètre lancé“ bei St. Moritz waren zu bewältigen. In dieser Geschwindigkeitsprüfung war Gaston Descollas aus Marseille auf einem 3,5 Liter Bugatti in 26,1" der absolut Schnellste, doch der neue 2,6 Liter Jaguar SS 100 von Tommy und Elsie Wisdom stand ihm als schnellster Dreiliterwagen mit einer Zeit von 26,8" nur wenig nach. Nicht unerwartet ging die Zweiliter-Bestzeit an einen BMW 519/1: Major Alfred Gutknecht fuhr 28,7", und Dr. Reinhart Siebert gewann diese Prüfung in der 1100 ccm-Klasse auf DKW in 34,8". Die Bergprüfungen Klausenpaß und Bernina brachten Tagesbestzeiten für Descollas auf dem Bugatti 57, der auch am Weissenstein<sup>24</sup> Drittschnellster war.

80

Wieder bewarben sich die Teams um Alpenpokale und die Einzelfahrer um Gletscherpokale. Die siegreichen Teams in den Klassen hießen DKW (1100 ccm, Fahrer Fritz Trägner, Alfred Weidauer und Wilhelm Krämer), die Marke brachte alle 5000 Punkte unangetastet nach Hause, nicht so die drei anderen Teams: bis 2000 ccm Adler mit Paul v. Guillaume, Rudolph Sauerwein und Graf Peter Orssich; bis 3000 ccm Hanomag mit Karl Haerberle, Wilhelm Glöckler und Georg Roericht; über 3000 ccm Ford-Holland mit den „Alpenrijders“ Lex van Strien, Karel Ton und Jan Erens.

Drei holländische Einzelfahrer gewannen in der unlimitierten Klasse Gletscherpokale, Gerard Bakker Schut (Lincoln Zephyr), D. H. Davids und Cloppenburg (beide Ford V8). Descollas (Bugatti) hingegen erhielt drei Strafpunkte und landete folglich unter „ferner liefen“, doch seine große Zeit sollte bald kommen. Auch bei den Dreiliterwagen gab es drei Coupes des Glaciers, für das Ehepaar Wisdom auf dem Jaguar SS 100 mit der besten Gesamtleistung, den Schweizer Oscar Bally (Talbot) und Günther Wimmer auf Adler. In der Zweiliterklasse holte sich Donald Healey auf Triumph seinen vierten Gletscherpokal, die anderen sechs fielen an BMW 519/1 (Baron Carl Adam Aretin, Baron Günther Egloffstein, Alfred Gutknecht, Friedrich Holzhäuer, Hugo Meffert und Alfred Schmidt). Alle vier Gletscherpokale der 1100 ccm-Wagen gingen an DKW-Fahrer, Paul Lein, Karl Lindner, Ernst Mäurich und Reinhart Siebert. Damit wurde das Goldene Buch der vordem so großartigen Internationalen Alpenfahrten endgültig zugeklappt.

\*

Als 1957 kein Coupe Internationale des Alpes zustande kam, entschloß sich der Ö.A.C. zur Durchführung einer echten Österreichischen Alpenfahrt. In den Jahren 1953 bis 1955 hatte der Club stets kleinere Alpenfahrten, manchmal auch Höhenstraßenfahrten genannt, veranstaltet, im wesentlichen für den nationalen Konsum und ohne nennenswerte internationale Bedeutung. Man mußte krampfhaft nach neuen Lösungen suchen, um den drastisch verarmten heimischen Fahrern ein erschwingliches Programm zu bieten. So sah die „Fahrt um den Österreichischen Alpenpokal“ 1955 sechs Start- und Zielorte mit selbst zu wählender Strecke vor – von 42 Startern wurden 54 gewertet, und 21 gewannen einen Alpenpokal, zu viele, um erwähnt zu werden. Es mag genügen, das siegreiche Marken-Team von Austro-Daimler zu nennen, mit den Fahrern Desiderius v. Bitzy, Hermann Rieckh und Richard Gerin. 1954 gab es eine „Fahrt durch die Österreichischen Alpen“ mit Start und Ziel in Wien und 57 Teilnehmern, davon die stolze Zahl von dreißig „Siegern“. Wenn an dieser Stelle drei Prominente unter diesen Siegern namentlich genannt werden, dann nicht ihrer besonderen Leistung wegen, sondern weil ihre Wagen in Österreich Neuigkeitswert hatten. Erich Ledwinka, der Sohn des großen Automobilpioniers, fuhr den neuesten Tatra 77 mit luftgekühltem Achtzylinder-Heckmotor und Stromlinienkarosserie. Walter Delmár war mit einem Adler Super Trumpf unterwegs, und auch der BMW 515/1 von Graf Felix Spiegel wurde vom interessierten Publikum gebührend bestaunt. Letzterer, immerhin Ö.A.C.-Vorstandsmitglied, erwähnte kritisch, daß die Ausschreibungen ungebührlich und viel zu stark entschärft worden waren.

81

74. Privatfahrer blieben ihrem geliebten Austro-Daimler noch einige Jahre treu, so auch die Engländerin Shelagh Brunner, dem Prinzen Ferdinand Liechtenstein morganatisch angetraut. Sie gewann 1933 auf ihrem Bergmeister einen Österreichischen Alpenpokal.

Изображение, защищенное авторским правом

75. Der britische Militärattaché in Budapest, Lt. Col. Frank MacFarlane, brachte auf seinem reich mit Plaketten bestückten Sunbeam internationales Flair in die Fahrt um den Österreichischen Alpenpokal 1933.

Изображение, защищенное авторским правом

76. Erich Ledwinka, der Sohn des großen Tatra-Konstruktors, erprobte 1934 den neuen Tatra 77 mit luftgekühltem Achtzylinder-Heckmotor mit Erfolg in den österreichischen Alpen. Wegen der futuristischen Stromlinienkarosserie trug dieser Tatra in Böhmen den Spitznamen „Lochnesska“ (Seeschlange).

Изображение, защищенное авторским правом

77. Dr. Ludwig Graf Lodron-Laterano (in Knickerbockers) weihte den neuen Steyr 100 mit moderner Karosserie erfolgreich bei der Fahrt durch die Österreichischen Alpen 1934 ein.

Изображение, защищенное авторским правом

78. Felix Graf Spiegel war bei der Fahrt durch die Österreichischen Alpen 1934 mit dem neuen BMW 315/1 ebenso erfolgreich wie beim Coupe Internationale des Alpes, wo er einen Gletscherpokal gewann.

Изображение, защищенное авторским правом

79. Baron Walter Franz (mit Hut und Stock), der Initiator der Alpenfahrt 1910, verfolgte sein „Kind“ bis ins hohe Alter. Das Bild zeigt ihn auf der Stoßstange eines Steyr 100 sitzend, neben ihm Ernst Rausch, der auf diesem Steyr den Gesamtsieg in der Österreichischen Höhenstraßenfahrt 1934 errang.

Das Steyr 100-Team mit Dr. Ludwig Graf Lodron-Laterano, Ernst Rausch und August Picmaus gewann den einen, die englischen Standard-Wagen mit Graf Peter Orssich, Georg Hans Koch und Adolf Fröhlich den anderen Team-Preis. Das also war des Rätsels Lösung nicht, so daß man mit Interesse der herbstlichen „Höhenstraßenfahrt“ entgegenblickte, bei der die Fahrer eine möglichst große Zahl von Bergpässen innerhalb einer vorgegebenen Maximal-Fahrzeit ansteuern sollten. Nur 14 Wagen stellten sich dem Starter in Schottwien, der sie in ein verkapptes Straßenrennen schickte. Dieses neue Schema trennte auch Spreu vom Weizen, und nur die Equipe Ernst Rausch/Rudolf Zikesch auf Steyr 100 fuhr die Höchstzahl der Pässe an, womit sie den Gesamtsieg errang. Den zweiten Platz mit einem Bergpaß

83

Изображение, защищенное авторским правом

80. Heinrich Graf von der Mühle aus Bayern auf BMW 319, Fünfter in der Österreichischen Alpenfahrt 1937.

weniger teilten sich Wolfgang v. Mayenburg (Tatra 57) und Graf Peter Orsich/Willi Markl<sup>25</sup> (Standard Avon). Doch kaum hatte der Ö.A.C. ein sportlich interessantes neues Konzept gefunden, da goß er wieder Wasser in seinen Wein und schraubte die Anforderungen für die Höhenstraßenfahrt 1935 gehörig herunter. Das brachte zwar auch nur 17 Teilnehmer, dafür aber wieder neun „Sieger“, natürlich ex aequo. Schönfärbend meinte die AAZ, die Höhenstraßenfahrt könne als „der schwierigste Tourenwettbewerb ... gelten, der bislang in Europa gefahren wurde“.

Jetzt aber sollte es 1937 wieder eine echte und schwierige Alpenfahrt geben. Man hegte dabei die stille Hoffnung, damit einen gewissen Erbenspruch auf die Internationale Alpenfahrt anmelden zu können. Als Start- und Zielort dieser Fahrt über 1860 km mit fünf Sonderprüfungen wählte man Baden bei

81. Die Österreichische Höhenstraßenfahrt 1937 trug endlich wieder den Beinamen Alpenfahrt. Frau Christl Meinecke auf Hanomag (im Bilde) errang den zweiten Gesamtplatz hinter ihrem Markenkollegen Fritz Huschke v. Hanstein.



Wien. Erstmals führte eine Alpenfahrt über die neue Großglockner-Hochalpenstraße<sup>26</sup>, unter der Leitung von Hofrat Franz Wallack geplant und erbaut und 1935 mit dem Glocknerrennen eröffnet. Die 38 Teilnehmer kamen aus Österreich und dem benachbarten Deutschland. 19 Wagen erreichten das Ziel, von denen 17 gewertet wurden, darunter sieben ohne Schlechtpunkte. Die Ausfallquote von rund 50 % kann als Beweis für die sportlichen Ambitionen des Clubs gelten.

Hanomag errang mit Fritz Huschke v. Hanstein und Frau Christl Meinecke einen Doppelsieg vor Carl v. Guilleaume auf Opel. Siegfried v. Pachernegg brachte einen Steyr 220 auf den vierten Platz, gefolgt von Graf Heinrich von der Mühle (BMW 319) und Dr. Peter Wessely (Steyr 220). Carl Peter Blaimschein gewann als Siebenter der Gesamtwertung auch die 1100 ccm-Klasse auf Fiat Balilla. Seit der Fusion von Steyr mit Austro-Daimler-Puch waren leistungsstarke und sportliche Wagen aus dem Typenprogramm verschwunden, so daß die braven Steyr 220 gegen die vielen modernen deutschen Sportwagen einen schweren Stand hatten. Die Plätze 4 und 6 erforderten also hohe fahrerische Leistungen, sie veranlaßten auch einen der beiden Fahrer, der *AAZ* anonym seinen „Wunsch nach einem österreichischen Sportwagen, der sich an Geschwindigkeit und Leistungsgewicht mit den unwahrscheinlich gehenden BMW, Adler und Hanomag messen kann“, auszudrücken.

Die Vorbereitungen für eine Österreichische Alpenfahrt 1938 hatten bereits begonnen, als das Land einer ganz anderen Prüfung unterzogen wurde. Am 12. Februar 1938 hatte der österreichische Bundeskanzler Dr. Kurt v. Schuschnigg in Berchtesgaden ein Meeting mit Adolf Hitler. In Gegenwart zahlreicher deutscher Generäle wurde Schuschnigg unter Druck gesetzt und soweit eingeschüchtert, daß er der Bestellung einiger Nazi-Minister zustimmte. Nach Wien zurückgekehrt, änderte er dann seine Meinung und verkündete eine Volksabstimmung für ein freies und unabhängiges Österreich, die am 13. März stattfinden sollte. Von Italien und den Westmächten alleingelassen, gab Schuschnigg aber Hitlers militärischen Drohungen nach und trat zurück. Am 12. März überschritt die deutsche Wehrmacht die österreichische Grenze. Es gab keinen militärischen Widerstand. Österreich wurde zur Ostmark des Deutschen Reiches.

Der Österreichische Automobil Club wurde aufgelöst und vom D.D.A.C. (Der Deutsche Automobil Club) beziehungsweise dem Nationalsozialistischen Kraftfahr-Korps (NSKK) übernommen. Die Österreichische Alpenfahrt wurde in „Deutsche Alpenfahrt“ umbenannt und vom NSKK unter der Leitung des Gruppenführers Kurt v. Barisani als nationale Veranstaltung organisiert. Private Nennungen gab es keine mehr, jeder Teilnehmer startete für die Organisation, der er angehörte, also Wehrmacht, SS, NSKK, Reichspost oder D.D.A.C. Die Deutsche Alpenfahrt wurde in Innsbruck gestartet und hatte ihr Ziel in Wien. Die beiden Alpenpokale waren für den Categoriesieg bei Sportwagen bzw. Produktions-Tourenwagen bestimmt, die Klassensieger erhielten das Silberne Edelweiß. Für strafpunktfreie Fahrt winkte eine Goldmedaille, geringere Leistungen wurden mit Silberner oder Eiserner Medaille belohnt.

Die Deutsche Alpenfahrt war keineswegs als Zerreißprobe gedacht, sie sollte zur perfekt organisierten automobilen Massendemonstration werden. 245 Automobile und Motorräder wurden in Innsbruck auf die Fahrt geschickt,



82. Der NS-Bürgermeister bittet zu einem Mittagessen im Festsaal des Wiener Rathauses.

83. Vom bescheiden motorisierten Mercedes 170V gab es eine Geländesport-Version, bei der Deutschen Alpenfahrt 1938 gefahren von Bausch/Kicherer „aus dem Altreich“, wie man damals in Wien sagte.

Gambar dengan hak cipta

84. Die Wiener Equipe Alois Zimmermann/Bernhard Ackerl auf Alfa Romeo 2300 errang bei der Deutschen Alpenfahrt 1938 den einzigen Klassensieg (bis 3000 ccm) einer nichtdeutschen Marke.

Gambar dengan hak cipta

85. Der Kiesgrubenbesitzer Fritz Roth aus München auf BMW 328 bei der Deutschen Alpenfahrt 1938 am Großglockner. Er mußte sich gegen zahlreiche gleiche Wagen durchsetzen und gewann den Deutschen Alpenpokal für Sportwagen.

Gambar dengan hak cipta

von denen etwa die Hälfte Automobile, überwiegend aus dem „Altreich“, waren. Goldmedaillen gab es zuhauf, nicht weniger als 67 der 82 am Ziel in Wien-Schönbrunn gewerteten Wagen waren strafpunktfrei. Die deutsche Industrie sorgte durch starke Beteiligung dafür, daß deutsche Fabrikate die höchsten Ehren einheimsten, das war mangels ausländischer Beteiligung bei dieser nur nationalen Fahrt auch nicht schwer. So wurde der Alpenpokal der Tourenwagen dem ausgezeichneten Bobby Kohlrausch auf Opel Olympia zuerkannt, dem auch das Silberne Edelweiß für den 1500 ccm-Klassensieg zufiel. Der NSU-Fiat von Wilhelm Kramer holte sich das Edelweiß der 1100 ccm-Klasse, und nur der Klassensieg samt Edelweiß der Tourenwagen bis 3000 ccm fiel an ein ausländisches Fabrikat, den Alfa Romeo 2500 der Wiener Equipe Alois Zimmermann/Bernhard Ackerl.

87

Die Internationale

Bahan dengan hak cipta



87. Sportwagensieger der Deutschen Alpenfahrt 1939 waren wiederum Fritz Roth/„Blasi“ Huber auf BMW 328 (links), das trug Roth zum zweiten Male einen Alpenpokal ein. Neben ihm wird ein Mercedes von der NSKK betreut, im Hintergrund (quer) ist ein Steyr 220-Cabriolet zu erkennen.



Die stark besetzte Sportwagen-Kategorie gewann der Kiesgrubenbesitzer Fritz Roth auf BMW 328, er führte den Alpenpokal nach Bayern heim, samt Edelweiß für die Zweiliterklasse. Die weiteren Klassensieger hießen Fritz Trägner (DKW, 1100 ccm), Eugen Krings (BMW, 1500 ccm), Franz Lucas (Mercedes, 3000 ccm) und Hans Sporn (Stoewer, über 3000 ccm). Der Alpenpokal wurde Fritz Roth zugesprochen. Unter den wenigen „Ostmärkern“ waren in der Dreiliterklasse Siegfried v. Pachernegg und der Starphotograph Lothar Rübelt auf Steyr 220-Sport mit Goldmedaillen erfolgreich. Die Teampreise hießen jetzt Mannschaftspreise, und zwei von ihnen gingen an Opel mit den Fahrern Carl v. Guilleaume, Heiner Vogt und Kohlrausch beziehungsweise Fritz Göbel, Hermann Bernhard und Heinrich Diehl. Auch

88. Der Breslauer Opel-Händler Edgar Kittner konnte sich sowohl 1938 als auch 1939 (im Bild) mit seinem privaten Opel Olympia gegen die Werkswagen durchsetzen und in beiden Jahren den Deutschen Alpenpokal der Tourenwagen gewinnen.

Obrázek chráněný autorskými právy

Obrázek chráněný autorskými právy

89. Die Goldmedaille der Deutschen Alpenfahrt 1939 auf BMW 328 war Dr. Peter Wesselys letzter Erfolg. Der beste österreichische Rallyefahrer der späten dreißiger Jahre erlitt zwei Wochen danach bei Lüttich-Rom-Lüttich auf Steyr 220 einen fürchterlichen Unfall. Das Bild zeigt ihn (links) bei seinem größten Triumph, Lüttich-Rom-Lüttich 1938, wo er auf Steyr 220 Gesamtdritter hinter Jean „Ginet“ Trassenster und Maurice Gatsonides wurde. Rechts sein Beifahrer Georg Juszczyński, nach dem Kriege ein Organisator des Mobil Economy Run in Österreich. In der Mitte der französische Lüttich-Spezialist J. Escalle.

die Kölner Ford-Werke entsandten ein erfolgreiches Team zur Alpenfahrt, mit den Fahrern Erich Pätzold, Alfons Ostermann und Walter Scheube. Es trat allerdings nicht als Ford-Team an, sondern als Mannschaft der NSKK-Motorgruppe Niederrhein. Bei den Sportwagen holte sich die Auto-Union (DKW) mit Fritz Trägner, Walter Fritzsching und Gustav Menz einen Mannschaftspreis, die der Marken Hanomag und Mercedes versteckten sich unter den Namen NSKK Niederrhein bzw. Südwest. Die Organisation der Deutschen Alpenfahrt auf der Strecke war perfekt, die administrative Seite kam dabei etwas zu kurz. So mußte die Pressestelle am Tage nach der Preisverteilung auf den Stufen des Rathauses, die NSKK-Korpsführer Adolf Hühnlein höchstpersönlich vornahm, einen Rechenfehler eingestehen. Der Alpenpokal der Tourenwagen gebührte nicht Bobby Kohlrausch, sondern dem Breslauer Edgar Kittner auf seinem eigenen Opel Olympia.

Die seitens Österreich bei der A.I.A.C.R. im Internationalen Sportkalender 1938 eingetragene Österreichische Alpenfahrt war nach dem Anschluß gestrichen und durch die nationale Deutsche Alpenfahrt ersetzt worden. Für 1939 meldete die Oberste Nationale Sportbehörde (O.N.S.) des Großdeutschen Reiches die Deutsche Alpenfahrt in Paris als internationalen Termin (31. Juli bis 2. August) an. Ausländische Beteiligung gab es dennoch kaum<sup>27</sup>. Der Start für die 104 Sportwagen und 57 Produktions-Tourenwagen erfolgte in München. Die insgesamt 1627 km lange Strecke führte über den Kesselberg und die kürzlich fertiggestellte Deutsche Hochalpenstraße nach Innsbruck und weiter über den Großglockner nach Villach. Der zweite Fahrtag war schwieriger, ging über die Turracher Höhe (Sonderprüfung) und den Katschberg zum Wurzenpaß, machte einen Abstecher nach Jugoslawien mit der Rückkehr über den Loiblpaß und von dort zum Tagesziel am Semmering. Am dritten Tag tummelten sich die Alpenfahrer im Alpenvorland, ehe sie das Ziel in Wien anfuhrten. Dazu das *Neue Wiener Tagblatt*: „Die Wiener NSKK-Männer besorgten den Wegweiserdienst von der Laxenburgerstraße bis auf den Adolf Hitler-Platz“, vor dem Rathause.

90. Peter Blaimschein auf dem „Fliegenden Steyr“ 220 holte sich bei der Deutschen Alpenfahrt 1939 eine Silbermedaille.

Obrázek chráněný autorskými právy

91. Duell der bayerischen Grafen am Großglockner: Max Sandizell auf Auto-Union knapp vor Heinrich von der Mühle (Hanomag Sturm).

Obrázek chráněný autorskými právy

Kein Zweifel, die Deutsche Alpenfahrt hatte sich von der motorisierten Demonstrationsfahrt in Richtung Motorsport verändert. Von den 141 gestarteten Wagen erreichten 122 in Wertung das Ziel, doch nur für 45 Fahrer gab es diesmal eine Goldmedaille. Dabei heimsten die Sportwagen 34 Goldene, die Tourenwagen hingegen nur sieben ein, sie hatten offensichtlich knappere Vorgabezeiten. Beide Tourenwagen-Klassen, bis 1500 und bis 3000 ccm, gingen an Opel. Edgar Kittner (Opel Olympia) gewann wie im Vorjahr zum Edelweiß auch den Alpenpokal. Bei den Dreiliterwagen siegte Heinrich Diehl und gewann das Edelweiß, doch hinter seinem Opel Kapitän konnten die beiden Steyr 220-Fahrer Lothar Rübelt und Otto Fleischmann die restlichen zwei Goldmedaillen der Klasse erringen. Dicht besetzt waren die drei Sportwagenklassen. Bis 1500 ccm holte sich Herbert Ahrem das Edelweiß auf BMW 315. Fritz Roth, begleitet von seinem ständigen Beifahrer Willi „Blasi“

92 Die Deutsche Alpenfahrt 1939 machte auch einen Abstecher nach Jugoslawien, wo der Automobilclub Ljubljana eine Sonderprüfung organisierte.

Изображение, защищенное авторским правом

Huber, errang auf dem BMW 528 erneut den Alpenpokal der Sportwagen und wurde Sieger der Zweiliterklasse. Der Wiener Dr. Peter Wessely gewann auf BMW 528 eine Goldmedaille; es war dies sein letzter Erfolg. Zwei Wochen danach trat er mit seinem Steyr 220 bei Lüttich-Rom-Lüttich an, wo er im Vorjahr seinen größten Triumph erlebt hatte, als Gesamtdritter hinter Jean Trasenster und Maurice Gatsonides. Im letzten Drittel des Marathon, schon

91

Die Internationale

Материал, защищенный авторским правом

93. Der Prinz von Hessen mit seinem Adler „Autobahn“ am Glockner bei der Deutschen Alpenfahrt 1939. Er errang eine Silbermedaille und war mit Prinzessin Mafalda, der Tochter des Königs von Italien, verheiratet.

Слика заштићена ауторским правом

nach dem Großglockner, hatte er einen fürchterlichen Unfall, der eine brillante Rallye-Laufbahn brutal beendete. In der Dreiliterklasse nannten erste Pressemeldungen Richard Haberl als Klassensieger, die endgültige Ergebnisliste führte schließlich Toni Magnus als Sieger und Edelweißgewinner an, beides Salzburger und Mercedes-Fahrer.

In der Vorschau auf diese Deutsche Alpenfahrt hatte das selbstverständlich „gleichgeschaltete“ *Neue Wiener Tagblatt* einen hohen Anspruch angemeldet und dabei wohl einen Hauch übertrieben:

*Die schwierigste und interessanteste Langstreckenprüfung Europas im Kraftfahrtsport wird so wie im Vorjahr auch heuer wieder die Deutsche Alpenfahrt werden, die in diesem Jahr von der ONS international ausgeschrieben wurde. Der Start erfolgt diesmal nicht mehr in Innsbruck, sondern in München. Wien als zweite Stadt des Großdeutschen Reiches bleibt wieder das Ziel der Fahrt.*

Apropos schwierigst: bei 141 gestarteten Automobilen gab es insgesamt nur 19 Ausfälle. Nun war aber die Deutsche Alpenfahrt 1959 gleichzeitig ein ziemlich bedeutendes Motorrad-Trial, an dem auch einige Ausländer teilnahmen. Auf einer BMW 500 gewann Wolfgang Denzel die Klasse über 550 ccm und dazu den Alpenpokal. Es war dies der zweite Alpenpokal, den der junge Grazer innerhalb von vierzehn Tagen errungen hatte. Den anderen hatte er sich in Marseille bei der Rallye des Alpes Françaises auf einem BMW 328 geholt. Auch dort war man eifrig bemüht, das Erbe des Coupe Internationale des Alpes anzutreten, wie im nächsten Kapitel gezeigt werden soll.

Vier Wochen nach der Deutschen Alpenfahrt begannen die Waffen zu sprechen. Es war aber kein Alpenfahrts-Erbfolgekrieg, sondern ein furchtbarer Konflikt von weltweiten Dimensionen.





1. Vier Jahrzehnte lang organisierte der Automobile Club de Marseille et Provence die Rallye des Alpes.

Als sich der Automobile Club de France in die Internationale Alpenfahrt einmischte, beauftragte er Albert Rousset, als Repräsentant Frankreichs dem Trial des Jahres 1951 beizuwohnen, das auch über extrem steile österreichische Paßstraßen führte. Rousset war Präsident des Automobile Club de Marseille et Provence, er sagte zu und nahm den Bugatti-Fahrer Edouard Legré als Begleiter mit. Die beiden waren tief beeindruckt und beschlossen spontan, etwas Ähnliches ins Leben zu rufen. So schildert Odette Avril<sup>1</sup> die Entstehung der Rallye des Alpes Françaises, welche 1952 das Licht der Welt erblickte, vorerst freilich als ein Trial von rein nationalem Zuschnitt. Für den heimischen Konsum erschien den Organisatoren eine Klassengliederung nach französischen Inlandspreisen sinnvoller als eine Hubraumeinteilung. Die Wagen wurden in Kategorien bis 50.000, 40.000, 50.000 Francs und darüber aufgeschlüsselt. Die teuerste Kategorie sah den Alfa Romeo von René Carrière aus Marseille siegreich. Für ihn war das eine exzellente Vorbereitung auf die Internationale Alpenfahrt 1955, in der er mit Henry Avril als Beifahrer als einer von bloß drei Fahrern strafpunktfrei blieb. Die zweite Auflage der französischen Alpenfahrt sah Edouard Legré auf Bugatti in der Hochpreiskategorie als Sieger, während die Billigklasse bis 20.000 Francs an Gaston Descollas auf Amilcar fiel. Letzterer trat 1954 auf Bugatti an und gewann die Klasse über 70.000 Francs. So wurde der Automobile Club de Marseille et Provence zur Brutstätte großer Trials-Fahrer.

2. Der Gesamtsieg von Gaston und Claire Descollas auf Bugatti 57 beim Critérium Paris-Nice 1935 begründete den Ruf des Ehepaars als Rallyefahrer der Extraklasse. Zwischen 1934 bis 1948 errangen die beiden auch einen Gletscherpokal und vier Coupes des Alpes. Der Bugatti wurde kürzlich von Hero Alting in Osnabrück völlig restauriert.

Слика заштићена ауторским правом

Bald begannen die Veranstalter an der Sinnfälligkeit von Preisklassen zu zweifeln. Sie erfanden für 1935 ein ziemlich verwirrendes Koeffizientensystem auf gemischter Basis von Preis und Hubraum. Descollas war mit einem neuen Bugatti 57 in der höchsten Koeffizientenklasse siegreich, die nächste Klasse ging an Albert Perrot (Delahaye). Diese beiden Fahrer fuhren auch Tagesbestzeiten in den Bergprüfungen Galibier und Mont Ventoux. Man wurde aber mit den Koeffizienten auch nicht glücklich und führte 1936 normale Hubraumklassen ein, wobei Carrière auf Matford<sup>2</sup> die Klasse über 3000 ccm, Pfister (Citroën) die bis 3000 und Guy Lapchin (Riley) jene bis 1500 ccm gewann. Für die heimischen Amateure gab es daneben noch Alpentrophäen in zwei Preiskategorien, die beide an Renault gingen.

1937 fand keine Rallye des Alpes Françaises statt, der spanische Bürgerkrieg und interne französische Wirren zeigten Wirkung. Auch die Internationale Alpenfahrt wurde abgesagt. In diesem Jahr wurde André Baron d'Huart Saint Mauris zum Präsidenten des Automobile Club de Marseille et Provence gewählt. Dieser fand im Clubvorstand einige Rennfahrer vor, deren Vision es war, die Französische Alpenfahrt zu einer wichtigen Prüfung im Internationalen Kalender aufzubauen. Damit wollte man das Erbe der Internationalen Alpenfahrt<sup>3</sup> antreten. Der führungsstarke Baron identifizierte sich mit dem Plan und setzte ihn konsequent und erfolgreich um.

So wurde die Rallye des Alpes Françaises 1938 erstmals international ausgetragen. Jedem Fahrer, der die 1500 km-Fahrt von Aix-les-Bains nach Marseille strafpunktfrei zurücklegte, winkte ein Coupe des Alpes. Das gelang nur zwei Fahrern, dem Grafen Heinrich von der Mühle auf BMW 528 und Gaston Descollas auf Lancia Aprilia. Anno 2004 schilderte der 94jährige bayerische Graf dem Verfasser die Fahrt mit den Worten:

*Die französische Alpenfahrt ging damals auf engen, unbefestigten Straßen in den französischen Alpen und Voralpen. Spitzkehren, bei denen man bei einer Fahrt nicht durchkam und man rückwärts zurückstoßen mußte. Dazu jeder Tag ein Bergrennen von 12 bis zu 42 km Länge, und dann das Rundstreckenrennen in Marseille. Ich fuhr damals überall die Bestzeit und bin deshalb mit 9 echten silbernen Pokalen nach Hause gefahren.*

3. Die Nobelmarke Delahaye, seit 1934 wieder im Sport aktiv, errang mit Albert Perrot 1935 einen Klassensieg bei der Rallye des Alpes Françaises (Bild links).
4. René Carrière gewann 1936 auf Matford die Klasse über drei Liter. Schon bei den Internationalen Alpenfahrten hatte er Gletscherpokale errungen, 1933 auf Alfa Romeo und 1934 auf Hotchkiss.

- Die Rallye des Alpes Françaises wurde 1938 erstmals international ausgeschrieben. Der spätere Gesamtsieger Graf Heinrich von der Mühle (#33) und der Magdeburger Otto Trittel (#40) haben den 2769 m hohen Col de l'Isèran erklommen.

Слика заштићена ауторским правом

Als einziger war der Graf in diese Domäne der Franzosen eingebrochen, welche die verbliebenen Klassensiege einheimsten. Mesure (Delahaye, über 5000 ccm) und Reybert (Renault, bis 3000) siegten in den großen Klassen, die beiden kleinen gingen an französische Fiat, welche bald Simca heißen sollten: Perrand (1100) auf Fiat 8CV und Michel Réal (750) auf einem Topolino, der in Frankreich Fiat 5CV genannt wurde.

1939 wurden 25 Alpenpässe in die 1215 km lange Rallye des Alpes Françaises hineingepreßt. Des Grafen von der Mühle Schwester Katharina war mit Alexander Freiherrn v. Falkenhausen verheiratet, der für einen massiven Einsatz an BMW 328 sorgte, gefahren von ihm selbst, Rudi Sauerwein, Fritz Roth, Dr. Peter Wessely und Wolfgang Denzel. Die beiden letztgenannten waren Österreicher, nach dem Anschluß Ostmärker genannt. Das Ausland begann die Französische Alpenfahrt zu entdecken. So sah man auch einen Engländer namens Tirachini auf SS Jaguar, der zwar den Geschicklichkeitstest in Aix-les-Bains in 41,8" gewann, sonst aber keine Lorbeeren erntete.

- Gaston Descollas auf Lancia Aprilia bei der Beschleunigungs- und Bremsprüfung vor dem Thermalbad in Aix-les-Bains. Er errang 1938 einen der beiden Coupes des Alpes. Der Aprilia, 1937 im Todesjahr seines Konstrukteurs Vincenzo Lancia erschienen, setzte neue Maßstäbe in der Andert-halbliterklasse.

Слика заштићена ауторским правом

- Der Kiesgrubenbesitzer Fritz Roth aus München im Autodrom von Miramas beim Abschlussrennen der Französischen Alpenfahrt 1939. Auf seinem BMW-328-Werkswagen fuhr er dabei absolute Bestzeit.

Слика заштићена ауторским правом

8. Drei BMW 328 vor dem Abschlußrennen in Miramas unweit von Marseille: Alex v. Falkenhausen (#31), Fritz Roth (#28, Sieger des Abschlußrennens) und der Grazer Wolfgang Denzel (#36), der Gesamtsieger der Französischen Alpenfahrt 1939. Bilder von dieser Rallye sind eine Rarität, die vorliegende Photoruine stammt aus dem Nachlaß von „Blasi“ Huber, dem Beifahrer von Fritz Roth.

Nach den ersten beiden Tagesetappen waren noch sieben Fahrer punktefrei unterwegs, doch dann, auf dem Wege von Grenoble nach Marseille, kam die Etappe über Galibier, Izoard und Vars nach Barcelonnette. Hier hatten Lambrechts (Lancia Aprilia) und Charles de Cortanze (Peugeot 402) je eine Minute Verspätung, Edouard Legré (Panhard), Chazel (Peugeot 402) und Fritz Roth (BMW 328) noch mehr. Da waren's – wie im Vorjahr – nur noch zwei, nämlich Mme Claire Descollas, Mimi genannt (Lancia Aprilia), und der Grazer Wolfgang Denzel (BMW 328), die je einen Coupe des Alpes gewannen. Zwischen diesen beiden entschieden nun die Sonderprüfungsergebnisse (Aix-les-Bains, Mont Revard und Autodrom von Miramas bei Marseille) über den Gesamtsieg zugunsten von Denzel.

Der Grazer war Sproß einer alten Glockengießerfamilie, die in Marburg an der Drau (heute Maribor) tätig war. Als hervorragender Motorrad-Rennfahrer hatte er die BMW-Vertretung für die Steiermark erworben. Die Rallye des Alpes aber war seine motorsportliche Feuuertaufe auf vier Rädern. Er ließ auch das offizielle BMW-Team mit Falkenhausen, Sauerwein und Roth hinter sich, doch fuhr letzterer Bestzeit in Miramas. Französische Wagen teilten sich die restlichen Klassensiege: Matford (P. Fontana), Peugeot (de Cortanze), Simca 8 (Gallo) und Simca 5 (Réal).

\*

Als die Waffen in Europa schwiegen, brachte kein Land den Automobilsport so schnell wieder in Schwung wie Frankreich. Bereits am 9. September 1945 fand im Bois de Boulogne das erste Nachkriegsrennen statt. Auch die Französische Alpenfahrt stand bereits für 1946 im Internationalen Kalender, an ihr nahmen natürlich nur recht betagte Vorkriegswagen teil, denen sehr hohe Durchschnittsgeschwindigkeiten abgefordert wurden – 60 km/h für Kompressorwagen sowie Vergaser-Automobile über 3000 ccm, abgestuft bis 46 km/h für die 750 ccm-Klasse, besetzt mit kleinen Simca 5, französische Lizenzbauten des Fiat Topolino. In Annecy stellten sich 37 Konkurrenten dem Starter, der sie mit einem Kilometerrennen (stehender Start) auf die Reise schickte. Hier fuhr Daligand auf einem Kompressor-Bugatti in 34,2" Bestzeit, schied aber später mit Vergaserdefekt aus. Bis zum Tagesetappenziel in Chamonix hatten sich die Reihen schon stark gelichtet und sämtliche Fahrer Strafpunkte ausgefaßt. Zum Gaudium des Publikums wurde hier eine Be-

schleunigungs-, Geschicklichkeits- und Bremsprüfung rund um den in Bronze gegossenen Erstbesteiger des Mont Blanc abgehalten, welche die Pariserin Mme Suzanne Largeot auf Lancia Aprilia als Tagessieger<sup>4</sup> sah, doch auch sie schied später aus, ähnlich wie zwei weitere Aprilia von Gaston Descollas (gerissener Ventilatorriemen) und dem Briten Joe Fry (Vorderachs-schaden), der später mit seinem Freikaiserwagen berühmt wurde. Das Ziel in Marseille erreichten schließlich 15 Wagen, von denen aber nur elf gewertet wurden. Niemand war punktefrei geblieben, und so wurde auch kein Coupe des Alpes vergeben. Mit bloß 100 Strafpunkten bot der spätere Grand Prix-Fahrer Robert Manzon auf einem Simca 8 (vom Fiat 1100 abgeleitet) die absolut beste Leistung. Er gewann auch die Klasse bis 1100 ccm vor zwei weiteren Simca (Emmanuel Baboin und Réal), während Dr. Marc Angelvin mit seiner Frau Nicole auf Simca 5 bei den 750 ccm-Wagen siegte. Zwei Klassensiege fielen auch an Hotchkiss, mit dem Fahrer Bléin in der Dreiliterklasse (vor Gay auf Salmson) und Robert Huguet auf dem starken 20 CV bei den Wagen über 3000 ccm. Seinen schärfsten Gegner Maurice Gatsonides auf seinem Gutford<sup>5</sup> konnte Huguet mit nur einer Strafminute Abstand hinter sich lassen. Miss Betty Haig auf A.C. errang den Zweiliter-Klassensieg (vor Triollet auf Salmson und Dorian auf Citroën 11) und den Damenpokal.

Die Rallye war ein voller Erfolg und im Jahr darauf starteten nicht weniger als 61 Wagen in Marseille, von denen 27 das Ziel in Cannes erreichten. Zwei Fahrer kamen mit sauberer Weste an und wurden mit Alpenpokalen belohnt. Einer von ihnen war Gaston Descollas auf seinem 2,5 Liter Bugatti Type 45 in der Kompressor-Klasse, dessen Markenkollege Daligand wiederum ausschied. Der zweite Alpenpokal ging an André Clermont in der Klasse bis 1500 ccm, gefolgt von Mme Claire Descollas und Georges Claude, alle drei auf Lancia Aprilia. Nur eine Strafminute (10 Punkte) verlor der Holländer Dolf Burgerhout (Delahaye), der Sieger der Klasse über 3000 ccm, mit einer Minute Vorsprung auf seinen Landsmann Lex van Strien auf demselben Ford V8, mit dem dieser schon 1954 einen Gletscherpokal gewonnen hatte. Dahinter folgte ein neun Jahre alter Jaguar SS 100 mit neuem 5,5 Liter ohv-Motor, gefahren von dem 25jährigen Schotten Ian Appleyard, dessen Namen wir uns merken müssen. Weitere Klassensiege feierten Tommy Wisdom (Healey Silverstone, 3000 ccm, -20 Punkte, vor Maurice Gatsonides und Ernest Mutsaerts, beide Studebaker Champion), Jean Sandt (Citroën, 2000, -40), Pierre Gay (Simca, 1100, -50) und Mme. Nicole Angelvin (Simca, 750, -90). Der Teamsieg ging an Simca mit Pierre Gay, Mme Nicole Angelvin und François Landon.

Die ersten beiden Nachkriegsauflagen der Rallye des Alpes Françaises liefen nur auf französischen Straßen, doch für 1948 gelang den ambitionierten Franzosen bereits der Sprung über die Grenze. 71 Wagen machten sich in Marseille auf die 1875 km lange Reise. Der erste Tag beinhaltete einen Regelmäßigkeitstest am Mont Ventoux, der zweite Tag führte in die im Kriege neutral gebliebene Schweiz, welche als Wohlstandsinsel zwei prachtvoll ausgebaute Hochgebirgsstraßen in die Strecke einbrachte. Es waren dies die 1938 bis 1945 gebaute Sustenpaßstraße, welche damals als das teuerste, längste und höchste Schweizer Straßenbauprojekt<sup>6</sup> galt, und die großzügig verbesserte St. Gotthard-Straße. Bei behördlich erzwungenen reduzierten Durch-

Obrázek chráněný autorskými právy

9. In den Jahren 1946 und 1947 waren die Teilnehmer an den Französischen Alpenfahrten mit Vorkriegswagen unterwegs. Den Vogel schoß dabei der Holländer Lex van Strien (mit Beifahrer Jan Erens) ab, der 1947 auf Ford V8 den zweiten Platz in der Klasse über 3000 ccm gewann. Der treue Ford, liebevoll „Blue Angel“ genannt, fühlte sich in den Alpen schon ganz zu Hause, van Strien hatte mit ihm einen Gletscherpokal in der Internationalen Alpenfahrt 1934 gewonnen!

Obrázek chráněný autorskými právy

10. Noch 1948 konnte ein zehn Jahre alter Wagen einen Coupe des Alpes gewinnen. Dies schaffte die Equipe Ian Appleyard/Dr. Dick Weatherhead auf Jaguar SS 100, der bloß einen neueren 3 1/2 Liter ohv-Motor bekommen hatte.

schnittsgeschwindigkeiten begegneten die Fahrer auf der Schweizer Etappe auch keinen Schwierigkeiten. Diese setzten erst am vierten Tag in Frankreich ein. Nur elf Wagen konnten am Col d'Izoard die Vorgabezeiten unterschreiten und strafpunktfrei bleiben. Bestzeit fuhr Ian Appleyard in seinem alten Jaguar SS 100. Er distanzierte Len Potter auf Allard um 1,6 Sekunden, Dritter wurde Donald Healey auf einem Silverstone Healey, dann folgten bereits zwei Lancia Aprilia, gefahren von M. & Mme Gaston Descollas sowie der Equipe Georges Claude/Pierre Clause. 29 Wagen erreichten das Ziel in Nizza, acht von ihnen waren strafpunktfrei geblieben und erhielten Alpenpokale. Es waren dies Ian Appleyard/Dr. Dick Weatherhead (Jaguar, Klassensieger über 3000 ccm), Leonard Potter (Allard), George Murray-Frame (Sunbeam-Talbot 90, Klassensieger 2000 ccm), Gaston Gautruche/Mazalon (Citroën 11), M. & Mme Gaston Descollas (Lancia Aprilia, Klassensieger 1500), Claude/Clause (Lancia Aprilia), Robin Richards (H.R.G., Klassensieger 1100) und Freddy Auriach (Simca 8). Einen Klassensieg ohne Coupe des Alpes erfocht der alte Alpenfahrt-Haudegen Donald Healey (Silverstone Healey, 3000 ccm).

Für die Briten waren diese stolzen Erfolge Grund genug, die Französische Alpenfahrt als die wichtigste und schwerste Prüfung im Rallyesport zu sehen. 1949 kamen 53 der 92 Starter aus Großbritannien. Nach Murray-Frame's schönem Sieg mit dem neuen Sunbeam-Talbot 90 entsandte die Rootes-Gruppe nicht weniger als vier dieser Wagen nach Marseille. Dort hatten die Veranstalter einen neuen Beweis geliefert, daß sie ihre nunmehr Rallye International des Alpes genannte Fahrt zur vollgültigen Nachfolgerin des Coupe Internationale des Alpes der Zwischenkriegsjahre ausbauen wollten. Die Distanz war auf 2946 km verlängert, vor allem durch die Einbeziehung nicht nur der Schweiz, sondern auch Italiens bis hin zu den Dolomiten. Der für die Coppa d'Oro delle Dolomiti<sup>7</sup>, einem hochinteressanten Straßenrennen, gesperrte Rundkurs wurde in die Streckenführung der Rallye einbezogen. Die Teilnahme von elf Nationen war ein schöner und verdienter Lohn für die Be-

Изображение, защищенное авторским правом

11. Robin Richards (links), der berühmte BBC-Radiosprecher, erkämpfte sich 1948 auf seinem HRG 1100 einen Coupe des Alpes, unterstützt von seinem Co-Piloten John Beaumont.

12. Donald Healey auf einem Silverstone Healey mit Ian Appleyard als Beifahrer – das war die Starbesetzung der Rallye des Alpes 1949. Mit zwei Minuten Verspätung wurde diese Mannschaft Zweite (ex aequo mit Lesur auf Simca) im Gesamtklassement hinter Gautruche.

Изображение, защищенное авторским правом

Изображение, защищенное авторским правом

13. Reiche Beute für Gaston Gautruche (rechts), der mit seinem Citroën 11 im Jahre 1949 als einziger einen Coupe des Alpes gewann – und zahlreiche weitere Trophäen dazu.

14. Den einzigen Alpenpokal und ein Küßchen für Gaston Gautruche, von Odette, der jungvermählten Ehefrau des Rennleiters Henry Avril. Links hinten ein jugendlicher Etienne Viano, ab 1973 Präsident des A.C.M.P.

mühungen des A.C. de Marseille et Provence unter der Rennleitung von Henry Avril.

So setzte die Rallye des Jahres 1949 neue Standards an Schwierigkeiten und Härte. Nur ein einziger Fahrer vermochte den Dolomiten-Rundkurs, welcher Pordoi- und Falzarego-Paß einschloß, ohne Punkteverlust zu absolvieren. Es war dies Gaston Gautruche in seinem Citroën 11 légère mit Zweivergaser-Anlage, keineswegs der schnellste oder leistungsstärkste Wagen des

99

Die Erben in Marseille

Feldes. Auf den Dolomiten-Rundkurs folgte der Stelvio (Stilfser Joch), wo Leonard Potter (Allard) Bestzeit fuhr, gefolgt von Donald Healey (Silverstone Healey), zwei weiteren Allard und H. J. Aldington auf einem Bristol 400<sup>8</sup> – er war nach fünfzehnjähriger Pause zur Alpenfahrt zurückgekehrt! Dann erlebten die Fahrer auf der langen Route durch die Schweiz Protestdemonstrationen<sup>9</sup> gegen die Rallye – durch gezielten Steinwurf zerschlug ein Junge die Windschutzscheibe an Gauruches Citroën!

Am Ziel in Nizza erhielt der Franzose den einzigen Coupe des Alpes dieses Jahres. Er gewann auch die Zweiliterklasse, und Citroën konnte den Markenteampreis (Gautruche, Andrew Black und der Grieche André Gerakis) entgegennehmen, während die drei Sunbeam (Norman Garrad, Peter Monkhouse und A. G. Douglas Clease) den Preis für das beste Team einer nichtfranzösischen Marke gewannen. Die weiteren Klassensieger waren Len Potter (Allard), Donald Healey/Ian Appleyard (Silverstone Healey), Betty Haig (MG TC, sie errang auch den Damenpokal), Yves Lesur (Simca 8) und der Tscheche Ivan Hodač auf einem Aero Minor mit Zweizylinder-Zweitaktmotor. Dieser Erfolg überraschte damals, doch darf man nicht übersehen, daß diese beinahe vergessene tschechische Marke bei den 24 Stunden von Le Mans 1949 die Plätze 15 (František Sutnar/Otto Kraftner, Klassensieger bis 750 ccm) und 19 (Hodač/Jacques Poch) belegte.

Weil diese tschechischen Aero-Fahrer 1950 von der kommunistischen Regierung keine Ausreiseerlaubnis erhielten – das Trauma von Zatopeks<sup>10</sup> Absprung in den Westen wirkte nach –, bekam die holländische Equipe Maurice Gatsonides/Henk Hoogeveen einen Aero-Werkswagen, den sie zu einem weiteren Klassensieg in Le Mans führten. Die Škoda-Werksfahrer Václav Bobek sen./Jaroslav Netušil galten dem Regime als zuverlässig, sie durften mit einem 1100 ccm Škoda Sport<sup>11</sup> (Type 996) nach Le Mans kommen, fielen aber aus. Die bedeutende Automobilindustrie der Tschechoslowakei hatte den Zweiten Weltkrieg mit weit geringeren Zerstörungen überlebt als die ande-

15. Raymond Stempert/B. Delobel auf Citroen 11 légère, im Bild 1950 am Furka-Paß in der Schweiz, schieden kurz vor Schluß aus, nachdem sie anfangs in der Zweiliterklasse geführt hatten.



16. Die kleinen Dyna-Panhard mit Frontantrieb, Leichtmetallkarosserie und luftgekühltem Zweizylinder-Boxermotor von 610 ccm setzten 1950 in der Klasse bis 750 ccm neue Leistungsstandards. Damit warfen sie auch das Handicap-System völlig über den Haufen und gewannen sechs der insgesamt sieben vergebenen Coupes des Alpes. Im Bild der Panhard des alpen erfahrenen Holländers Dolf Burgerhout.
17. (r. o.) Am Semperit-Spannband erkennt man, daß die Strecke 1950 erstmals auch durch Österreich führte. Im Bilde Norman Garrad/John Cutts auf Sunbeam Talbot, der spätere Sunbeam-Rennleiter und der spätere Moss-Beifahrer.

rer europäischer Staaten. So spielte sie für kurze Zeit eine keineswegs unbedeutende Rolle im Motorsport der ersten Nachkriegsjahre. Tschechische Wagen und Fahrer tauchten bei einigen wichtigen internationalen Rennen und Rallyes auf. Ein späteres Kapitel wird die dominierende Rolle der Tatra-Werkswagen bei den Österreichischen Alpenfahrten der Jahre 1949 und 1951 beleuchten. Dann allerdings folgte der rapide Niedergang der tschechischen Automobilindustrie unter kommunistischer „Lenkung“ in den beginnenden fünfziger Jahren. Doch noch im Jahre 1949 erlebte der Masaryk-Ring bei Brünn einen echten Formel 1-Grand Prix, den Peter Whitehead (Ferrari) vor Phi-Phi Etancelin (Talbot) und Franco Cortese (Ferrari) gewann.

Im Jahr 1950 bezog die Rallye International des Alpes – so hieß sie seit 1948 – auch Österreich und die Glocknerstraße in die Streckenführung ein, womit kaum mehr ein berühmter Alpenpaß in der Sammlung fehlte. In diesen Jahren machten neuentwickelte Kleinwagen mit winzigen Motoren enorme Leistungsfortschritte. Damit allerdings geriet das alte Handicap-System zwischen groß- und klein volumigen Wagen mit gestaffelten Durchschnittsgeschwindigkeiten völlig aus dem Gleichgewicht. So passierte es, daß in diesem Jahr von sieben vergebenen Coupes des Alpes nicht weniger als sechs an die kleinen 610 ccm Dyna-Panhard der 750 ccm-Klasse mit ihren luftgekühlten Zweizylindermotoren fielen. Bevor die Resultate endgültig wurden, hatte es hitzige Debatten um die Größe ihrer Einlaßventile gegeben, so daß vorerst zwei der sechs Wagen<sup>12</sup> aus der Wertung genommen, dann aber wieder eingesetzt wurden. Der Klassensieg ging an Edmond Signoret/Elie Guibourdenche.

Den siebenten Alpenpokal, die Klasse über 3000 ccm und das inoffizielle Gesamtklassement gewann Ian Appleyard auf dem neuen Jaguar XK 120 mit der legendär gewordenen Zulassungsnummer NUB 120. Er war Tages schnellster am Col du Var wie auch beim „fliegenden Kilometer“ auf der italienischen Autostrada<sup>15</sup>. Sein Beifahrer war diesmal die Tochter Patricia des Jaguar-Chefs William Lyons, die Appleyard zwei Monate vor der Rallye geheiratet hatte. Die weiteren Klassensieger kehrten ohne Alpenpokal heim, es waren dies Agostino di Stefano/Ercole (Alfa Romeo 2500 6C, bis 3000), George Murray-Frame/John Pearman (Sunbeam-Talbot 90, bis 2000), G.

18. Das junge Paar Ian und Pat Appleyard (die Tochter von William Lyons) begann sein Eheleben mit einem Coupe des Alpes und dem Gesamtsieg 1950, selbstverständlich auf dem neuen Jaguar XK 120.

Kenk/Harry Zweifel (MG, bis 1500) und François Landon<sup>19</sup> (Renault, bis 1100 ccm). Der Markenteampreis ging an Dyna-Panhard mit den Fahrern Signoret, J. Masset und Guy Lapchin.

Das Organisations-Team der Rallye International des Alpes, seit 1950 unter René Carrière als Rennleiter, ging sofort daran, das Hubraum-Handicap für 1951 im Lichte des technischen Fortschritts zu revidieren. Der korrekte Ablauf war damit wieder gesichert, während einige andere Rallye-Veranstalter<sup>20</sup> den Zug der Zeit einige Jahre lang verschliefen. Von den zehn Coupes des Alpes dieses Jahres gingen sieben an Produkte der britischen Automobil-Industrie, die noch immer eine dominante Rolle im Exportgeschäft spielte. In der Klasse über drei Liter waren es zwei Jaguar XK 120 (Klassensieger Ian Appleyard und die schweizerischen Jagdflieger Rolf Habisreutinger/Walo Hörning) sowie ein Cadillac-Allard (Godfrey Imhof), bei den Dreiliterwagen der Aston Martin von Klassensieger Tommy Wisdom und der Healey von Edgar Wadsworth. In der Zweiliterklasse wäre es fast zu einer Sensation gekommen. Alex v. Falkenhausen hatte mit seinem zwölf Jahre alten, aber hervorragend präparierten BMW 528 am Falzarego Tagesbestzeit gefahren und alle Jaguar und Allard distanziert, am Stelvio war er Zweitschnellster hinter dem Cadillac-Allard von Goff Imhof. Er war strafpunktfrei unterwegs, als das Getriebe den Geist aufgab, keine hundert Kilometer vor dem Ziel! Alex v. Falkenhausen hatte sich auf BMW 528 bei der französischen Alpenfahrt 1939 als dritter seiner Klasse wacker geschlagen. Er war einer der führenden BMW-Techniker, denen H. J. Aldington kurz nach Kriegsende einen Job in England anbot. Während Fritz Fiedler dies akzeptierte, blieb Falkenhausen in München, um seine eigene Firma zu gründen, mit Namen AFM für Alex Fal-

19. François Landon, begleitet von seiner Frau Mireille, errang 1951 mit dem kleinen Renault 4 CV einen Coupe des Alpes, den ersten für diese Marke. Daraufhin betraute ihn die Régie Renault mit dem Aufbau ihrer Sportabteilung.

20. Wenn sie nicht wie 1951 mit einem Leichtmetall-Jaguar XK 120 über den Dolomiten-Rundkurs donnerten, um einen Coupe des Alpes zu gewinnen, saßen Rolf Habisreutinger und sein Beifahrer Major im Generalstab Walo Hörning in den noch weit schnelleren Vampire-Düsenjägern der Schweizerischen Luftwaffe.

21. George Duff/Eric Winterbottom gewannen 1951 auf Frazer Nash einen Coupe des Alpes. Der Wagen war drei Wochen zuvor in Le Mans auf Platz 14 ins Ziel gekommen.

kenhausen München. Er baute Formel 2-Rennwagen mit BMW-Motoren und hielt sich mühsam über Wasser, bis er zu BMW zurückkehren konnte. So gab es bei den Zweilitern Alpenpokale für Klassensieger George Duff/Eric Winterbottom (Frazer Nash mit Bristol-BMW-Motor) und für Roberto Piodi (Lancia Aurelia B20). John Gott (H.R.G.) holte sich einen Coupe des Alpes bei den 1500ern. Die Franzosen konnten diesmal bloß zwei Alpenpokale erringen: Dr. Marc & Mme Angelvin (Simca 8) in der 1100 ccm-Klasse sowie M. & Mme François Landon (Renault 4 CV) bis 750 ccm. Der Teampreis ging an Jaguar (Appleyard, Habisreutinger und Soler).

Kein Zweifel, im ersten Nachkriegsjahrzehnt galt die Französische Alpenfahrt als die härteste und fairste Rallye überhaupt, sie übertraf die Rallye Monte Carlo sicherlich an Qualität der Teilnehmer, wenn auch nicht in der Quantität. Unter der Präsidentschaft von Baron d'Huart arbeiteten die drei vormaligen Spitzenfahrer Carrière, Avril und Descollas als Rennleiter und Sportkommissäre bestens zusammen, der A.C. de Marseille et Provence brachte es zu hohem internationalem Ansehen. Sehr wesentlich trug dazu bei, daß es den Südfranzosen gelungen war, Südtirol und die Dolomiten als Kernstück in die Rallye International des Alpes einzubeziehen.

Denn auch dort, in Oberitalien, war es ähnlich wie Frankreich gelungen, den Automobilsport nach Kriegsende sehr schnell neu zu beleben. In dieser Region entstanden anno 1947 zwei hochrangige und wohl auch rivalisierende Veranstaltungen. Von der Coppa d'Oro delle Dolomiti, einem Straßenrennen in der Art der Targa Florio, war bereits die Rede, denn sie wurde ab 1949 streckenmäßig in die Rallye des Alpes integriert. Doch daneben begründete der bärtige Conte Sigismondo Mancini als Präsident des Automobile Club Trento die „Stella Alpina“, zu deutsch das Edelweiß, als eine Art Italienischer Alpenfahrt, die neun Jahre lang auf hohem Niveau gefahren wurde. Ihrem Charakter nach war die Stella Alpina eine Rallye mit unverkennbarer Affinität zum Straßenrennen. Von Trento ausgehend wurden vier Schleifen als Tagesetappen gefahren, wobei die Gesamtdistanz zwischen 1000 und 1400 km schwankte. Die gesamte Dolomitenregion, also Südtirol, war in diese Veranstaltung einbezogen. Im ersten Jahr siegte Piero Taruffi auf Lancia Aprilia, einem Tourenwagen, vor Raschini auf einem als Sportwagen startenden Apri-

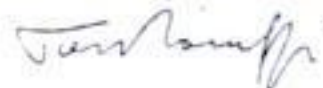
von 1947 bis 1955 alljährlich ausgetragen.

103

23. Der Gründer der Stella Alpina, Conte Sigismondo Manci, im Gespräch mit dem Sieger der Erstlingsveranstaltung 1947, Piero Taruffi auf Lancia Aprilia (mit seinem Autogramm).

Imagem com direitos autorais

*della natura e dello sport automobilistico, non c'è corsa più bella della "Stella Alpina"*



lia. 1948 begann bereits ein Rüstungswettlauf, vor allem zwischen Taruffi auf einem Cisitalia-Sportwagen und dem als Stylist hochberühmt gewordenen Giuseppe „Nuccio“ Bertone, der einen Fiat-Stanguellini 1100 fuhr. Das Duell der beiden war noch völlig offen, als Taruffi seinen Cisitalia mit einem technischen Gebrechen am Stilsfer Joch (Stelvio) abstellen mußte. So siegte Bertone mit seinem Stanguellini, der sich nur durch Kotflügel von einem Rennwagen unterschied. Mit einem ähnlichen Wagen war Francesco Simontacchi 1949 erfolgreich, während Graf Johnny Lurani mit seinem Bristol 400 (einem BMW-Derivat) den fünften und Maria Teresa de Filippis auf einem Urania-Sportwagen mit BMW 750 Motorradmotor Platz 6 belegten. Sie wurde später als Grand Prix-Fahrerin auf einem Maserati 250F weltbekannt. Der einarmige Tiroler Otto Mathé mit seinem interessanten Vor-Porsche der Type 64 (von Ferdinand Porsche für die kriegsbedingt abgesagte Fernfahrt Berlin-Rom auf Basis des VW entwickelt) fiel aus.

Es folgten die Jahre des Lokalmatadors Salvatore Ammendola, der die Stella Alpina 1950 auf einem Alfa Romeo 2500 gewann, um im Jahr darauf auf einem Ferrari 195 Inter Coupé den Sieg zu wiederholen. 1951 trat Guido de Unterrichter aus einer freiherrlichen Tiroler Familie als Nachfolger von Graf Manci an die Spitze des A.C. Trento. 1952 blieb Ovidio Capelli auf Fiat 8V Zagato (2000 ccm) siegreich, 1953 setzte es einen Dreifachsieg für den Lancia Aurelia B20 GT 2500 unter Salvatore Ammendola, Enrico Anselmi und Piero Valenzano. Giuseppe Crespi auf Alfa Romeo 1900 SS hieß der Sieger des Jahres 1954. Dann lief die Stella Alpina 1955 zum letzten Male, und erstmals kamen dabei Ausländer zum Erfolg. Zwei Mercedes 300 SL mit der belgischen Equipe

104

Imagem com direitos autorais

24. Auch die Stella Alpina 1948 hatte einen prominenten Gesamtsieger, den berühmten Stylist „Nuccio“ Bertone auf Fiat Stanguellini 1100 S.

25. Als die Rallye International des Alpes 1955 wegen der Katastrophe von Le Mans abgesagt wurde, sahen viele Alpenfahrer in der Stella Alpina ein willkommenes Alternativprogramm. Die belgische Equipe Olivier Gendebien/Gilberte Thirion auf Mercedes 300 SL wurde Gesamtsieger der Stella Alpina. Das Bild zeigt Mlle Thirion am Steuer.

Imagem com direitos autorais

Olivier Gendebien/Mlle Gilberte Thirion und dem Spanier Salvador Fabregas Bas landeten einen Doppelsieg. Ferdinando Gatta (Lancia Aurelia B20 GT 2500), Schwager von Firmenchef Gianni Lancia, wurde Dritter. Der zunehmende Touristenverkehr auf den Dolomitenstraßen und Sicherheitsprobleme machten dann leider der Stella Alpina ein Ende, ebenso wie den reinen Straßenrennen, Mille Miglia und Coppa d'Oro delle Dolomiti.

Damit aber zurück zur Rallye des Alpes ins Jahr 1952. 95 Wagen standen in Marseille am Start und waren bald in Richtung Italien unterwegs, wo der Dolomiten-Rundkurs um den Startort Cortina d'Ampezzo eine Schlüsselstrecke der Rallye bildete. Es folgte ein Ausflug in die österreichischen Alpen, die Rückkehr nach Italien zur Bewältigung des Stelvio, ein kurzes Stück Weges in der Schweiz und zurück via Italien in die französischen Gebirgspässe. Die Spezialprüfung über Pordoi- und Falzarego-Paß nach Cortina gewann Ian Appleyard (Jaguar XK 120) vor Alex v. Falkenhausen (BMW 528), der am Stelvio Rache übte und Appleyard hinter sich ließ. Am Col d'Izoard kam der Holländer Maurice Gatsonides auf seinem Jaguar XK 120 zum Zuge, der Mann, der im Laufe seines Lebens 23 Mal die Rallye Monte Carlo bestritt und sie 1953 auch gewinnen sollte. Zweiter hinter Gatsonides aber war wiederum Falkenhausen, der mit seinem Zweiliterwagen reichlich Bonuspunkte ansammelte.

Nur 25 Wagen erreichten das Ziel in Cannes, zehn von ihnen waren strafpunktfrei geblieben. Damit kam den Sonderprüfungsleistungen für das nunmehr offizielle Gesamtklassement eine entscheidende Rolle zu. Damit war Alex v. Falkenhausen auf seinem BMW-„Oldie“ Gesamtsieger vor Gatsonides (Jaguar), Ernest de Regibus (Renault 4 CV) und Ian Appleyard (Jaguar). Der Schotte war diesmal mit besonderer Vorsicht unterwegs, denn ihm winkte der erste Goldpokal, ausgeschrieben für den Alpenpokal-Gewinn in drei aufeinanderfolgenden Jahren.

Изображение, защищенное авторским правом

26. Streckenplan 1952.

27. 1952 konnte sich noch einmal ein Vorkriegswagen gegen all das moderne Material durchsetzen und den Gesamtsieg der Rallye des Alpes an sich reißen. Dieser außergewöhnliche Erfolg ging an das Ehepaar Alex und Kitty v. Falkenhausen auf ihrem BMW 328.

Изображение, защищенное авторским правом

28. 1952 steuerte Ian Appleyard seinen NUB 120, den zur Legende gewordenen Jaguar, wie ein rohes Ei, denn ihm winkte der erste Goldpokal, der je vergeben wurde, für drei Coupes des Alpes en suite in den Jahren 1950, 1951 und 1952. Die Rechnung ging auf, und der Schotte ist seither in der Geschichte der Alpenfahrten von einem Heiligenschein umgeben.
29. Bei der wilden Jagd durch die Alpen waren die Funktionäre kaum langsamer unterwegs als die Rallyefahrer. Kaum hatte eine Kontrolle geschlossen, mußte die Präzisions-Stechuhr („horodateur“) zu einer der nächsten Zeitkontrollen gebracht werden.

Ein Dyna Panhard (René Fabre) und ein weiterer Renault 4 CV (Picon) belegten die Plätze 5 und 6, dann folgten die letzten vier Alpenpokalgewinner: der Lancia Aurelia B20 GT von Ferdinando Gatta mit dem belgischen Journalisten Jacques Ickx<sup>15</sup> als Beifahrer sowie die drei Sunbeam Talbot 90 von George Murray-Frame, Mike Hawthorn und Stirling Moss, ein interessanter Mix von Rallye-Star und vielversprechenden jungen Grand Prix-Fahrern. Die Sunbeam waren nun mit dem neuen 2,5 Liter-Motor ausgerüstet, sie gewannen auch den Marken-Teampreis, und Murray-Frame war Sieger der Dreilitterklasse. Als Elfter gewann Max Nathan auf Porsche 1500 seine Klasse, ein Bahnschranken kostete ihn den Alpenpokal.

Das Jahr 1955 brachte einige große Neuerungen. Die FIA schrieb erstmals eine Rallye-Europameisterschaft aus, anfangs Championnat d'Europe de Grand Tourisme genannt. Es gab auch neue Hubraumklassen, bis 750<sup>16</sup>, 1000, 1500, 1600, 2000, 2600 ccm und darüber. Erstmals schloß die Streckenführung auch Deutschland ein, so daß alle fünf Staaten eingebunden waren, die seinerzeit den Kern des Coupe Internationale des Alpes gebildet hatten. Die italienische Strecke führte erstmals über den notorisch gefährlichen Gavia-Paß mit seinen ungeschützten Abstürzen, von den Italienern im Ersten Weltkriege für Militärzwecke gebaut. Gatsonides nannte den Gavia einen Maultierpfad. Zusammen mit dem Vivione-Paß bildete er in diesen Jahren stets die schwierigste Tranche der Französischen Alpenfahrt. Von den 102 Startern in Marseille waren 54 auch im Ziel in Cannes, und diesmal gab es eine nie wieder erreichte Rekordzahl von 25 Coupes des Alpes. 1955 war die Rallye wohl etwas leichter als in anderen Jahren.

Höchst eindrucksvoll, aber für die Wissenden nach Studium der Vorgabezeiten nicht ganz überraschend war die dominante Rolle des Porsche 1500. Die Marke gewann sechs Alpenpokale, holte sich mit Helmut Polensky, Rudi Sauerwein und Kurt Zeller<sup>18</sup> den Teampreis und belegte die Ränge 1, 2 und 4 im Generalklassement. Gesamtsieger wurde die Equipe Helmut Polensky/Walter Schlüter auf dem Wege zum ersten Europameistertitel, gefolgt von Rudi Sauerwein/Max Nathan, dem Ferrari der Belgier Jacques Herzet/Lu-

30. 1953 war das große Jahr des Porsche 356A/1500: Die deutsche Equipe Helmut Polensky/Walter Schlüter (Mitte und rechts) errang den Gesamtsieg der Rallye des Alpes und wurde der ersten Rallye-Europameister der Geschichte. Die ausgezeichnete Belgierin Gilberte Thirion (links) schützt ihre Frisur gegen Wind und Wetter.

Изображение, защищенное авторским правом

cien Bianchi, Kurt Zeller/Hans Wencher und Ian Appleyard/Pat Appleyard (Jaguar XK 120). Knapp hinter dem Jaguar landete das Ehepaar Falkenhäusen mit einem Frazer Nash auf dem sechsten Platz. Die absolut schnellsten Zeiten gingen jeweils an Jaguar-Fahrer. So siegte Appleyard am Stelvio und am Col d'Izoard, während Habisreutinger Bestzeiten am Pordoi-Paß und am Petit Saint Bernard markierte, dann aber durch einen Unfall ausschied. Die Rootes-Gruppe konkurrierte mit sechs ihrer neuen Sunbeam Alpine-Zweisitzer, welche auf eine Privatinitiative des Sunbeam-Händlers George Hartwell aus Bournemouth zurückgingen. Er hatte ein Sunbeam Talbot Cabriolet zu einem schicken Roadster umgebaut, und diese Idee wurde vom

108



صورة بموجب حقوق النشر

صورة بموجب حقوق النشر

31. Der Porsche von Gilberte Thirion am Por-  
doi mit Blick auf den Sella-Paß. Die Stutt-  
garter Marke freute sich über sechs Cou-  
pes des Alpes.
32. Oben rechts: Ian Appleyard auf dem  
neuen RUB 120 am Stilfser Joch. Er ge-  
wann 1953 seinen fünften Alpenpokal –  
und das innerhalb von sechs Jahren.  
Erst im Jahre 1968 zog René Trautmann  
mit ihm gleich (1969 folgte ein sechster  
Pokal für den Franzosen).
33. Alex v. Falkenhausen, diesmal nicht auf  
BMW 328, sondern auf dem Frazer Nash  
seines alten Freundes H. J. Aldington, mit  
dem er den sechsten Gesamtrang er-  
kämpfte.

صورة بموجب حقوق النشر

Werk sofort aufgegriffen. Dieser Sunbeam Alpine war ein robustes sportli-  
ches Fahrzeug, doch mit dem fast unveränderten 2,5 Liter-Motor war das  
Leistungsgewicht alles andere als aufregend. Vier dieser Wagen errangen Al-  
penpokale, gefahren von Stirling Moss, George Murray-Frame, dem Ameri-  
kaner John Fitch und Miss Sheila van Damm. Die junge Dame holte sich  
auch den Damenpokal. Ihr Vater Vivian van Damm war Direktor des Wind-  
mill Theatre in London, das auch während der deutschen Luftangriffe jeden  
Abend offenhielt. Unter dem Motto „We Never Closed“ war das Windmill  
Theatre berühmt geworden, und allein der Konnex mit dieser Revuebühne  
machte Sheila van Damm schon bei ihrem ersten Start zur „Celebrity“. Sie

109

Die Erben in Marseille

مادة محمية بموجب حقوق النشر

34. Der angehende Grand Prix-Fahrer Stirling Moss brillierte auf dem neuen Sunbeam Alpine. Wie schon im Vorjahr gewann er einen Alpenpokal; Sunbeam holte sich insgesamt vier dieser begehrten Töpfe.

Изображение, защитено с авторско право

35. Drei Alpenpokale gingen an Lancia Aurelia GT 2500. Conte Giovanni Lurani liegt hier am Pordoi-Paß vor Ferdinando Gatta, dem Schwager von Gianni Lancia.

Изображение, защитено с авторско право

bewies aber sehr schnell, keine prominente Marionette, sondern eine höchst kompetente Rallyefahrerin zu sein.

In diesem Jahr der Pokal-Inflation konnten Jaguar (Ian & Pat Appleyard, Olivier Gendebien/Charles Fraikin und Mr. & Mrs. Reg Mansbridge), Lancia (Ferdinando Gatta, Graf Johnny Lurani und Salvador Fabregas Bas) und Panhard (Raymond Stempert, Marcel Schwob d'Héricourt und Chieusse) je drei Coupes des Alpes gewinnen. Das machte für 1954 eine ganze Reihe von Änderungen notwendig. Die Sollzeiten der 1600 ccm-Klasse wurden nach dem Porsche-Triumph entsprechend verschärft. Man gab der Rallye International des Alpes aber auch gleich einen neuen Namen, sie wurde 1954 zum

110

36. Wolfgang Denzel auf dem kleinen Denzel 1300 mischte 1954 im Kampf um die Tagesbestzeiten mit den Großen so kräftig mit, daß er den Gesamtsieg mit riesigem Punktevorsprung errang.



Изображение, защищено с авторско право

37. Neben den Formel 1-Einsätzen mit seinem Maserati fand Stirling Moss doch noch Zeit, auf Sunbeam Alpine den zweiten Goldpokal der Geschichte herauszufahren. Er hatte 1952, 1953 und nun auch 1954 Alpenpokale gewonnen.

XVII<sup>ème</sup> Critérium International des Alpes. Unter den 79 gestarteten Wagen fand man zwei neue englische Sportwagen, Austin-Healey und Triumph TR2, während die Franzosen vor allem auf erstaunlich schnelle Spezialversionen von Peugeot 205 und Renault 4 CV setzten.

Das Wetter war mörderisch, mit schweren Schneefällen mitten in diesem Juli 1954. Immer wieder machte dies Streckenänderungen in letzter Minute notwendig, eine gewaltige Herausforderung für den Veranstalter, die er aber großartig meisterte. Großglockner und Gavia waren komplett gesperrt. Stelvio und Izoard, welche mehrmals in die Strecke eingeplant waren, mußten mindestens einmal wegen Unpassierbarkeit umfahren werden. Die Geschwindigkeitsprüfung (1,5 km mit fliegendem Start) auf der Autobahn München-Salzburg fand während eines Wolkenbruchs statt und brachte manch einen Fahrer in Schwierigkeiten. Von den sieben Sunbeam Alpine gelang es nur Stirling Moss, seine Sollzeit mit der dürftigen Zeitreserve von 0,2 Sekunden zu halten, alle anderen faßten Strafpunkte aus und begruben ihre Coupe des Alpes-Hoffnungen auf diesem Autobahnstück. Die Bestzeit fuhr Denis Scott auf dem Jaguar XK 120 aus dem Vorbesitz von Ian Appleyard, vor Henry O'Hara Moore/John Gott (Frazer Nash), dem bemerkenswerterweise ein 1500 ccm-Sportwagen auf Volkswagen-Basis mit nur einer Zehntelsekunde Rückstand als Gesamtdritter folgte. Der Fahrer dieses kleinen Sportwagen hatte 15 Jahre zuvor schon einmal einen Coupe des Alpes gewonnen, er hieß Wolfgang Denzel und baute diese kleinen Denzel-Sportwagen in bescheidenen Stückzahlen in Wien. Auch als der Dolomiten-Rundkurs am dritten Tage am Programm stand, war Scott mit dem Jaguar auf der Spezialprüfung über Pordoi und Falzarego Tagesschnellster, jetzt aber gefolgt von Denzel, der Bill Burton (Aston Martin) und Georges Houel (Alfa Romeo 1900) auf die Plätze 5 und 4 verwies. Der Österreicher war ständig der einzige „Kleine“, der mit

111

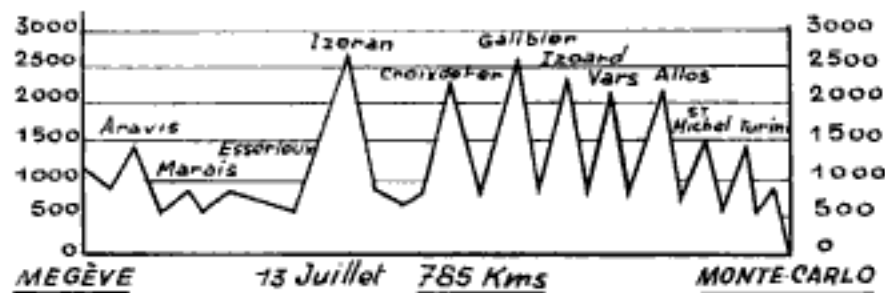
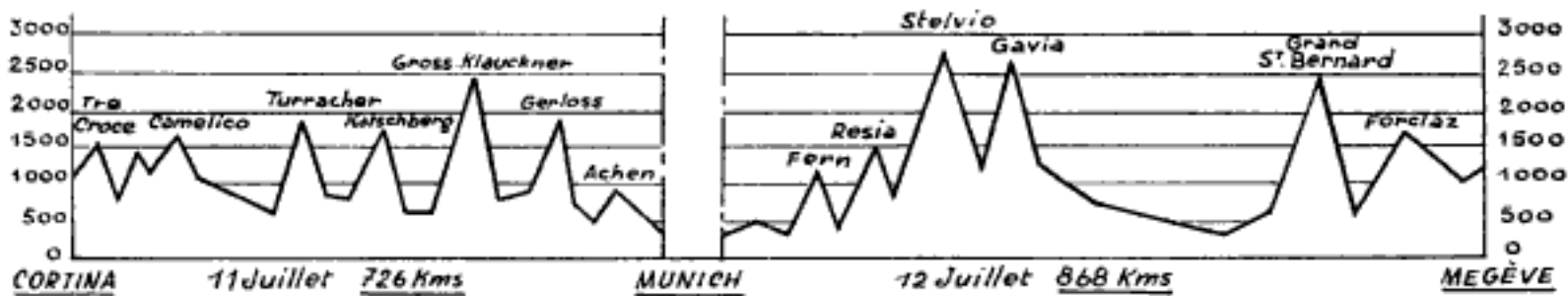
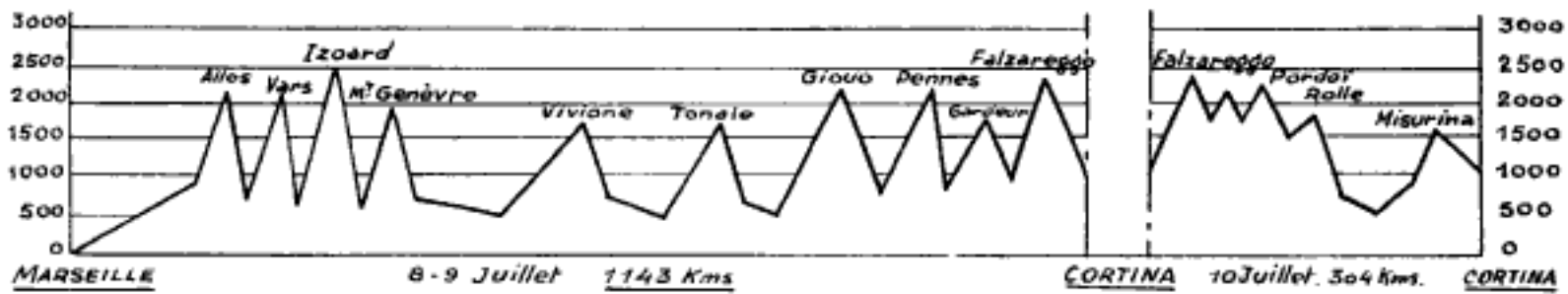
den starken Wagen im Kampf um die Tagesbestzeit mithalten konnte. Dies verschaffte ihm natürlich einen gewaltigen Vorsprung an Bonus-Punkten. Auch am Stelvio siegte Scott, diesmal vor O'Hara Moore, Burton und Denzel. Da der Izoard nunmehr durch einen Erdbeben unpassierbar war, mußte am Col de la Cayolle eine letzte Bergprüfung improvisiert werden. Ein Federbruch am Jaguar schloß Scott vom Ringen um die Bestzeit aus, so daß Eric Haddon auf einem weiteren XK 120 Tagesschnellster vor Wolfgang Denzel wurde; Aston Martin, Frazer Nash und auch Maurice Gatsonides auf dem robusten Triumph TR 2 mußten sich dem kleinen Heckmotorwagen beugen.

Schließlich erreichten 57 Wagen das Ziel in Cannes, elf von ihnen mit weißer Weste als Alpenpokalsieger. Von diesen war Denzel mit seinem Co-Piloten und Chefkonstrukteur Hubert Stroinigg mit großem Abstand Bester an Bonuspunkten und damit Gesamtsieger, der stets mit Zeiten aufwartete, die einem Dreiliter Ehre gebracht hätten. Weit abgeschlagen, aber untereinander dichtauf, folgten die zwei hochfrisierten Renault 4 CV von Jean Rédélé/Louis Pons und Yves Lesur/Maurice Foulgoc. Rédélé war ein junger Renault-Händler und 4 CV-Tuner in Dieppe, dessen Vater Emile als Mechaniker für Ferenc Szisz arbeitete, als dieser 1906 den ersten Grand Prix der Geschichte auf Renault gewann. Jean Rédélé war unbändig stolz auf seinen Alpenpokal. Bald danach stellte er ein Sportcoupé auf Renault-Basis vor, dem er den Namen „Alpine“ gab. Es war dies die Geburtsstunde einer neuen Marke mit einer großen Rallye-Zukunft. Als Gesamtvierte und Zweiliter-Klassensieger kamen Lt. Col. Henry O'Hara Moore/John Gott (Frazer Nash) ins Ziel, dann Paul Guiraud/Henri Beau (Peugeot 205), gefolgt von Maurice Gatsonides/Rob Slotemaker auf dem neuen Triumph TR 2 bei dessen Alpen-Feuertaufe. Ein Aston Martin (Bill Burton/Burke) wurde Siebenter, dahinter Heinz Meier/Hermann Luba (DKW) als bester Serien-Tourenwagen, die allein in diesem Jahr für die F.I.A.-Europameisterschaft gewertet wurden. Auf den Plätzen 9 und 10 landeten Roger Rauch/Bousson (Salmson 2300S<sup>®</sup>) und Stirling Moss/John Cutts (Sunbeam Alpine). Sir Stirling, wie er seit seinem Ritterschlag anno 2000 heißt, wurde aber auch mit einem Coupe d'Or für den Gewinn von drei Coupes des Alpes en suite (1952, 1953 und 1954) ausgezeichnet, als zweiter in der Geschichte der Rallye des Alpes nach Ian Appleyard. Während Appleyard aber meist über den leistungsstärksten Wagen des ganzen Feldes verfügte, mußte Moss stets seine ganze Fahrkunst in die Waagschale werfen, um den untermotorisierten Sunbeam strafpunktfrei zu halten. Als elfter und letzter Alpenpokalgewinner kam schließlich noch der Peugeot 205 von Paul Barbier/Rastit ins Ziel.

Im separaten Klassement der Serien-Tourenwagen landeten Kurt Zeller (Fiat 1100) und Walter Schlüter (DKW), letzterer auf dem Wege zum Europatitel, mit Strafpunkten hinter Heinz Meier auf den Plätzen 2 und 5. Der Triumph TR 2 gewann den Teampreis (Gatsonides, Hans Kat/Joseph Tak und Ken Richardson), und Sheila van Damm (Sunbeam Alpine) holte sich erneut den Damenpokal. Die Klassensieger bis 1600 ccm (Yves Barre, Porsche) und über 2600 ccm (Eric Haddon, Jaguar) konnten keinen Alpenpokal erringen.

Die Rallye 1955 wurde nach der Le Mans-Katastrophe abgesagt. 1956 brachte dann gewaltige Veränderungen in der Streckenführung. Deutschland und Österreich wurden ausgeklammert, und auch die Schweiz war nur noch

# PROFIL DES ETAPES



**3.826 Kms. 50.000 m. de DENIVELLATION**

38. Nicht weniger als 50.000 Höhenmeter über fast sämtliche Alpenpässe Europas waren bei der Französischen Alpenfahrt (1955 – wegen Le Mans abgesagt) in ihrer Blütezeit zu überwinden, so daß der Titel „Rallye International des Alpes“ vollkommen gerechtfertigt erschien. Fremdländische Namen wie „Gross.Klaukner“ waren den Franzosen unvertraut.

mit einem symbolischen Abstecher mit dabei. Hingegen bezog man Jugoslawien mit ein, weil man dort im Juli weniger Probleme mit dem dichten Urlauberverkehr zu befürchten hatte. Der Osten bot wilde und wenig befahrene Strecken als interessante Alternative, erkauft um den Preis einiger langweiliger Transportetappen östlich der Dolomiten bis nach Zagreb, wo für das schaulustige kroatische Publikum eine Geschwindigkeitsprüfung über 1500 Meter mit fliegendem Start eingeschaltet war. Die Rückfahrt von Zagreb nach Italien erfolgte allerdings über den ruppig-unheimlichen Vršič, für die meisten Konkurrenten neu und unvertraut. Der Berg war schon in den italienischen Zwischenkriegsjahren als Moistrocca-Paß gefürchtet. Weitere Spezialtests waren eine Runde in Monza sowie Bergprüfungen am Falzarego, Stelvio und Col d'Izoard.

Eine Fülle neuer Modelle beherrschte das Bild. Rootes setzte nicht mehr auf den Sunbeam Alpine, sondern schickte fünf der neuen Sunbeam Rapier ins Feuer. In dieser 1600 ccm-Klasse tummelten sich auch fünf neue MG A,

113

doch hier dominierten die weit stärkeren Porsche Carrera. Die Zweiliterklasse wurde von Triumph mit den verbesserten TR 5-Modellen überschwemmt. Bei den 1500ern sah man drei Denzel, doch diesen war ein neuer gefährlicher Konkurrent erwachsen: Michel Collange/Robert Huguet führten den leichten und schnellen Alfa Romeo Giulietta Sprint zum ersten Gesamtsieg in einer internationalen Rallye. Auf den Ehrenplätzen landeten die beiden Porsche Carrera von Claude Storez/Robert Buchet und den Amerikanern Chuck Wayne/D. D. Kriplen, dann folgten der Denzel von André Blanchard/Guy Jouanneaux vor dem ersten Dreiliter, dem Ferrari 250 GT von Jean-Pierre Estager/Jean Pebrel.

Von 83 Startern überlebten 54 Wagen, wobei sich reichliche 17 einen Alpenpokal erkämpften, darunter selbstverständlich die vorgenannten ersten fünf des Gesamtklassements. Dazu kamen nicht weniger als fünf Triumph TR 5, angeführt von Maurice Gatsonides/Ed Pennybacker (Klassensieger), und die Marke errang auch den Teampreis. Drei Coupes des Alpes fielen an Porsche Carrera (Paul Ernst Strähle/Hans Wencher wurden Sechste), je zwei an Denzel 1500 (das Brüderpaar Marcel & François Lauga kam auf Platz 9) und Ford Zephyr, wobei Cuth und Edward Harrison (Vater und Sohn) auch die Klasse bis 2600 ccm gewannen. Der Damenpokal samt Coupe des Alpes ging an Mrs. Nancy Mitchell/Miss Pat Faichney (MG A). Nur ein einziger französischer Wagen – P. David auf Peugeot 205 – wurde mit einem Alpenpokal belohnt.

1957 fiel die Rallye aus, weil die Suez-Krise des Jahres 1956 in Westeuropa den „Kleinen Ölschock“ ausgelöst hatte. In Marseille kam es in dieser Zeit zu bedeutenden Umwälzungen<sup>20</sup>. Eine Reihe bewährter Funktionäre hatten sich in den letzten Jahren zurückgezogen. Die Zeiten änderten sich, und neue Kräfte drängten in die „Association Sportive“ hinein. Das war gar nicht im Sinne des standesbewußten, willensstarken und auch autoritären Baron d’Huart. Nach zwanzigjähriger Präsidentschaft, die den A.C. de Marseille et Provence zu höchstem Ansehen geführt hatte, legte er das Amt zurück. Sein Nachfolger war Amédée Marquis de Bretteville, ein charmanter blonder Hüne, dessen ausgeprägte Konzilianz den schon immer divergierenden Meinungen im Clubvorstand über die Weiterentwicklung der Rallye und den an-

39. Michel Collange/Robert Huguet auf Giulietta Sprint läuteten 1956 die lange Phase einer Dominanz von Alfa Romeo ein.

40. Der Porsche Carrera von Robert Buchet/Claude Storez am Stelvio, Gesamtzweite hinter Collange.

Copyrighted image

41. 1956 wurde Champagner bei Siegesfeiern noch nicht sinnlos verspritzt, sondern nobel aus Silberpokalen getrunken, kredenzt von Baronin d'Huart Saint Mauris. Geehrt wurden der große Maurice Gatsonides (Triumph TR 3, links im Bilde) und sein amerikanischer Beifahrer Ed Pennybacker. Es war dies sein dritter Alpenpokal und der zweite en suite.
42. Siegerehrung 1956: André Baron d'Huart Saint Mauris gratuliert Mrs. Nancy Mitchell (MG A) zu Coupe des Alpes und Damenpreis. Volle zwei Jahrzehnte stand er als Präsident an der Spitze des Automobile Club de Marseille et Provence und damit für den unaufhaltsamen Aufstieg der Rallye des Alpes mit panalpinem Charakter. Er fand keinen Nachfolger von ähnlicher Durchschlagskraft.

Copyrighted image

gestrebten Schwierigkeitsgrad weit freieren Lauf ließ als sein Vorgänger. Dies führte nun unter schwieriger werdenden Bedingungen zu einem Zick-Zack-Kurs, der dem Critérium nicht zuträglich war.

So war die französische Beteiligung auch 1958 dürftig. Es starteten lediglich 58 Wagen, und nur die massive britische Präsenz hielt die Rallye über Wasser. Ebenso wenig hatte sich die Streckenführung zum Besseren gewandelt, der Dolomitenrundkurs<sup>21</sup>, Österreich, Jugoslawien und Deutschland waren aus dem Programm verschwunden. Der bekannte englische Journalist und Alpenfahrer Joe Lowrey, seit 1947 immer dabei, gab seiner sehr fundierten Meinung Ausdruck, daß die Französische Alpenfahrt eine schlechte Phase durchmache. Die Organisation entsprach nicht mehr dem hohen Niveau von früher. Dazu kam, daß Jean-Marie Catalin<sup>22</sup>, der Generalsekretär des A.C. de Marseille et Provence, während der Rallye einen schweren Unfall erlitt. Die Sollzeiten mancher Spezialprüfungen waren unter den herrschenden Bedingungen unmöglich einzuhalten. Hätten sich die Organisatoren so wie bisher

Copyrighted image

43. Bernard Consten/Roger de Lageneste auf Alfa Romeo Giulietta Sprint mit Zagato-Karosserie vor der Auffahrt zum gefürchteten Vivione-Paß. Der Gesamtsieg im Coupe des Alpes 1958 war ihnen nicht zu nehmen.

strikt an die Ausschreibungen gehalten, wäre kein einziger Coupe des Alpes vergeben worden. So aber setzte es Gnadenakte am Mont Revard, am Col d'Izoard und auf der Soubeyrand-Etappe, für die es auch manch ein Argument gab. Damit gelangten sieben Coupes des Alpes unter den 25 Wagen, die das Ziel erreichten, zur Verteilung. Alfa Romeo feierte einen eindrucksvollen Dreifachsieg mit Bernard Consten/Roger de Lageneste (Zagato Sprint Veloce) vor den Giulietta-Tourenwagen von Guy Clarou/Pierre Gelé und Max Riess/Hans Wencher. Die restlichen vier Alpenpokale gingen an britische Wagen: Triumph (Keith Ballisat/Alain Bertaut) vor Ford Zephyr (Edward Harrison/B.P.R. Haberson), Sunbeam Rapier (Peter Harper/Peter Jopp) und Austin-Healey 100 (Bill Shepherd/John Williamson). Pat Moss/Ann Wisdom gewannen den Damenpokal auf Austin-Healey.

Das Critérium International des Alpes des Jahres 1959 präsentierte sich erneut in stark gewandelter Form. Die Ausschreibungen wurden drastisch modifiziert, und die Vorgabezeiten begünstigten Tourenwagen gegenüber GT-Fahrzeugen sowie Kleinwagen im Vergleich mit großvolumigen Automobilen. Das schien attraktiv für Renault, was sich in der Teilnahme einer ganzen Flotte schnellgemachter Renault Dauphine niederschlug. Diesmal wurden einige schwierige Etappen in Österreich einbezogen, die regelmäßig auf dem Spielplan der Österreichischen Alpenfahrt standen, so die gefürchtete Turracher Höhe mit ihren Wasserrasten und einer Steigung von 55 Prozent. Als die Internationale Alpenfahrt 1954 über die Turrach führte, konnten die kleinen englischen Singer-Sportwagen das Steilstück nur im Rückwärtsgang bezwingen. Diese unorthodoxe Methode wurde von Aero Minor, Gutbrod oder Lloyd auch nach dem Zweiten Weltkrieg bei Österreichischen Alpenfahrten mit Erfolg angewandt.

Vom traditionellen Start am Quai des Alten Hafens von Marseille nahmen die 59 Starter den Col d'Allos als erste Bergprüfung in Angriff, eine leichte Beute für den Porsche Spyder 550 von Robert Buchet, der Bestzeit fuhr, doch



drei schnelle Renault Dauphine (Jacques Feret/Guy Monraisse, Guy Clarou und Paul Condriller) konnten dank dem Handicap einen gewaltigen Bonuspunkte-Vorsprung anhäufen. Die größeren GT-Wagen konnten Strafpunkte oft nur mit größter Mühe vermeiden. Die beste Zeit im Geschwindigkeitstest in Monza fuhr Walter Schock auf Mercedes 500 SL, in der Zwischenwertung nach Punkten aber lagen die drei Renault vor dem Ski-Olympioniken Henri Oreiller<sup>25</sup> auf einer Alfa Giulietta TI, einem Tourenwagen. Ausfälle bei den GT-Wagen häuften sich, die Tourenwagen blieben eher ungeschoren. Von Cortina aus führte die Strecke nach Österreich, wo auf der Etappe Obertilliach-Greifenburg viele schnelle Wagen in Zeitnot gerieten, so die Austin-Healey, der Porsche Spyder, der 500 SL, aber auch Gatsonides auf einem Jaguar 3.4 Liter-Tourenwagen. Nach Kreuzberg und Turrach via Innsbruck wieder zurück nach Italien, wo Oreiller am Vivione-Paß Bestzeit fuhr, gefolgt aber von einem der unglaublichen kleinen Renault! Die schnellen Sportwagen hatten ihr Pulver bereits verschossen. Als die Wagen nach Frankreich einfuhren, sah es sehr nach einem Renault Hattrick aus, wobei Oreiller/Fernand Masoero gute Chancen auf Rang 4 hatte. Doch dann ging das Getriebe am Alfa fest, und bald danach wurde der Mont Ventoux zum Waterloo für die Renault Dauphine-Armada. Monraisse stempelte elf Minuten zu früh, und Clarou schied mit Kupplungsschaden aus. 27 Wagen erreichten Cannes in Wertung, davon waren acht Tourenwagen und ein GT punktefrei und Anwärter auf Alpenpokale. So ergab sich nicht unerwartet die absolute Reihung Paul Condriller/Georges Robin (Renault Dauphine), Hermann Kühne/Hans Wencher (DKW Auto-Union), Paddy Hopkirk/Jack Scott (Sunbeam Rapier) und Jacques Rey/André Guilhaudin (DB-Panhard), dem einzigen GT mit einem Coupe des Alpes. Drei Ford Zephyr errangen Alpenpokale und die Plätze 5, 7 und 8 – da war ihnen auch der Teampreis (Peter Riley/A. Pitts, Cuth & John Harrison, Edward Harrison/Fleetwood) nicht zu nehmen!

1960 wurde die Distanz um mehr als 800 auf 5010 km verkürzt, man verzichtete auf Mitteleuropa und die Dolomiten. Immerhin wurde der Handicap-Fehler des Vorjahres ausgemerzt und ein vernünftiges Gleichgewicht zwischen GT und Tourenwagen erreicht. Das Programm wurde auf zwei sehr lange Etappen konzentriert, und 65 Wagen machten sich in Marseille auf den Weg nach Chamonix, mit einem kleinen Umweg über die besonders gefürchteten Pässe Gavia und Vivione. Dazwischen lagen lange problemlose Kilometer durch die oberitalienische Ebene. Die Strecke war allerdings gespickt mit einigen Sonderprüfungen, beginnend mit La Couronne, wo Oreiller/Masoero auf Giulietta SS Zagato vor Miss Pat Moss/Mrs. Ann Riley (Austin Healey 3000) Bestzeit fuhr. Ann Wisdom, die Tochter des legendären Alpenfahrer-Ehepaares Tommy und Elsie Wisdom, hatte Peter Riley geheiratet und trat hier unter ihrem neuen Namen an. Der Mont Ventoux sah zwei Giulietta Zagato (Oreiller und Roger de Lageneste/Henri Greder) an der Spitze, gefolgt von Gérard Spinedi/Briffaut auf Ferrari. O'Connor auf Jaguar fuhr die schnellste Monza-Runde (und gab bald danach auf) vor Pat Moss und Oreiller, der mit den Zwillingen Don und Erle Morley (Austin-Healey) im Toten Rennen den dritten Platz teilte. Am Etappenziel in Chamonix lautete der Zwischenstand Oreiller vor Pat Moss und José Behra<sup>24</sup>/R. Richard (Jaguar 3.8). Die kürzere zweite Etappe von Chamonix ins Ziel nach Cannes

44. Den Gesamtsieg der Rallye des Alpes 1959 errang die Equipe Paul Condriller/Georges Robin auf einem der unglaublich schnellen Renault Dauphine Werkswagen, hier zu sehen am Pordoi-Paß.

war mit fünf Sonderprüfungen weit härter, so daß nur 39 Wagen das Ziel sahen. Am Col d'Izoard waren die zwei schnellen Alfa wieder in Front, gefolgt von Buchet (Porsche) und den beiden Austin-Healey von Pat Moss und den Morley-Brüdern. Oreiller schien der natürliche Siegesanwärter, als ihn ein Reifenschaden auf der letzten Spezialprüfung um einen Coupe des Alpes brachte und auf Platz 7 zurückwarf. So siegte Roger de Lageneste (Alfa Giulietta SS Zagato) vor Pat Moss (die auch den Damenpokal gewann) und José Behra. Die restlichen drei Alpenpokale gingen an die Tourenwagen von Eugen Böhringer/Hermann Socher (Mercedes 220 SE), G. Parkes/G. Howarth (Jaguar 5.8) und René Trautmann/Claude Ogier (Citroën ID 19). Der Teampreis fiel an Austin-Healey mit Pat Moss, John Gott und den Morley-Zwillingen.

Die meisten der berühmten klassischen Alpenpässe waren wegen des immer stärker werdenden Reiseverkehrs im Hochsommer für den Rallyesport nicht mehr verfügbar. Ein Ausweichen in die Monate Juni oder September hätte bei den über 2000 Meter hohen Pässen ein zu hohes Schneerisiko bedeutet. So mußten die Organisatoren nach einem neuen Schema für ihre große Prüfung suchen. Man unterschied nun zwischen leichten Transportetappen mit 50 km/h Durchschnitt, Selektionsetappen mit erhöhtem Durchschnitt auf weniger befahrenen Strecken und den gesperrten, auf Zeit zu fahrenden Sonderprüfungen. 1961 waren insgesamt 25 Selektionsetappen und 7 Sonderprüfungen in die 2990 km lange Strecke eingebaut, die durch Frankreich und Italien führte und einen Abstecher in die Schweiz vorsah. Die ersten beiden Bergrennen – St. Baume und Mont Ventoux – gewannen Hans Joachim Walter/Hans Wencher auf Porsche Super 90, während die beiden Stars von Alfa Romeo, Oreiller und de Lageneste, am Mont Ventoux ausfielen. 34 Wagen erreichten das Etappenziel in Chamonix, von denen nur drei punktefrei waren. Unter ihnen führte Walter vor den beiden Austin-Healey der Brüder Morley und von Peter Riley/Tony Ambrose die Zwischenwertung an. Dann war Hans Joachim Walter<sup>25</sup> aus dem Rennen, mit Motorschaden am Gran San Bernardo. Der Mercedes 300 SL von Eugen Böhringer/Hermann Socher fuhr Bestzeit in Monza, hatte aber bereits Strafpunkte. Der Vivione war in schauerlichem Zustand, der unpassierbare Gavia mußte umfahren werden, und am Stelvio fuhr Don Morley Bestzeit, wogegen Peter Riley wegen eines Unfalls aufgeben mußte. Damit waren die Morley-Zwillinge die einzigen mit weißer Weste, als nur noch zwei Bergrennen – Izoard und Col d'Allos – zwischen ihnen und dem Ziel in Cannes lagen. Letzteres gewann Jean Rolland aus Digne in den Alpes de Provence auf seinem Alfa Zagato. Der „local boy“ sollte sehr schnell zum „favourite son“ für alle französischen Alpen-Fans werden, der Mann, dem man die Daumen hielt. Sein Beifahrer war der Mathematik-Professor Gabriel Augias. Den Sieg – mit dem einzigen vergebenen Coupe des Alpes – aber heimsten natürlich die Brüder Morley auf Austin-Healey ein. Schon am zweiten Platz landete Jean Rolland, vor Paddy Hopkirk/Jack Scott (Sunbeam Rapier). Der Teampreis ging an Sunbeam mit Hopkirk, Peter Harper/Peter Procter und Keith Ballisat/I. D. Lewis; den Damenpokal holten sich Ewy Rosqvist/Monika Wallraff auf Volvo.

45. Roger de Lageneste und Henri Gréder (am offenen Fenster des Alfa Zagato erkennbar) stürmen den Col de Soubeyran auf dem Weg zum Gesamtsieg im Coupe des Alpes 1960.

46. Pat Moss (Mitte), die Schwester des Grand Prix-Fahrers, begleitet von Ann Wisdom (links), wurde 1960 auf Austin-Healey 3000 sensationelle Gesamtzweite. Die Mädchen nahmen einen Alpenpokal und dazu noch den Damenpreis aus der Hand von Maxime Tarazzi (rechts) entgegen.

47. Die Zwillingbrüder Donald und Eri Morley vollbrachten mit dem bulligen Austin-Healey 3000 das bewundernswerte Kunststück, als einzige 1961 einen Alpenpokal herauszufahren. Das hatte die Alpenwelt seit den Tagen von Gautruche und seinem Citroën 11 anno 1949 nicht mehr erlebt! Die Brüder Morley wiederholten ihren Triumph auf Austin-Healey 1962 mit einem weiteren Gesamtsieg.

Слика заштићена ауторским правом

48. Citroën war mit einem neuen Modell wieder im Kommen, und René Trautmann holte sich sowohl 1960 (ID 19) als auch 1962 (DS 19) einen Alpenpokal. Ein Dritter sollte 1963 folgen.

Noch immer verfolgte der A.C. de Marseille et Provence keine klare Linie, in welche Richtung er die Rallye entwickeln wollte. Vorerst änderte man den Namen, aus dem „Critérium International des Alpes“ wurde „Coupe des Alpes“. Diese Orientierungslosigkeit schlug sich in schwindenden Teilnehmerzahlen nieder. So gingen 1962 gar nur 48 Wagen von Marseille aus ins Rennen, das sie über 4057 km vorerst nach Brescia (Übernachtung) und dann auf einen gemischten Rundkurs von Dolomiten und Apennin dorthin zurückführte – man fühlte sich fast wie bei der Mille Miglia. Die dritte Etappe führte von Brescia ans Ziel in Cannes. Der Animator und Pechvogel der letzten Jahre, Henri Oreiller, war von Alfa Romeo auf Ferrari umgestiegen. Dabei fuhr er Bestzeiten in vier der ersten fünf Sonderprüfungen und mußte sich nur in der fünften mit Platz 2 hinter dem Austin-Healey der Morleys begnügen. So führte er bei der ersten Brescia-Ankunft mit komfortablem Vorsprung, doch am Rolle-Paß brach eine Halbwelle, und die Equipe Oreiller/Burglin war aus dem Rennen. Ab diesem Moment reduzierte sich der Kampf um die Führung auf ein Duell zwischen den Gebrüdern Morley und Hans Joachim Walter/Kurt Schoettler auf Porsche Carrera. Noch zwölf Wagen traten die Rückfahrt von Brescia nach Cannes ohne Strafpunkte an, der grausame Vivione-Paß reduzierte die Zahl auf fünf. 28 Wagen erreichten das Ziel, von denen die fünf Vivione-Helden auch Alpenpokale gewannen. Gesamtsieger waren wie im Vorjahr die Brüder Morley, gefolgt von Hans Joachim Walter, Pat Moss/Pauline Mayman (Austin-Healey), Mike Sutcliffe/Roy Fidler (Triumph TR 4) und René Trautmann/Patrick Chopin (Citroën DS 19), dem einzigen Tourenwagen in dieser erlesenen Runde. Austin-Healey konnte wahrhaftig triumphieren. Mit Morley, Pat Moss und David Seigle-Morris/Tony Ambrose hatte man auch den Teampreis und mit Pat Moss den Damenpokal gewonnen!

Der Teilnehmerschwund auf 48 Wagen ließ in Marseille die Alarmglocken schrillen und führte Victor Joullie-Duclos an die Spitze, einen Trials-Fahrer der Vorkriegszeit mit fast zwei Jahrzehnten Erfahrung in der Rallye-Organisation. Er begriff, daß die alte Vorstellung von der panalpinen Rallye quer durch fünf oder sechs Staaten bei den modernen Verkehrsverhältnissen<sup>26</sup> nicht mehr zeitgerecht war. Sein logisches Konzept hieß Rückzug in die französischen Alpen mit kleineren Exkursionen nach Italien und in die Schweiz, zur Aufrechterhaltung der internationalen Fassade. Wie er der Industrie und den treuen Privatfahrern die Ausschreibungen für das Jahr 1963 präsentierte, schuf neues Vertrauen und lockte wieder 78 Wagen an den Start. Die knapp 3800 km lange Strecke blieb in drei Tagesetappen aufgegliedert, mit Übernachtungen in Briançon und Chamonix. Die drei Bergprüfungen des ersten Tages wurden von Paddy Hopkirk (Austin-Healey, St. Baume), Robert Buchet (Abarth-Porsche, Mont Ventoux) und Timo Mäkinen (Austin-Healey, Cayolle) gewonnen. Bis Briançon schieden 26 Wagen aus, unter ihnen besonders viele schnelle GT-Wagen, so auch Paddy Hopkirk. Dann siegte Buchet auch am Rousset, während die Morley-Brüder (Austin-Healey) sowohl den St. Jean-en-Royans-Rundkurs als auch den Col du Luittel gewannen. Unter den Tourenwagen führte die unglaublich schnelle Equipe Rauno Aaltonen/Tony Ambrose auf einem Morris Mini-Cooper S 1275 vor dem dicken Ford Falcon V8 von Henri Gréder, der dann auch ausfiel. Als die Wagen in Chamonix

49. Der Rückzug des Coupe des Alpes nach Frankreich nahm 1963 dramatische Formen an. Hochsommerliche Touristenströme hatten die Rallye aus Deutschland, Österreich, der Schweiz und den Dolomiten vertrieben. Bloß ein kurzer Abstecher nach Monza blieb vom panalpin-internationalen Anspruch übrig.



50. Jean Rolland aus Digne in den Alpes de Provence wurde zum neuen Star der Französischen Alpenfahrt. Unterstützt von dem Mathematik-Professor Gabriel Augias am Heißen Sitz errang er auf Giulietta SZ 1963 den Gesamtsieg und wiederholte den Erfolg im folgenden Jahr.

Изображение, защищенное авторским правом

eintrafen, fehlten sämtliche Triumph TR 4, aber auch der Abarth-Porsche von Buchet (Motorschaden). Nur noch fünf Tourenwagen und zwei GT waren strafpunktfrei. Nun führte die Strecke via Schweiz über den Gran San Bernardo nach Italien. In Monza war Morley wiederum Tagesschnellster und schien gut in Richtung auf einen Coupe d'Or unterwegs, doch in der letzten Nacht fraß sich das Differential fest – der schöne Traum war zu Ende. Jean Rolland/Gabriel Augias (Giulietta Zagato) waren jetzt der letzte strafpunktfreie GT-Wagen. Sie überließen Henry Taylor (Ford Cortina) und Aaltonen (Mini) die Tagessiege bei den letzten beiden Bergrennen, dann rollten sie in Marseille als Gesamtsieger ins Ziel, gefolgt von den fünf Alpenpokal-Gewinnern auf Tourenwagen: Rauno Aaltonen/Tony Ambrose (Mini Cooper S 1275), Henry Taylor/Brian Melia, David Seigle-Morris/Hercock (beide Ford Cortina GT), René Trautmann/Cherel (Citroën DS 19) und Pauline Mayman/Valerie Domleo (Morris Mini-Cooper 997 ccm). Auch nach dem Ausfall von Morley hatte die British Motor Corporation Grund zur Freude. Der Mini brachte zwei Coupes des Alpes, den Teamsieg und den Damenpokal nach Hause. Pauline Mayman, die frühere Beifahrerin von Pat Moss, hatte sich zur eigenständigen Rallyefahrerin hochgearbeitet und wurde von Valerie Domleo, einer Physikerin in der BMC-Motorenentwicklung, bestens unterstützt.

1964 gewannen Jean Rolland/Gabriel Augias (Alfa Romeo Giulia Tubolare Zagato) erneut das Gesamtklassement und zogen so mit den Brüdern Morley gleich, die dies 1961 und 1962 geschafft hatten. 75 Wagen gingen in Marseille auf die mit 5380 km etwas kürzere Strecke, die in drei Etappen aufgeteilt war, mit den Etappenzielen Cannes und Chamonix, während diesmal Monaco die Überlebenden willkommen heißen durfte. Anfangs hatten sich sechs schnelle Wagen auf den Kampf um die Bestzeiten konzentriert, die beiden Porsche 904 von Günther Klass und Jacques Rey, der Porsche Carrera 2000 von Hans Joachim Walter, der Austin-Healey von Morley, der Alfa von Rolland und der bei den GT startende Mini Cooper S von Paddy Hopkirk. Walter, Klass und Hopkirk fielen aus, die drei anderen erhielten in Monte Carlo ihre Alpenpokale. Es gab deren sieben unter den 25 Wagen im Ziel. Hinter dem Gesamtsieger Rolland plazierten sich die Tourenwagensieger Vic Elford/David Stone (Ford Cortina GT) als zweite, gefolgt von den Morleys, Aaltonen/Ambrose (1275 Mini Cooper), Jacques Rey/Jean-Pierre Hanrioud (Porsche 904), Erik Carlsson/Gunnar Palm (Saab 850) und John Michael Wadsworth/Peter Cooke (Mini Cooper S). Ein privates Mini-Team (Wadsworth, John Gott/William Shepherd und Margaret Mackenzie/Joe Lowrey) errang den Teampreis, Pauline Mayman/Valerie Domleo (970 Mini Cooper S) gewannen ihren zweiten Damenpokal.

Endlich hatte die Rallye wieder Tritt gefaßt, und so waren 1965 93 Wagen am Start in Marseille, die höchste Zahl seit 1953. Spektakuläre GT-Wagen und Prototypen gaben in den ersten Spezialprüfungen den Ton an, vor allem die Porsche 904-Brigade mit Fahrern wie Jacques Rey, Robert Buchet, Eugen Böhringer/Rolf Wütherich oder Pauli Toivonen, denen vor allem Morley (Austin-Healey) und Rolland (Alfa Giulia TZ) Widerstand leisteten. Der Vorjahressieger kam dann aber von der Straße ab und mußte aufgeben, wie überhaupt die schnellen Wagen schneller dahinschwanden als die robusteren Tourenwagen. So rückten nur noch sechs GT ohne Strafpunkte ins Nachtquartier

51. Der Porsche 904 von Günther Klass (im Bild, unter dem wachsamen Auge der französischen Polizei) war 1964 im Kampf um die Bestzeiten bis zu seinem Ausfall immer dabei.

Изображение, защищенное авторским правом

in Grenoble ein (darunter Rey, Buchet, Morley und Peter Harper, letzterer mit seinem Sunbeam Tiger), während die besten Tourenwagen kaum langsamer, aber wesentlich standfester waren. Vic Elford (Ford Cortina Lotus) führte die 25 strafpunktfreien Tourenwagen an. Die Etappe Grenoble-Grenoble reduzierte das Feld auf 59 Wagen, wobei Harper vor Jean-Pierre Hanrioud (Renault Alpine) die GT-Wagen anführte, während Elford bei den Tourenwagen das Kommando vor René Trautmann (Lancia Flavia) und Timo Mäkinen (Mini Cooper S) innehatte. In dieser Reihung wurde die Heimfahrt nach Monte Carlo angetreten, doch blieb die Situation bis ins Ziel und darüber hinaus hochdramatisch. Auf der letzten Selektionsetappe versagte der Verteiler an Elford's Cortina seinen Dienst, wodurch René Trautmann/Claudine Bouchet (bald sollte die französische Rallyemeisterin Mme Trautmann heißen) auf dem Lancia Flavia Zagato zu einem wohlverdienten Sieg kamen. Es war dies der vierte Coupe des Alpes für den Franzosen. Seine ersten drei Alpenpokale hatte Trautmann auf Citroën gewonnen. Während der einzige strafpunktfreie GT-Wagen (Harper auf Sunbeam-Tiger) wegen der Größe seiner Ventile disqualifiziert wurde, konnten sieben weitere Tourenwagen Alpenpokale entgegennehmen und die Plätze 2 bis 8 im Gesamtklassement belegen: Timo Mäkinen/Paul Easter (Mini Cooper S), Henry Taylor/Brian Melia (Ford Cortina Lotus), Paddy Hopkirk/Henry Liddon (Mini Cooper S), Jean-François Piot/Jean-François Jacob, Jean Vinatier/H. Melot (beide Renault 8 Gordini), Jean-Claude Ogier/B. Ogier (Citroën DS 19) und Tony Fall/Mike Wood (Mini Cooper S). Der beste GT war Bernard Consten/Jean Hébert (Alfa Romeo Giulia TZ) am 9. Platz, mit zwei Minuten Verspätung auf der Straße, vor Morley. Mit ihrem Austin-Healey hatten die Brüder 5 Strafminuten, waren aber um fünf Minuten schneller als Consten in den Spezialprüfungen ...

52. Mehr als einmal war Rallye-Europameister (1962) Eugen Böhringer bei der Rallye des Alpes der große Animator, auf Mercedes 300 SL oder auch (1965, im Bilde) mit einem der schnellen Porsche 904.

Изображение, защищенное авторским правом

Löste diese kleine Ungereimtheit eine Diskussion aus, welche schließlich dem Coupe des Alpes seinen Sonderstatus als begehrteste Trophäe raubte? Die Ausschreibungen erlaubten 1966, Streckenstrafpunkte mit Sonderprüfungs-Bonuspunkten zu kompensieren. Alpenpokalgewinner rangierten folglich nicht mehr bedingungslos vor Fahrern mit Strafpunkten. Der A.C. de Marseille et Provence trennte sich damit von einer in 37 Rallyejahren gewachsenen Tradition. War diese Neuerung gleichzeitig das Menetekel an der Wand?

Doch egal wie schwierig es geworden war, mit den Behörden zu einem Konsens über Durchschnittsgeschwindigkeit, Streckenführung, Geheimkontrollen und die Zahl der Polizisten im Einsatz zu gelangen, der Organisationsstandard des Coupe des Alpes blieb mustergültig. Unter den 81 Startern kristallisierte sich wieder eine kleine Gruppe von Fahrern heraus, welche die Sonderprüfungen der ersten Etappe dominierten. Bald etablierte sich die Hackordnung Elford (Cortina Lotus)–Rolland (Alfa Romeo GTA)–Roger Clark (Cortina Lotus) mit gelegentlichen Störmanövern von Hanrioud (Renault-Alpine), Günther Klass (Porsche 911) und Trautmann (Lancia Fulvia Coupé).

Die zweite Etappe mit Start und Ziel in Aix-les-Bains reduzierte das Feld von 54 auf 28 Wagen; auch Vic Elford und Sobiesław Zasada auf Steyr-Puch 650 TR standen auf der Verlustliste. Am Weg nach Cannes schieden von den Favoriten noch Hanrioud mit gebrochener Halbwelle und Trautmann durch Unfall aus, so daß nur 19 Wagen im Ziel gewertet wurden, sieben von ihnen gewannen einen Coupe des Alpes. Die Lokalmatadoren Jean Rolland/Gabriel Augias errangen als einzige in der gesamten Geschichte der Französischen Alpenfahrt einen dritten Gesamtsieg. Rolland war ein getreuer Alfa Romeo-Fahrer, auch auf der Rennstrecke, die ihn mehr und mehr faszinierte. 1967 stürzte er im Training zu den 1000 km von Montlhéry mit einem tipo 55 Alfa Romeo tödlich. Das Duell Ford versus BMC um den zweiten Platz en-



53. René Trautmann trennte sich nach drei Alpenpokalen von Citroën und führte 1965 einen Lancia Flavia Zagato zum Gesamtsieg, begleitet von der französischen Meisterin Mme. Claudine Bouchet, bald danach Mme Trautmann.

Изображение, защищенное авторским правом

dete zugunsten von Roger Clark/Brian Melia (Ford Cortina Lotus), vor Rauno Aaltonen/Henry Liddon (Mini Cooper S), wobei der Finne 2 Strafminuten ausfaßte und keinen Coupe des Alpes erhielt. Jean-François Piot/Jean François Jacob (Renault R 8 Gordini) errangen Platz 4 vor Henri Gréder/Gilbert Staepelaere (Ford Cortina Lotus) und Günther Klass/Rolf Wütherich (Porsche 911), wobei die Deutschen ein reichliches Bonuspaket gegen 11 Strafminuten abtauschten. Wütherich hatte 1955 die Todesfahrt des legendären James Dean auf dem Porsche Spyder als sein Mechaniker auf dem Beifahrersitz miterlebt – und auch überlebt. Drei Alpenpokalgewinner mußten sich nach den neuen Regeln hinter den pönalisierten Klass einreihen: Noël Labaune/Paul Etienne (Alfa GTA), Lucien Bianchi/Christian Delferrier (Citroën DS 21) und Jean

125

Die Erben in Marseille

Материал, защищенный авторским правом

Слика заштићена ауторским правом

Nicolas/Claude Roure (Renault Gordini). Jubel herrschte bei Citroën: Die DS 21 gewannen den Teampreis (Bianchi, Robert Neyret, Guy Verrier) und den Damenpokal (Lucette Pointet/Jacqueline Fougeray).

Viel Kritik gab es in den Jahren 1966 und 1967 über die Dreiteilung der Rallye-Europameisterschaft der FIA<sup>27</sup>, nicht aber über die Organisation des XXVIII<sup>ème</sup> Coupe des Alpes, der vom 4. bis 9. September 1967 ausgetragen wurde. Für Spannung sorgte der lang andauernde Dreikampf zwischen Gérard Larrousse (Renault Alpine), Timo Mäkinen (BMC Mini Cooper S) und dem Schweden Berndt Jansson (Renault Gordini). Der Gipfelpunkt der Dramatik war in der letzten Nacht erreicht, als alle drei ausfielen und damit Paddy Hopkirk/Ron Crellin auf einem Mini Cooper S der Gruppe 7 den Sieg überließen, der sich stets in Schlagdistanz des Trios gehalten hatte. Der fabelhafte kleine Mini hatte sich schon 1963 und 1965 mit zweiten Plätzen zu Wort gemeldet, dazu auch mit Platz 3 im Jahre 1966. Jetzt war die Krönung des Unternehmens gekommen, obwohl das Werk einen hohen Preis zu zahlen hatte: Fall/Wood und Aaltonen/Liddon waren ausgeschieden und Hopkirk der einzige Überlebende, aber auch der Gesamtsieger. Zwei Alfa Romeo GTA (Bernard Consten/J. L. Peray und Jean-Claude Gamet/Michel Gamet) belegten strafpunktfrei die Plätze 2 und 3 vor Harry Källström/Gunnar Häggbom (Renault R 8 Gordini) mit zwei Streckenstrafminuten. Der Schwede wurde zum ersten Coupe des Alpes-Gewinner der Geschichte mit Strafpunkten, weil die Ausschreibung des Jahres 1967 diesen „Sonderrabatt“ für Fahrer vorsah, welche die Gesamtsiegerzeiten um nicht mehr als zwei Prozent überschritten.

Damit hatte die Französische Alpenfahrt ihren Charakter grundsätzlich verändert. So schrieb *The Autocar*:

*The Alpine in its old form is dead, but the four valiant winners of Coupes des Alpes this year will no doubt remember it as the very first of a new series of classic road races.*

54. (l. o.) Als einziger in der Geschichte der Französischen Alpenfahrt konnte Jean Rolland drei Gesamtsiege verzeichnen, jeweils begleitet von Gabriel Augias. Der dritte Sieg kam 1966 auf einem Alfa Romeo GTA. Dann reizte Rolland der Rennsport. Auf einem tipo 33 Alfa Romeo kam er im Training zu den 1000 km von Montlhéry 1967 tödlich zum Sturz.

55. Zweiter und Tourenwagensieger wurde der Ford Cortina Lotus von Roger Clark/Brian Melia nach hartem Duell mit dem Mini Cooper S von Rauno Aaltonen/Henry Liddon.

56. GT-Sieger und Gesamtsechster der Rallye des Alpes 1966 war die Equipe Klass/Wütherich auf Porsche 911, auf dem Wege zur Rallye-Europameisterschaft (Gruppe 3). V.l.n.r. Rolf Wütherich, der überlebende Beifahrer von James Dean bei dessen Todesfahrt auf Porsche 550 anno 1955, Porsche-Rennleiter Fritz Huschke v. Hanstein und Günther Klass.

Слика заштићена ауторским правом

57. Rob Slotemaker auf DAF macht den flotten Damen Lucette Pointet/Jacqueline Fougeray (Citroën DS 21) Platz zum Überholen – sie haben's eilig auf dem Weg zum Damenpokal (1966)!

Слика заштићена ауторским правом

58. Bei der letzten vollgültigen Französischen Alpenfahrt 1967 lieferten sich Timo Mäkinen (Mini Cooper S, im Bild), Berndt Jansson (Renault Gordini) und Gérard Larrousse (Renault Alpine) einen gnadenlosen Dreikampf, bis in der letzten Nacht alle drei ausfielen.

59. Damit war die Bahn frei für Paddy Hopkirk/Ron Crellin, die sich immer knapp hinter dem Trio gehalten hatten. Sie errangen auf dem Mini Cooper S der Gruppe 7 einen eindrucksvollen Gesamtsieg. Der fabelhafte Mini hatte sich schon 1963 (Rauno Aaltonen) und 1965 (Timo Mäkinen) mit zweiten Plätzen zu Wort

Слика заштићена ауторским правом

In jener Zeit gerieten die Rallyes ganz allgemein unter schweres Feuer, besonders diejenigen, welche durch mehr als ein Land führten. Die Durchfahrtsländer schlugen den Veranstaltern einfach die Türe vor der Nase zu. So war Spa-Sofia-Lüttich schon 1965 gestorben. Als Folge dieses Trends mußte sich auch der AC de Marseille et Provence in sein angestammtes Heimatgebiet zurückziehen, in die französischen Alpen. Die Restrukturierung verursachte neue Meinungsverschiedenheiten und Spannungen im Vorstand; verringerte Sponsorgelder zwangen zu horrend hohen Nenngeldern, was wiederum die Teilnehmerzahlen reduzierte. Im Vertrauen auf den glorreichen Status als wichtigste französische Rallye pokerten die Organisatoren dennoch zu hoch<sup>28</sup>. Sie sahen ihre Rallye größer und bedeutender als jede F.I.A.-Meisterschaft, ähnlich wie Le Mans und Indianapolis. So bestanden sie darauf, zum Coupe des Alpes in den Jahren 1968 und 1969 auch Prototypen zuzulassen, was im Gegensatz zu den Bedingungen der Rallye-Europameisterschaft stand. Sie verzichteten mutwillig auf den Meisterschaftsstatus und machten ihre traditionsreiche Rallye in Windeseile kaputt.

Слика заштићена ауторским правом

In beiden Jahren gewann Jean Vinatier diese extrem harte und sündteure materialmordende Rallye auf Renault Alpine. René Trautmann wiederum holte sich in diesen beiden Jahren seinen fünften und sechsten Coupe des Alpes und wurde damit einsamer Rekordhalter. Privatfahrer hingegen verzichteten auf eine Teilnahme, und international verlor der Coupe des Alpes ohne F.I.A.-Prädikat an Ansehen. Als Esso 1970 als Sponsor absprang, erfolgte eine Absage, doch 1971 kam der Schwanengesang. Die Rallye stand wieder im Kalender, als F.I.A.-Meisterschaftslauf. Es gab Gerüchte, daß Vinatier und Renault die Durchführung der Rallye „gefördert“ hätten<sup>29</sup>, um Vinatier und Renault Alpine zu einem Coupe d'Or zu verhelfen, den bisher nur Ian Appleyard und Stirling Moss gewonnen hatten. Jedenfalls mußte der Club vis-à-vis der F.I.A. einen Rückzieher machen, doch nun bezahlte er teuer für seine Orientierungslosigkeit. Nur 36 Nennungen waren eingelangt, 34 Wagen standen am Start, zu wenig für die Vergabe von F.I.A.-Punkten. Schließlich gab es zwei Coupes des Alpes, für Gesamtsieger Bernard Darniche/Alain Mahé und für die zweitplatzierten Jean Vinatier/Mlle Lucette Pointet, beide auf Renault

60. Die Schwedinnen Sylvia Österberg/Inga-Lill Edering auf Renault Gordini erkämpften sich in diesem illustren Feld Platz 6 und den Damenpokal.

61. Jean Vinatier/Jean-François Jacob gewannen die Französischen Alpenfahrten 1968 (Bild) und 1969, die außerhalb der F.I.A.-Meisterschaft abliefen und mit der klassischen Rallye kaum mehr etwas zu tun hatten. 1971 wurde Vinatier auch noch ein Goldpokal für drei Alpenpokale in Folge zuerkannt.

62. Kehraus 1971 und Abschied von den wilden Bergstraßen in den französischen Alpen. Im Bild Henri Greder/Marie-Claude Beaumont (Opel Commodore, Gruppe 1), Platz 10.

Слика заштићена ауторским правом

Alpine. Damit hatte Vinatier seinen erträumten Goldpokal gewonnen, doch war dies mit den Leistungen von Appleyard und Moss nicht vergleichbar.

Mit dem unaufhaltsamen Aufstieg und schnellen Niedergang der Französischen Alpenfahrt ist hier auch die Geschichte eines traditionsreichen französischen Regionalclubs aufgezeichnet. Der Automobile Club de Marseille et Provence hat das großartige Konzept von 1925 jahrzehntelang am Leben gehalten. Die Idee bedeutete, all die großen Alpenpässe Europas, in Deutschland, Frankreich, Italien, Österreich, Jugoslawien und der Schweiz, zusammenzufassen in einer großen übernationalen Prüfungsfahrt. In den

129

Die Erben in Marseille

Материјал заштићен ауторским правима



1. 1946 aus der Fusion von Österreichischem Automobil Club und Österreichischem Touring-Club entstanden, hat der ÖAMTC seit 1949 25 Jahre lang die Alpenfahrt organisiert.

Am Ende des Zweiten Weltkriegs lag Österreich in Schutt und Asche. Das Land hatte zwar seine Unabhängigkeit zurückgewonnen, allerdings eingeschränkt durch eine zehn Jahre andauernde alliierte – also auch sowjetische – Besetzung. Ende 1945, als der Automobile Club de Marseille et Provence an den Ausschreibungen für seine Rallye des Alpes Françaises bastelte, waren in ganz Österreich 10.000 Personenkraftwagen und 18.000 Motorräder registriert, dies bei einer Bevölkerungszahl von über 6 Millionen. Besonders im sowjetisch besetzten Ostösterreich einschließlich Wiens war der motorisierte Verkehr praktisch zum Stillstand gekommen. Dem Hungertod entgehen, nicht Motorsport, so lautete die Parole für den Wiederaufbau des Landes.

In dieser kritischen Zeit entschloß sich die dominante Steyr-Daimler-Puch AG, den Automobilbau nicht wieder aufzunehmen. Man konzentrierte sich darauf, die Fertigung von Steyr-Lastkraftwagen anzukurbeln und in Graz Puch-Motorräder zu bauen. Für diesen Zweck schaltete sich das Unternehmen wieder in den Motorradsport ein. Der erste Werks-Einsatz brachte Puch dann auch gleich Glanz und Glorie. Bei der Internationalen Sechstagesfahrt 1947 gewann das Puch-Team mit drei 125 ccm-Maschinen den Teampreis.

Das bewirkte ein Einverständnis zwischen Steyr-Daimler-Puch und dem Österreichischen Automobil-, Motorrad- und Touring-Club (ÖAMTC), welcher aus einer Fusion von Ö.A.C. mit dem Österreichischen Touring-Club entstanden war. Man legte sich auf eine Neubelebung des Motorsports in Österreich fest, mit der klaren Schwerpunktbildung auf Motorrad-Trials. Als Krönung dieser Bemühungen sollte auch die Alpenfahrt auferstehen und als hochklassiges Training für die Sechstagesfahrt dienen. Ursprünglich war die Alpenfahrt vor dem Ersten Weltkrieg eine reine Automobil-Veranstaltung, doch das wirtschaftliche Klima der dreißiger Jahre bewirkte eine Öffnung auch für das Motorrad. Dies galt in hohem Maße ebenso für die beiden Deutschen Alpenfahrten von 1938 und 1939, welche überwiegend auf heute wieder österreichischem Boden abliefen.

Damit stellte die Österreichische Alpenfahrt ab 1949 bald ein sehr bedeutendes internationales Motorrad-Trial mit einer angeschlossenen kleineren Rallye für Automobile dar. Die Entwicklung dieser Alpenfahrt für Automobile aus bescheidensten Anfängen soll das eigentliche Thema dieses Kapitels sein. Am Beginn stand die Alpenfahrt 1949 mit Start und Ziel in Zell am See, in der amerikanischen Besatzungszone. Noch immer wirkte das Prestige der alten Alpenfahrten nach, um auch die Tatra-Werke mit vier Wagen anzulocken. Die Stromlinien-Tatraplane mit luftgekühltem Vierzylinder-Boxermotor im Heck, der Fiat-Simca 1100 des Schweizer Max Lindner, der MG Midget TC seines Landsmannes Guldemann und der kraftstrotzende Gatso-Sportwagen<sup>1</sup> von Felix Endrich, ebenfalls aus der Schweiz, waren die einzigen modernen Nachkriegswagen. Lieutenant Vose von den U.S. Forces in Austria war mit einem blitzblanken Stromlinien-Adler aus der Vorkriegszeit

Imagem com direitos autorais

Imagem com direitos autorais

am Start, das Fahrzeug dürfte ein „befreiter“ Le Mans-Werkswagen von 1937 oder 1938 gewesen sein. Der Rest des Feldes von insgesamt 48 Wagen setzte sich überwiegend aus gebrauchten Autowracks in unterschiedlichem Zustand der Verwesung zusammen. Nur noch zwei interessante Sportwagen stachen von diesen ab. Da war einerseits der einarmige ehemalige Speedway-Fahrer Otto Mathé aus Innsbruck auf einem Volkswagen-Stromliniencoupé, das Ferdinand Porsche 1939 für die kriegsbedingt abgesagte Fernfahrt Rom-Berlin als Type 64 konstruiert und in drei Exemplaren gebaut hatte. Der Wagen war eine Art Vorahnung des neuen Porsche 356, dessen Fertigung kürzlich in Holzbaracken zu Gmünd am Fuße des gefürchteten Katschbergs im Rhythmus von fünf Wagen pro Monat angelaufen war. Kaum einer der Alpenfahrer wußte dies, als er Gmünd passierte. Auch der zweite Sportwagen war mit einem VW-Motor bestückt, konnte aber auf keine so erlauchte Ahnenreihe verweisen. Es war dies ein offener Viersitzer auf VW-Bodenplatte mit dem Namen „Volkswagen WD Equipment“, wobei WD für Wolfgang Denzel, seinen Fahrer, stand.

Tatra mißtraute dem heimischen Normalbenzin mit einer Oktanzahl von bescheidenen 54 und versorgte sich mit mitgebrachtem Benzin, doch hatte der ÖAMTC auf wundersame Weise dafür gesorgt, daß auch alle anderen Alpenfahrer eine qualitativ bessere Benzinverpflegung erhielten. Jedenfalls beherrschten die Zweiliter-Tatraplane das Geschehen souverän, sie holten sich die Bestzeiten am Katschberg (Karel Vrdlovec) und am Pötschen (Adolf Veřmiřovský, der Sohn des bekannten Josef Veřmiřovský aus Zwischenkriegstagen). Der Zweiliter-Klassensieg ging an Vrdlovec, der mit der höchsten Gutpunktesumme als Gesamtsieger zu sehen ist, obwohl es kein offizielles Gesamtklassement gab. Ihm folgte Wolfgang Denzel als Sportwagensieger bis 1100 ccm, sein Rivale Mathé war ausgeschieden. Den dritthöchsten Punktstand unter den Klassensiegern erreichte Georg Fallenegger auf einem BMW 527/28 (Sportwagen bis 2000 ccm) vor Max Lindner (Fiat-Simca, Tourenwagen bis 1100 ccm) und Ludwig Breit (Steyr 220, Tourenwagen über 2000 ccm). Alle fünf Klassensieger wurden mit einem Alpenpokal ausgezeichnet.

2. Karel Vrdlovec auf Tatraplan errang nicht nur den Alpenpokal seiner Klasse, er wurde auch zum inoffiziellen Gesamtsieger der Alpenfahrt 1949, vor seinen Teamkameraden Alois Kopečný und Adolf Veřmiřovský.
3. Wolfgang Denzel auf Volkswagen WD Equipment gewann 1949 den Alpenpokal der Sportwagen bis 1100 ccm.

Imagem com direitos autorais

Imagem com direitos autorais

4. Der Schweizer Max Lindner auf Simca 8, der französischen Lizenzversion des Fiat 1100. Er holte sich sowohl 1949 (Bild) als auch 1950 einen Alpenpokal, im zweiten Anlauf sogar mit den zweithöchsten Gutpunkten.
5. Der einarmige Innsbrucker Otto Mathé auf dem Spezial-Volkswagen Type 64, gebaut für die kriegsbedingt abgesagte Fernfahrt Berlin-Rom. Er siegte 1950 mit diesem Porsche-Vorläufer bei den Sportwagen bis 1100 ccm, was ihm einen Alpenpokal eintrug.
6. Georg Fallenegger konnte sowohl 1949 als auch 1950 den Alpenpokal der Zweiliter-Sportwagen auf BMW 327/28 heimholen.

Imagem com direitos autorais

Die Alpenfahrt 1950 hatte ihr Hauptquartier in Velden am Wörthersee. 56 Wagen standen am Start, wobei unter den Ausländern die Schweiz das stärkste Kontingent mit modernstem Material stellte. Es gab Bergprüfungen am Katschberg und am Präbichl, dazu auch noch eine Geschwindigkeitsprüfung in Zeltweg, auf der hierfür gesperrten Bundesstraße. Max Lindner glänzte bei den Tourenwagen bis 1100 ccm neuerlich mit seinem Simca. In der 1500-ccm-Klasse siegte Karl Hirsch auf Lancia Aprilia, nachdem der Italiener Corrado Campeis nach einem Protest aus der Wertung genommen wurde, weil sein Aprilia nicht serienmäßig war. Die weiteren Tourenwagen-Klassensieger hießen Rolf Gürtler (Tátraplan, 2000 ccm) und Herbert Günther (Chevrolet, über 2000 ccm). Im Gegensatz zum Vorjahr war der Alpenpokal rarer geworden, es gab nur noch einen pro Kategorie, nicht mehr pro Klasse. Der an Gutpunkten absolut reichste Fahrer war Karl Hirsch, der damit den Alpenpokal der Tourenwagen knapp vor Max Lindner gewann. Sein Konto trug dem

133

[Zurück zu den Wurzeln](#)



7. In Abwesenheit der Tatra-Werkswagen gewann Dr. Rolf Gürtler die Tourenwagenklasse bis 2000 ccm auf Tatraplan.

Imagem com direitos autorais

ausgezeichneten Fahrer und Reglement-Kenner außerdem den ersten Platz im inoffiziellen Gesamtklassement ein.

Bei den Sportwagen bis 1100 ccm wiederholte sich das Vorjahrsduell Denzel gegen Mathé mit umgekehrtem Vorzeichen. Denzel schied schon sehr früh mit Motorschaden aus und der stolze Sieger hieß Mathé auf dem Vor-Porsche der Type 64. Er erzielte exakt die gleiche Gutpunktezah! wie der Zweiliter-Klassensieger Georg Fallenegger auf BMW. Dieses Ex-aequo bedeutete, daß bei den Sportwagen zwei Alpenpokale vergeben wurden. Die weiteren Sportwagen-Klassensiege gingen an den Belgier Etienne Morel de Boucle St. Denis (MG) und Heinrich Graf von der Mühle (Alfa Romeo). Bewunderung erntete Robert v. Mendelsson, der einen Austro Daimler AD 617 des Baujahres 1922 heil ins Ziel brachte!

134 Die Zukunft der Alpenfahrt erschien 1951 in einem rosigen Licht, als sich

10. Mit einem Alfa Romeo 2300 kehrte Heinrich Graf von der Mühle nach dem Kriege zur Alpenfahrt zurück und siegte 1950 in der großen Sportwagenklasse.

Imagem com direitos autorais

11. Anton Zwettler auf dem Denzel-VW mit Kunststoffkarosserie und Türen hatte bei der Alpenfahrt 1949 eine Bronzemedaille gewonnen: 1950 kam er ebensowenig ans Ziel wie Wolfgang Denzel, dessen stahlkarossierter Wagen hinter Zwettler zu sehen ist.

Imagem com direitos autorais

Der Tatraplan stellte bei den Tourenwagen das stärkste Kontingent, angeführt von drei Werkswagen mit den Fahrern Alois Kopečný, Boleslav Zahradnicek und dem Österreicher Dr. Rolf Gürtler, doch auch die sieben Lancia Aprilia verdienten Beachtung als ernstzunehmende Alpenpokal-Kandidaten. Nach Bewältigung der Glocknerstraße folgte eine sehr selektive Etappe von Greifenburg nach Nikelsdorf, wo vor allem Tatraplan-Privatfahrer mit diesen Heckschleudern ihre liebe Not hatten und reihenweise ausritten. Auch Otto Mathé war bereits nach einem leichten Unfall ausgeschieden. Die Turracher Höhe schaffte der Aero-Minor des Wiener Marmeladenfabrikanten Friedrich Bezdek nur mit Schwierigkeiten, auf dem Steilstück mußte

12. Der Belgier Etienne Morel de Boucle St. Denis siegte auf MG bei den Anderthalbliter-Sportwagen. Hinter ihm lauert Karl Hirsch mit seinem Aprilia.

Imagem com direitos autorais

sich der Beifahrer auf die Motorhaube legen, um die Antriebsräder besser zu belasten, doch solche Probleme waren auf dem steilsten Alpenpaß nichts Neues. Mit einer hervorragenden Zeit wartete hier Kurt Zeller (BMW 528) auf, bei den Tourenwagen brillierte Kopečný auf Tatra. Entscheidend für die Vergabe des Alpenpokals sollte das Sonderprüfungsduell zwischen dem Lancia Aprilia-Fahrer Rudolf Smoliner und dem Berliner Adolf Brudes auf Borgward-Hansa bei den Tourenwagen bis 1500 ccm werden. Brudes war hier der Schnellere, was ihm das Edelweiß eintrug. Smoliner wiederum war auf der Strecke souverän unterwegs und konnte als einziger Fahrer des gesamten Feldes 880 Gutpunkte an sich bringen, indem er in sämtlichen Etappen die vorgegebene Minimalfahrzeit erreichte. Das trug ihm die einzige Goldmedaille seiner Klasse ein, während sich Brudes mit einer Silbernen begnügen mußte. Eine kleine Grotteske war die Folge: Kopečný brachte es mit seinem Tatra nur auf 870 Punkte, er hatte in der Zweiliterklasse seine Konkurrenten nicht nur auf der Strecke, sondern auch in den Sonderprüfungen übertrumpft. Das bedeutete Gold und Edelweiß für den Tschechen, gemäß Ausschreibung die notwendige Voraussetzung für den Alpenpokal. In einem modernen Gesamtklassement hätte die Reihung hingegen Smoliner mit 880 vor Kopečný mit 870 Punkten gelautet! Die kleinen Tourenwagenklassen gewannen Wolfgang Gutbrod auf Gutbrod (750 ccm) und Leopold Rainer auf Fiat (1100), in der Klasse über 2000 ccm siegte Franz Pennerstorfer (Nash Rambler) vor Josef Pfundner (Vauxhall), dessen Beifahrer der Verfasser bei seinem allerersten Alpenfahrt-Einsatz war.

Helm Glöckler auf Renault 4 CV Special gewann den Alpenpokal der Sportwagen und die 750 ccm-Klasse, Siegfried v. Pachernegg holte sich bei den Elfhundertern den Klassensieg auf Volkswagen WD Equipment (vulgo Denzel) vor dem Kolbenringfabrikanten Rolf Götze (Porsche). Norbert Mayer (MG) aus Zürich war bei den 1500 ccm-Wagen erfolgreich, und die qualitativ wie quantitativ hervorragend besetzte Zweiliterklasse entschied Alex v.

Изображение, защищенное авторским правом

Leider nahm die Entwicklung einen anderen Lauf. Weder wurde die so fruchtbare Alpenfahrt-Kooperation mit dem A.D.A.C. fortgesetzt, noch bewarb sich der ÖAMTC um einen Lauf für die 1953 erstmals durchgeführte „Europameisterschaft der Tourenwagenfahrer“, wie die Rallye-EM anfangs genannt wurde. Vielmehr verschob sich der Schwerpunkt der Alpenfahrt 1952 total in Richtung Motorräder, von denen rund 160 an den Start gingen. Bei den Automobilen sank die Teilnehmerzahl auf 75, die in Velden eine auf bescheidene 1065 km reduzierte Alpenfahrt in Angriff nahmen. Auf der Turracher Höhe fuhr Dott. Corrado Campeis (Lancia Aurelia B20/2000 ccm) Bestzeit vor Heinz Schiller (BMW 528), der sich mit Bestzeiten in Zeltweg sowohl über die stehenden 2 km als auch über den fliegenden Kilometer revanchierte. Die Abkehr vom Wertungsschema mit Mindest- und Höchstgeschwindigkeiten schuf mehr Klarheit, nunmehr gab es wie bei fast allen früheren Alpenfahrten im In- und Ausland Sollzeiten mit Strafpunkten für jede Verspätung. Diese Zeitvorgaben waren aber sehr großzügig angesetzt, so daß 38 der 65 ins Ziel gelangten Fahrer mit Goldmedaillen für Strafpunktfreiheit ausgezeichnet wurden. Und die Goldmedaille wurde für zwei Jahrzehnte bei der Österreichischen Alpenfahrt zum Erfolgssymbol, analog dem Gewinn eines Coupe des Alpes in Frankreich. Gleichwohl muß man zugeben, daß der Coupe des Alpes meist unvergleichlich schwerer zu erringen war als diese Goldmedaille. Der Alpenpokal der Österreichischen Alpenfahrt stand noch darüber, er bedeutete den Categoriesieg. Den der Sportwagen gewann Dr. Siegfried v. Pachernegg auf Denzel 1100, den der Tourenwagen Karl Hirsch auf Lancia Aprilia.

19. Karl Hirsch auf Lancia Aprilia am Radstädter Tauern (1952). Er holte sich den Alpenpokal der Tourenwagen; schon 1950 hatte er die begehrte Trophäe errungen.
20. Alfred Bolz aus Saarbrücken auf Peugeot 203, der Gesamtsieger der ersten Jugoslawischen Alpenfahrt 1952.

Die Wiederbelebung der Österreichischen Alpenfahrt löste nun im südlichen Nachbarlande den Wunsch nach einer eigenen Jugoslovanska Alpska Vožnja aus, die im September 1952 mit Start und Ziel in Bled erstmals ablief. Es war dies eine eintägige Sprint-Rallye, deren Herzstücke die Bergprüfung Rovtarica und der unheimliche Vršič waren. Dort, in Slowenien, war die Erinnerung an frühere Alpenfahrten noch immer wach, die schon vor dem Ersten Weltkriege und dann mehrmals in den dreißiger Jahren durch diesen Teil der Ostalpen geführt hatten. Zwar war die politische wie auch die wirtschaftliche Lage des Landes prekär, nicht zuletzt, weil der zum Staatschef aufgestiegene kommunistische Partisanenführer Marschall Tito mit Stalin gebrochen hatte und auch mit Italien über Triest und Österreich wegen Teilen von Kärnten im Streite lag. Dies alles war nicht gerade hilfreich beim Bemühen um eine Auslandsbeteiligung. Bemerkenswerterweise kam diese vor allem aus dem damals unabhängigen, aber im Zollverbund mit Frankreich stehenden Saarland. Das Ländchen entsandte drei Peugeot 203 (Alfred Bolz, Horst Frisch und Franz Fuchs) sowie einen Citroën 11 légère. Mit Gerd Seibert am Steuer fuhr dieser Citroën auf der 15 km langen Bergprüfung Tagesbestzeit und wurde Vierter in der Gesamtwertung. Diese gewann Alfred Bolz vor dem Kärntner Peter Goritschnig (Chevrolet), Horst Frisch (Peugeot), Seibert (Citroën), Milan Vesnaver (Fiat 1100) aus der in jener Zeit souveränen Freistadt Triest und dem Jugoslawen Branko Bilič (Chevrolet). Alfred Bolz und Gerd Seibert schlossen sich daraufhin 1953 für die Europameisterschaft zusammen, gewannen auf Citroën die Rallye Sestrière und wurden Vizemeister hinter der Equipe Polensky/Schlüter.

1953 hatte sich das politische Klima etwas gebessert, und die Fahrt gewann an Bedeutung. Am Rovtarica fuhr Mikica Vuković aus Belgrad mit seinem Jaguar XK 120 Tagesbestzeit vor Alex v. Falkenhausen (BMW 328), doch kurz danach schied der wohl einzige jugoslawische Besitzer eines Jaguar-Sportwagens aus. Damit fiel der Sieg an Falkenhausen vor Gerd Seibert (Citroën)

27. Wolfgang Denzel stellte 1954 mit dem neuen Denzel 1300 in 7'03,2" einen neuen Turrach-Rekord auf. Er gewann den Alpenpokal der Sportwagen und das inoffizielle Gesamtklassement.

Изображение, защищенное авторским правом

und gewannen eine Goldmedaille. Bei den Sportwagen waren dies Wolfgang Denzel und der Schwabe Paul Ernst Strähle, der seinen VW-Porsche „das Tapferle“ nannte. Für Denzel bedeutete dies auch den Gewinn des Alpenpokals. Bei den drei Tourenwagen aber hatte ein dümmliches Vergabeschema groteske Konsequenzen. In der Einliterklasse kam Karl Hirsch mit seinem DKW 5=6 als einziger zu einer Goldmedaille. Hubert Brand, in Ingolstadt tätig, war im Lesachtal 5 Minuten spät, sein DKW aber in den Sonderprüfungen weit schneller als Hirsch. Er gewann somit Silbermedaille und Edelweiß. Eine ähnliche Situation gab es auch bei den Tourenwagen bis 1500 ccm: Der spätere A.D.A.C.-Sportpräsident Joachim Springer (Ford) und der in Wien lebende Schweizer Günther Wyss (Peugeot) waren mit weißer Weste durchs Lesachtal gekommen, nicht aber Fritz Bösmiller auf Fiat, mit 2 Strafinuten und Bergbestzeiten. Das bedeutete Gold und Klassensieg für Sprin-

28. (l. u.) Durch eine Glanzleistung im Lesachtal gewann Sheila van Damm, die beste Rallyefahrerin ihrer Zeit, auf Sunbeam Talbot 90 die große Tourenwagenklasse (1954) gegen weit schnellere Wagen.
29. Teddy Quidenus war mit seinem schnellen Alfa 1975 ccm sehr flott unterwegs, was ihm ein Edelweiß eintrug. Der Klassensieg wurde im Lesachtal zu Gunsten von Sheila van Damm entschieden.

Изображение, защищенное авторским правом

Изображение, защищенное авторским правом

35. Der Autor emanzipierte sich und fuhr die Alpenfahrt 1956 in Eigenregie auf einem Citroën 2CV des Importeurs Rudi Smoliner. Der Wagen schaffte sogar die Turrach, wenn auch im Schrittempo, daher das Resultat "angekommen". Smoliner selbst war's mit dem 2CV bei einer früheren Alpenfahrt genau so ergangen.

36. (o. r.) Der Tiroler Walter Schatz auf DKW 3=6 am Seeberg. Er gewann den Alpenpokal der Tourenwagen.

37. Wolfgang Denzel gewann 1956 seinen dritten und letzten Österreichischen Alpenpokal, diesmal fast im Alleingang auf BMW 502 bei den „Sportwagen“. Dazu hatte er sich zwei französische Coupes des Alpes erkämpft und 1954 den Gesamtsieg in der Jugoslawischen Alpenfahrt errungen, von den Motorrad-Erfolgen ganz zu schweigen. Damit ist er einer der erfolgreichsten Alpenfahrer aller Zeiten.

auf der Turrach und am Präbichl, dann geriet sein Wagen beim Tanken in Brand, seine Alpenfahrt war zu Ende. Schorsch Meier siegte am Klippitzthörl. Wieder wurde das Lesachtal zur Schlüsseletappe, und diesmal erreichten gar nur zwei Wagen ohne Verspätung das Etappenziel in Kötschach. Karl Hirsch auf DKW war erneut einer von ihnen, der andere hieß Willy Löwinger und fuhr einen Simca. Nun wiederholte sich der Unsinn des Vorjahres. In der Einliterklasse war Otto Sensburg auf DKW mit 2 Strafminuten und etwas schnelleren Sonderprüfungsleistungen das Hindernis für den Alpenpokal, in der Klasse bis 1500 ccm hingegen Dr. Siegfried v. Pachernegg auf Simca mit 26 Minuten Verspätung und beträchtlich besserem Sonderprüfungsergebnis. Von den Sportwagen war kein einziger strafpunktfrei, also wurde überhaupt kein Alpenpokal vergeben.

Kein Wunder also, wenn die Alpenfahrt 1956 in Mariazell mit 47 Startern einen neuen Minusrekord brachte. Es waren dies fast nur heimische Fahrer, dazu einige wenige Deutsche und das Škoda-Team mit Zdeněk Treybal, Václav Bobek und Miroslav Fousek. Weil man für die Solo-Motorräder mit großer Sorgfalt schweres Gelände auswählte, daß die Beiwagengespanne dort nicht durchkommen konnten, wurden letztere mit den Automobilen auf die Strecke geschickt. Beide Bergprüfungen – Turrach und Klippitzthörl – fuhr Wolfgang Denzel auf BMW 502 V8 5,2 Liter mit Tagesbestzeit, er war Einzelgänger in der größten Tourenwagenklasse. Als er in den provisorischen Ergebnissen als Alpenpokalsieger der Tourenwagen aufschien, erhob sich ein Sturm der Entrüstung gegen den Einzelgänger, denn jede Klasse sollte für einen Preisanspruch mit mindestens drei Fahrern besetzt sein. Die ebenso salomonische wie skurrile nachträgliche Feststellung, daß Denzel bei der Technischen Abnahme irrtümlicherweise in die Tourenwagenklasse anstatt zu den Sportwagen eingestuft wurde, war mit der Verfügung der Sportkommis-

42. Der Kolbenfabrikant Eberhard Mahle auf Mercedes 220 dominierte die Alpenfahrt 1960, doch ein stupides Wertungsschema raubte ihm den Alpenpokal.

Imagem com direitos autorais

ten Fahrer, und das war bei der wie immer Kleinwagenstrotzenden Alpenfahrt eben Prach vor Mayer, Mahle und Mitterbauer. Das „Schema 360“ hatte sich total ad absurdum geführt, doch die Alpenfahrt verwendete es munter weiter.

In der Klasse der wirklich schnellen Tourenwagen über 1600 ccm hieß das Ergebnis Mahle vor den drei Citroën ID 19 von Trautmann/Jacques Badoche, Karl Obrecht und Claudine Vanson/Mme Wagner, wobei die letzteren den Damenpokal heimholten. Den Alpenpokal für GT-Wagen gewann Dr. Arnulf Pilhatsch auf einem frisierten BMW 700. Zum dritten Male war die Alpenfahrt auf fast identischer Strecke abgelaufen, als einziger EM-Lauf kam sie



43. Der große französische Alpenfahrer René Trautmann – er sammelte insgesamt sechs Coupes des Alpes – war mit dem leistungsschwächeren Citroën ID 19 gegen den Mercedes von Mahle sehr im Nachteil.

Imagem com direitos autorais

ohne Gesamtklassement aus. So kam die F.I.A. dann in der Europameisterschaft eben wieder ohne Alpenfahrt aus.

Jetzt aber schrillten im ÖAMTC die Alarmglocken, eine Blamage bei der Alpenfahrt 1961 durfte nicht passieren. Es gelang, wieder 17 deutsche Fahrer an den Start zu holen, dazu noch vier Werks-AWE aus der DDR. Es fehlten nur die großen Namen. Die automobiler Aufbruchsstimmung im Lande selbst, verkörpert auch durch den ÖASC, war ein wesentlicher Grund für die starke Beteiligung heimischer Fahrer. So konnte der Starter 95 Automobile in Velden auf die Reise schicken. Bald war die Koralpe erreicht, wo Rudolf

155

[Zurück zu den Wurzeln](#)

44. Johannes Ortner – hier auf der Koralpe – gewann 1961 auf dem kleinen Steyr-Puch 500 in brillanter Manier den Alpenpokal der Tourenwagen.

Imagem com direitos autorais

Trefz/Koppe (Porsche) Bestzeit vor Karl Obrecht (Citroën ID19) fuhr. Trefz gewann auch den Speed Test in Zeltweg. In der Wertung für den Alpenpokal der Tourenwagen, wegen der schwachen GT- und Sportwagenfelder die eigentliche Haupttrophäe, waren vorerst Johannes Ortner (Steyr-Puch 500), Gerhard Härle (NSU), Sepp Rieser (Auto-Union 1000) und Alex Mayer (Alfa Giulietta T.I.) gut plazierte, während sich Walter Krammer (Steyr-Puch 643 ccm) und Alex v. Falkenhausen (BMW 700) gegenseitig zerfleischten, wie dies auch in anderen Klassen geschah. Ein alter Kämpfer, Alex Polgar, machte unter dem Pseudonym „Lexo“ auf Volvo von sich reden und fuhr am zweiten Fahrtag Bestzeit am Ziehberg, um dann aber auszufallen. Der Glockner war gesperrt, und damit entfiel auch die Lesachtal-Etappe, die der Alpenfahrt wohl noch ein völlig anderes Gesicht gegeben hätte. So aber zeichnete sich ein neuer Goldregen ab, als die Kavalkade wieder in Velden einlangte. Noch standen am kurzen dritten Tag der Beschleunigungs- und Bremsstest in Riegersdorf und das Wurzenpaßbrennen auf dem Programm. Hans Wencher/Hermann Kühne (Volvo) fuhren absolute Bestzeit in Riegersdorf, Otto Karger (Volvo) ließ Trefz am Wurzenpaß um 1,6 Sekunden hinter sich. Das große Aufatmen war gekommen, 66 Wagen wurden klassiert, darunter 45 mit Goldmedaille. Das Lesachtal hat wahrhaftig sehr gefehlt! Den Alpenpokal der Tourenwagen erkämpfte sich Johannes Ortner auf Steyr-Puch 500 in aller Fairness, knapp vor dem 1600 ccm-Klassensieger Karger (Volvo), dem wohl Hans Wenchers Riegersdorf-Sieg die entscheidenden Punkte geraubt hatte. Den dritten Platz teilten sich die ex aequo-Klassensieger der Einliterwagen, Franz Binder aus Zell am Ziller und Sepp Rieser, beide auf Auto-Union 1000. Die Equipe Trefz/Koppe auf Porsche gewann den weit weniger hart umkämpften GT-Alpenpokal. Die Sportwagenkategorie war erst bei der Abnahme entstanden, als man Motorrad-Zylinderköpfe am BMW 700 von Dr. Arnulf Pilhatsch entdeckte, zusammen mit weitgehenden Modifikationen

156

45. GT-Sieger der Alpenfahrt 1962 war der Tiroler Gert Greil auf Porsche Carrera (Alpenpokal).
46. Ein unbekannter Jüngling von 20 Jahren mit seiner Alfa Giulietta T.I. am Vršič. Bis zu seinem Ausfall mischte er bei der Alpenfahrt 1962 respektlos an der Spitze mit. Sein Name war Jochen Rindt.

an Karosserie und Fahrwerk. „Aus Sympathie“ folgten ihm einige Freunde derselben Marke zu den Sportwagen, ohne ihm den Alpenpokal streitig zu machen ...

Nach dieser gelungenen Alpenfahrt kam eine weitere erfreuliche Entwicklung. Die Alpenfahrt 1962 überschritt erstmals seit 1951 wieder die Landesgrenze und führte über den Wurzenpaß nach Jugoslawien. Wurzenpaß-Sieger wurden Trefz/Brechier vor Gert Greil (beide Porsche Carrera), Alex Mayer (Alfa Zagato) und einem jungen Mann namens Jochen Rindt auf Alfa Giulietta T.I. Über den Vršič ging's weiter zur Bergprüfung Crnilec, die sich Rudi Smoliner auf Citroën ID 19 mit gehörigem Vorsprung vor Alfred Grögler (BMW 700) und den zwei Steyr-Puch 650 von Richard Cancola und Walter Krammer sicherte. Der zweite Fahrtag brachte ein Koralpe-Bergrennen mit der Reihung Greil, Smoliner, Pilhatsch (Volvo) und Rindt. Auch das Klippitzthörl ging an den Tiroler Greil vor seinem Landsmann Alban Scheiber (Porsche Super 90) und Pilhatsch. Der dritte Tag brachte den Ausfall einiger Siegesanwärter, wie Smoliner, Rindt und Grögler, aber auch die Bestätigung des GT-Alpenpokals für Gert Greil (Porsche), der am Pyramidenkogel absolute Bestzeit fuhr. Cancola auf dem wendigen Steyr-Puch war absolut Schnellster bei der Beschleunigungs- und Bremsprüfung in Augsdorf. Dann traten die Rechenmaschinen in Aktion, welche auch vier läppische Kaltstartprüfungen in das Kalkül für den hart umkämpften Alpenpokal der Tourenwagen einbezogen. Sie ermittelten Johannes Ortner auf Steyr-Puch 500 als Tourenwagensieger vor Pilhatsch (Volvo) und Krammer (Steyr-Puch 650). Von 88 Wagen wurden 65 gewertet, 55 mit Goldmedaille.

Der Ausflug nach Jugoslawien bot sich an, um dem wachsenden Verkehr in Österreich auszuweichen. Lüttich-Sofia-Lüttich war der Pionier der Einbeziehung von Staaten des Eisernen Vorhangs in die Rallyestrecken westeuropäischer Clubs. In Österreich mit seinen Grenzen zu Tschechoslowakei, Ungarn und Jugoslawien erkannte man die steigende Kooperationsbereitschaft von Ostclubs. Willy Löwinger begann 1962 mit einigen dieser Clubs über ein gemeinsames Rallye-Programm zu verhandeln. Dies kam Karl Basch zu Ohren, der sofort Gespräche mit Magyar Auto Klub und A.D.A.C. Südbayern aufnahm und damit die Rallye München-Wien-Budapest 1965 aus dem Hut zauberte. Ein wütender Löwinger antwortete mit der Donau-Rallye

1964, die bis ans Schwarze Meer führte. Die Rivalität zwischen den beiden eskalierte zum Totalen Krieg. Sie erreichte ihren Höhepunkt, als Basch den fähigen Organisator der Semperit-Rallye, Udo Pöschmann, 1964 vom ÖASC abwarb und in den ÖAMTC holte.

Damit zurück zur Alpenfahrt 1963, die wiederum 93 Wagen in Velden am Start sah. Ein stürmischer junger Wiener namens Alois Müller mit dem schmückenden Beinamen „Kamikaze“ eröffnete auf BMW V8 das Feuerwerk am Wurzenpaß mit der Tagesbestzeit und ließ dabei den Carrera von Wilfried Gass drei Sekunden hinter sich. Dann holte sich Johannes Ortner auf einem Steyr-Puch 650 am Vršič zwei Strafminuten, ehe Obrecht (Citroën) vor Gass am Crnilec siegte. Der zweite Fahrtag wurde nur in Österreich abgepult und brachte eine echte Sensation, als Ortner vor Obrecht auf der Korralpe gewann. Am Klippitzthörl – einer puren Geröllhalde – war das Ergebnis umgekehrt, aber auch Obrecht vor Ortner muß als toller Erfolg für den kleinen Steyr-Puch gesehen werden. Am nächsten Morgen hieß die Reihung beim Zickzackfahren in Augsburg Georg Kaufmann (DKW F12) vor Ortner. Beim Abschlußrennen am schnellen Pyramidenkogel konnte Gass die Kraft seines Porsche endlich ausspielen. Er siegte vor Otto Karger (Volvo) und der Equipe Sobiesław Zasada/Longin Bielak (Alfa Giulia T.I.). Die absolute Zeitsumme aus allen Sonderprüfungen einschließlich der vier Kaltstarttests zeigt Karl Obrecht (Citroën ID 19) mit drei Sekunden Vorsprung vor Johannes Ortner (Steyr-Puch 650) als Schnellsten, gefolgt von Dr. Arnulf Pilhatsch (Volvo 1600) und Karger (Volvo 1800). Das offizielle Wertungsschema aber zeichnet ein völlig anderes Bild: Die Alpenpokale wurden den Fahrern Ferdinand Mitterbauer (NSU, Tourenwagen), Wilfried Gass (Porsche, GT) und Eduard Wieser (DKW, Sportwagen) übergeben. Das „Schema 360“ förderte die Einäugigen unter den Blinden.

Das Jahr 1964 stand in Österreich ganz im Zeichen des ersten Formel 1-Weltmeisterschaftsrennens auf dem Zeltweg Militärflugplatz. Der Verfasser hatte Zeltweg seit 1959 als Rennleiter systematisch in Richtung Grand Prix entwickelt. Der Erfolg dieser Aufbauarbeit bewirkte, daß der ÖAMTC dem Steiermärkischen Motorsportclub Knittelfeld in diesem Jahr als Mitveranstalter zu Hilfe kam. Davon, wie auch von der generellen Automobilsport-Euphorie im ganzen Lande, profitierte auch die Alpenfahrt, welche für 1964 von der F.I.A. wieder als Europameisterschaftsrennen akzeptiert wurde. Dies bewirkte sogar eine Adaptierung des leidigen „Systems 360“ zum Besseren. Nunmehr erhielt nicht mehr der Klassenbeste einer Sonderprüfung die vollen 360 Punkte, sondern der Kategoriebeste. Nicht mehr der Klassensieger der wenigstumkämpften Klasse hatte damit die besten Chancen, sondern der Categorieschnellste. Die Sonderprüfungsleistungen der ausgefallenen Fahrer wurden nicht mehr gelöscht, sondern blieben aufrecht, womit der Manipulation durch „künstliche Ausfälle“ ein Riegel vorgeschoben wurde.

Einen Glorienschein für die Alpenfahrt steuerte der hochbetagte ÖAMTC-Archivar Major Friedrich Beranek bei, indem er errechnete, daß die älteste Rallye der Welt nun zum 55. Male<sup>5</sup> ausgetragen wurde. Die 1559 km lange Strecke führte von Velden aus am ersten Tage überwiegend durch Jugoslawien, am zweiten nur über heimatliches Gebiet. Eine Beschleunigungs- und Bremsprüfung sowie sechs Bergrennen waren darin enthalten, darunter die

Gambar dengan hak cipta

47. Wilfried Gass (Porsche Carrera) dominierte die Alpenfahrt 1963 und entführte den GT-Alpenpokal nach Deutschland.



Gambar dengan hak cipta

48. Zweiter Anlauf zur Rallye-Europameisterschaft (1964).

51. Johannes Ortner holte sich mit dem Steyr-Puch 650 TR den GT-Sieg 1965. Für den späteren zweifachen Europa-Bergmeister (1970/1971 auf Abarth) war dies bereits der dritte Alpenpokal.

Imagem com direitos autorais

Gass, doch Hopkirk war bereits Dritter, um auf der anschließenden Sölker Sprintetappe Bestzeit vor Klass und Dr. Arnulf Pilhatsch/Peter Lederer (BMW) zu fahren. Die Strecke am ersten Tag war mittelschwer, noch immer war rund die Hälfte der Fahrer strafpunktfrei. Das änderte sich drastisch, als die Wagen über den Wurzenpaß nach Jugoslawien einfuhren. Die Entscheidung fiel vor allem auf der Etappe von Tolmein nach Spiski Gorje, die wieder etwas länger als angegeben gewesen sein dürfte. Teilnehmer an Lüttich-Sofia-Lüttich waren ähnliches gewohnt. Nur drei Wagen schafften es hier in der Zeit, das waren Paddy Hopkirk/Ron Crellin (Austin-Cooper S 1275), Alfred Burkhardt/Koch-Bodes (Ford 20 MTS) und Günther Wallrabenstein/Ernst Otto Müller (Porsche 911), seit dem Vorjahr gewitzigt. Paddy Hopkirk fuhr Tagesbestzeit in allen sechs Sonderprüfungen des zweiten Tages, die beiden Werks-Porsche, aber auch Pilhatsch fielen aus. So holte sich Paddy Hopkirk den zweiten Gesamtsieg in der Österreichischen Alpenfahrt samt Alpenpokal vor Wallrabenstein (GT-Alpenpokal) und dem zweitbesten Tourenwagen, Alfred Burkhardt. Jochi Kleint/G. Klapproth (Ford 17 M) belegten mit einer Strafminute den hervorragenden vierten Platz. Große Anerkennung verdient auch der kleine Škoda 1000 MB, der mit den Fahrern Václav Bobek jun./V. Rieger auf dem 7. und Oldřich Horsák/Miroslav Fousek auf dem 10. Platz der Gesamtwertung landete.

Einen drastischen Modernisierungsschub brachte das Jahr 1967. Das abartige „Schema 560“ wurde nach zähem Ringen abgeschafft und durch eine ganz einfache Formel ersetzt. Jede Sekunde Fahrzeit in den Sonderprüfungen kostete einen Punkt, jede Minute Verspätung in Zeitkontrollen oder zu frühen Eintreffens in Geheimkontrollen kostete 60 Punkte. Die Summe ergab die Wertungsziffer, welche für das Gesamtklassement und die Platzierung in den Kategorien und Klassen entschied. Die Sonderstellung der strafpunktfreien Fahrer (Goldmedaillen), welche bislang vor allen pönalisierten Fahrern rangierten, war damit aufgehoben. Es war dies das neue, international allgemein angewandte Wertungsschema, das auch die Französische Alpenfahrt akzeptierte. Der Rallyesport hatte einen neuen Charakter angenommen, der zwangsläufige Verzicht auf die berühmten und stark befahrenen Alpenpässe bedeutete einen Rückzug auf Forst- und Geländesträßchen in abgelegenen Regionen.

Imagem com direitos autorais

52. Die fünf Österreichischen Alpenpokale des Dr. Arnulf „Bobby“ Pilhatsch, herausgefahren zwischen 1957 und 1965, stellen einen absoluten Rekord dar. Der Grazer war der überragende österreichische Rallyefahrer der sechziger Jahre, vorher erfolgreicher Leichtathlet und nachher Direktor in der Denzel-Firmengruppe.

53. Paddy Hopkirk errang 1966 erneut den Gesamtsieg in der Alpenfahrt, diesmal auf einem Mini Cooper 1275 S.

Imagem com direitos autorais

54. Den GT-Sieg der Alpenfahrt hatte Günther Wallrabenstein (Porsche 911) 1965 nur knapp verfehlt, doch 1966 ließ er sich den Alpenpokal nicht entgehen.

Imagem com direitos autorais

162 So traten 1967 in Velden 66 Wagen zu einer 26stündigen Hetzjagd über 1400 km in Richtung Waldviertel an, die mit neun Sonderprüfungen gespickt waren. Vier von diesen gewann der Croupier und Parfüm-Importeur Walter Roser (Renault R8 Gordini), der große Animator dieser Alpenfahrt. Er hatte nur das Pech, daß just auf der Sprintetappe Gutenstein der Motor schlagartig aussetzte. Es dauerte zwölf Minuten, bis der Fahrer ein loses Kabel beim Verteiler entdeckte! Drei Tests gingen an „Bobby“ Pilhatsch/Gustav Hruschka (BMW 2000 TI), dann versagte die Hinterachsführung am BMW – out! Bloß zweimal schlug ein Pole zu, der in Österreich als Nationalheld verehrt wurde,

Imagem com direitos autorais

55. Konnte der Pole Sobieslaw Zasada 1966 mit dem winzigen Steyr-Puch 650 TR den Titel eines Rallye-Europameisters erringen, so schaffte er das auch 1967 auf Porsche 911. Auf dem Weg zum zweiten F.I.A.-Titel wurde er auch Gesamtsieger der Alpenfahrt.

„Sobek“ Zasada. Im Vorjahr hatte er mit einem kleinen Steyr-Puch 650 TR die Rallye-Europameisterschaft<sup>5</sup> gewonnen, jetzt war er mit einem Porsche 911 S unterwegs zu seinem zweiten Titel. Souverän und gelassen nahm er die Alpenfahrt in Angriff, immer in Schlagdistanz zu den anfangs führenden zwei Österreichern. Als Pilhatsch ausfiel, ging er in Führung und dominierte bis ins Ziel, auch wenn Roser sich am zweiten, 264 km kurzen Fahrtag in Jugoslawien noch zwei Bestzeiten holte. 51 Fahrer beendeten die Alpenfahrt, elf gewannen die Goldmedaille, allen voran die Gesamtsieger aus Polen Sobieslaw Zasada/Jerzy Dobrzanski, Gewinner auch des GT-Alpenpokals. Zur Alpenfahrt befragt, meinte der zweifache Europameister:

*Vor vier Jahren war die Alpenfahrt eine Spazierfahrt. Heuer war sie eine schwere Rallye. Man sollte nur bei der Auswahl der Sonderprüfungen ein wenig auf bessere Straßenoberfläche sehen.*

163

Zurück zu den Wurzeln

59. Auf Ford Escort umgestiegen, erkämpfte sich Mikkola 1969 den Sieg, den ihm Söderström im Vorjahr entrissen hatte, als der Finne noch auf Lancia unterwegs war.

Imagem com direitos autorais

Lancia (Fulvia HF) waren Harry Källström/Gunnar Häggbom, die in der Europameisterschaft führten. 65 Wagen wurden ins Rennen geschickt. Die erste Sonderprüfung am Seiberer gewannen Sobek Zasada/Zenon Leszczuk (Porsche 911S) vor Hannu Mikkola/Mike Wood. Die nächsten drei entschied Mikkola für sich, wobei er in der Sprintetappe Haruckstein-Nöchling Zasada mehr als 4 1/2 Minuten abnahm, weil die Polen just hier einen Reifenschaden beheben mußten, der ihnen auch Strafpunkte eintrug. Die Sprintetappe Lassing sah die Saab V4 von Carl Orrenius/Sölve Andreasson und Simo Lampinen/Arne Hertz vor Mikkola an der Spitze, der anschließend die Turrach vor Källström und Zasada für sich entschied. Nun kam endlich die erste Lancia-Bestzeit für Källström in Strassegg, gefolgt von einem Zasada-Sieg in Birkfeld. Mikkola schlug in Hasslach zum fünften Male zu, dann setzte sich Lampinen auf der Kirchschlag-Sprintetappe in Szene. Am Pfaffensattel lag Zasada vorne; sein dritter Sieg war Teil einer eindrucksvollen Aufholjagd. Auch Orrenius brachte es mit Bestmarken am Niederalpl und in Trofaiach auf drei Siege, dazwischen verbesserte Källström in Birkfeld sein Konto auf zwei Bestzeiten.

18 Wagen kamen in Wertung ans Ziel, sieben von ihnen ohne Streckenstrafpunkte, allesamt Tourenwagen. Mikkola war der klare Gesamtsieger vor Källström und der starken Saab-Brigade von Orrenius, Lampinen und Lasse Jönsson/Lasse Ericsson, welche die Plätze 3 bis 5 besetzte und für die Vorjahrsschlappe Revanche nahm. Den „Bus mit 150 PS“, wie Gilbert Staepelaere seinen Ford 20 M RS nannte, brachte der Belgier auf den 6. Platz, begleitet von André Aerts. Dann folgten die Österreicher Richard Bochnicek/Sepp Kernmayer auf Citroën DS 21 vor Zasada, der die GT-Wertung samt Alpenpokal gewann. Gegen die etwas hochbeinigeren Tourenwagen hatten GT-Wagen auf den ruppigen Pfaden wenig zu bestellen. Das mußte auch der Safari-Held Joginder Singh erfahren, der auf einem 911S von Porsche Salzburg sein Glück bei der Alpenfahrt versuchte, aber bald ausfiel.

166



60. Richard Bochnicek genoß durch Jahre wirksame Citroën-Werksunterstützung. 1969 war er als Siebenter bester Österreicher (DS 21, im Bilde), im Jahr darauf gewann er den Alpenpokal der Serien-Tourenwagen.

صورة بموجب حقوق النشر

صورة بموجب حقوق النشر

61. Der brillante Ire Paddy Hopkirk wurde 1969 vom Werk auf einen Triumph 2500 PI gesetzt, mit dem nicht viel Staat zu machen war. Seine zwei Gesamtsiege in Österreich, gepaart mit drei Coupes des Alpes, stempeln ihn zu einem der ganz großen Alpenfahrer aller Zeiten.

Glücklos war auch der zweifache Alpenfahrtsieger Paddy Hopkirk, diesmal mit Tony Nash als Beifahrer. Sein Triumph 2.5 PI, ein Werkswagen von British Leyland, war einfach zu langsam. Schließlich erlöste ihn eine streikende Kupplung.

Die Hotelkrise am Semmering zwang zu einer Ortsveränderung - 1970 schlug man das Lager in Mönichkirchen auf. Die F.I.A. hatte die Alpenfahrt der umstrukturierten Internationalen Rallye-Markenmeisterschaft zugeordnet, gemeinsam mit Monte Carlo, Schweden, San Remo, Akropolis, R.A.C. und Safari, somit das gewichtigste Rallye-Paket auf der Welt. 22 weitere Rallyes bildeten die sekundäre Rallye-Europameisterschaft. Werksseitig wurde die europäische Rallye-Elite zur Alpenfahrt geschickt, ein respektgebietendes, ja schreckerregendes Aufgebot. Sogar das Škoda-Werk erklärte den Startverzicht für seine drei Wagen, nachdem diese bereits die Abnahme hinter sich gebracht hatten. „Wir wollen nicht unsere funkelnagelneuen Wagen ruinieren. Schließlich planen wir auch, noch bei anderen Rallyes zu starten.“ Ähnlich dachten auch viele österreichische Privatfahrer, die begriffen, daß die Alpenfahrt in ihrer neuen Ausrichtung für sie eine Nummer zu groß geworden war. Die Fahrer-EM-Läufe Semperit-Rallye und Rallye der 1000 Minuten boten ihnen attraktive Alternativen auf heimischem Boden.

So nahmen 54 Wagen an der Alpenfahrt teil, allen voran die Werkswagen von Ford, Lancia, Porsche, Renault Alpine und Saab. Wer sonst noch an Erfolgchancen glaubte, hatte sich zumindest Werksunterstützung gesichert oder verfügte über einen VW oder Porsche aus dem Stall von Porsche Salzburg. In den ersten Sonderprüfungen gaben schnelle GT-Wagen den Ton an, meist angeführt von Björn Waldegård/Lars Nyström auf einem Porsche 911 S vom Werk, der aber unter der Flagge von Svenska VW Aktiebolag segelte. Åke Andersson/Hans Thorszelius (911S), Bernard Darniche/Alain Mahé (Renault

167

Zurück zu den Wurzeln

Alpine) und Günther Janger/Walther Wessiak (Porsche 914/6) mischten anfangs kräftig mit, doch die Schweden kamen bald von der Straße ab und die Österreicher zu einem totalen Stillstand, als sie mit einem Bus kollidierten. Die Franzosen wiederum fielen durch Streckenstrafpunkte zurück. Die robusteren Tourenwagen rückten mehr und mehr ins Bild, nur Waldegård kehrte nach neun (von insgesamt zwölf) Sonderprüfungen souverän in Führung liegend ans Tagesziel in Mönichkirchen zurück, um zu erzählen:

*Rico Steinemann [der Porsche-Rennleiter] hat die Scheiben an meinem Auto höchstpersönlich geputzt. Das Schwierigste ist überstanden. Der Rest ist fast nur mehr Routine.*

Er sollte recht behalten und einen klaren Gesamtsieg herausfahren, vor Håkan „Bo“ Lindberg/Sölve Andreasson (Saab V4, Tourenwagen-Sieger) und dem Ford Escort Twin Cam von Jean-François Piot/Jean Todt. Als beste Privatfahrer landeten die Briten Adrian Boyd/Dr. David Beattie Crawford (Ford Escort TC) auf Platz 4, noch vor Darniche und den Österreichern Walter Lux/Hans Siebert in einem von Porsche Salzburg präparierten VW mit 100 PS. Lediglich die ersten drei der Gesamtwertung sowie Franz Wurz/Franz Zögl (Ford Escort TC, 7. Platz) und der erstaunliche NSU 1000 TTS von Ernst Binder/Erich Streit (15. Platz) waren ohne Streckenstrafpunkte ins Ziel gekommen. Richard Bochnicek/Sepp Kernmayer (Citroën DS 21) belegten als Sieger der Serien-Tourenwagen Platz 11 und konnten neben Waldegård und Lindberg einen Alpenpokal mit nach Hause nehmen. Nur 20 Wagen hatten die mörderische Alpenfahrt in Wertung beendet.

Für eine Rallye der ersten Liga war ein Standort mit adäquater Hotelkapazität unerlässlich und die Nähe eines Flughafens erwünscht. Die Alpenfahrt 1971 übersiedelte nach Baden, nur 20 km von Wien entfernt, wo zu Kaisers

62. Alpenpokal und Gesamtsieg 1970 für Björn Waldegård/Lars Nyström auf Porsche 911.

63. Der Schwede Waldegård dominierte die Alpenfahrt 1970. Neun Jahre später errang er den 1979 erstmals vergebenen Titel eines Rallye-Weltmeisters.

64. Renault Alpine zeigt auch in Österreich die Zähne: Der Schwede Ove Andersson feierte 1971 einen schönen Gesamtsieg.

صورة بموجب حقوق النشر

65. Der robust-schnelle Fiat 124 Spyder war nicht umzubringen, der wilde Italiener Alcide Paganelli wurde 1971 Zweiter.

صورة بموجب حقوق النشر

Zeiten alles begonnen hatte. Die Alpenfahrt war der fünfte Lauf, und nach zwei Renault Alpine-Siegen in Monte Carlo und San Remo-Sestriere führten die blauen Wagen mit 18 Punkten vor Lancia und Nissan, die es beide auf 11 Zähler gebracht hatten. Renault-Alpine ging als Favorit ins Rennen, doch durfte man die Werkswagen von Lancia und BMW nicht unterschätzen, ebensowenig wie die Armada von VW Porsche Austria. Die oberste Leitung des Unternehmens lag in Händen von Ferry Porsches Schwester Louise Piëch, die operativen Belange unterstanden ihrem ältesten Sohne Ernst<sup>8</sup>, der in diesen Jahren dem Automobilsport große Bedeutung zumaß, um dem in die Jahre kommenden VW Käfer imagemäßig unter die Arme zu greifen. Als

169

Zurück zu den Wurzeln

67. Der zweite Platz samt Alpenpokal für Spezial-Tourenwagen von Günther Janger auf einem VW Käfer aus dem Stall von Porsche Salzburg war eine echte Sensation, der wohl größte Erfolg des alternden Modells.

صورة بموجب حقوق النشر

Wege zu einem stolzen Titel zu sein, denn Datsun, Fiat, Ford und Saab konnten bisher nur auf einen einzigen Sieg pro Marke verweisen. Datsun und Ford waren werksseitig bei der Alpenfahrt nicht dabei, wohl aber BMW, Fiat, Opel, Renault-Alpine, Saab und Toyota. Dazu kam das starke Team von VW Porsche Austria, und Citroën bot Werksunterstützung für die drei österreichischen DS 25, allen voran Richard Bochnicek/Sepp Kernmayer. Achim Warmbold auf einem Werks-BMW 2002 hatte in Jean Todt den wohl pfiffigsten Beifahrer des gesamten Feldes, er begann die Alpenfahrt mit einem wahren Feuerwerk von Bestzeiten in den ersten sechs der insgesamt 28 Sonderprüfungen, erst die siebente konnten Bernard Darniche/Alain Mahé für Alpine entscheiden. Doch Warmbolds Siegeslauf war noch nicht gebrochen, er kam insgesamt auf zwölf Bestzeiten. Auf der Sonderprüfung N° 12 allerdings nahm er breitseits einen Meilenstein mit, was ihn nicht nur 25 Sekun-

172

68. Die letzte Alpenfahrt 1973 war als Weltmeisterschaftslauf hart umkämpft, aber von unsportlichen Manövern überschattet. Sie stand im Zeichen des Duells von Achim Warmbold (BMW 2002, Bild oben) gegen Bernard Darniche (Renault Alpine, Bild im Farbteil). Doch wer zuletzt lacht, lacht am besten, und das war Achim Warmbold.

Изображение, защищено с авторско право

den, sondern auch eine ganze Reihe von Reparaturen kostete. Darniche brachte es auf acht Bestmarken, Stig Blomqvist/Arne Hertz holten sich vier Siege, ehe sie den Saab mit Differentialschaden abstellen mußten.

Warmbolds Umarmung mit dem Meilenstein hatte ihm einen Schwingarmbruch an der Hinterachse eingetragen. Die BMW-Servicemannschaft konnte nur einen unverstärkten Serien-Schwingarm einbauen, der den Beanspruchungen nicht gewachsen war, was immer wieder kleine Schweißarbeiten notwendig machte. Warmbold fuhr dann die Zeitkontrolle Lunz<sup>9</sup> aus der falschen Richtung an. Renault-Alpine-Rennleiter Jacques Cheinisse witterte eine Mogelei und setzte eine unübliche Gegenmaßnahme. Der französische Journalist Christian Vella, den er zum Stillschweigen verpflichtete, ließ ihm seinen Citroën-Mietwagen. Kurz vor Warmbolds Durchfahrt stand der Citroën GS quer auf der Strecke und blockierte die Durchfahrt. Warmbold und der nachkommende Toyota Celica GT von Ove Andersson/Gunnar Häggbom räumten den Wagen beiseite, was nicht ohne Zeitverlust abging. An der nächsten Zeitkontrolle faßte Warmbold drei und Andersson eine Strafminute. Damit lagen jetzt Per Eklund/Bo Reinicke auf dem zweiten Saab an der Spitze des Feldes, doch Darniche fing den Schweden in der letzten Spezialetappe ab und kam mit einem Vorsprung von 1,1 Sekunden nach Baden ins Ziel. Dort trafen schließlich 25 der 74 gestarteten Wagen ein, acht von ihnen strafpunktfrei. Gleich kamen die ersten Proteste, dann Gegenproteste und Disqualifikationen. Vorerst wurden Warmbolds und Anderssons Strafpunkte gestrichen, wodurch sich die Zahl der Träger weißer Westen von acht auf zehn erhöhte. Nur ein Stündchen lang stand Warmbold als Gesamtsieger vor Darniche da, dann wurde er wegen Verlassens der vorgeschriebenen Route ausgeschlossen, eine Folge des Anfahrens der Zeitkontrolle aus der falschen Richtung. Die zwielichtige Rolle von Cheinisse blieb vorerst im Halbdunkel – noch fehlte jeglicher Beweis. Der Fall kam vor das Nationale

173

Zurück zu den Wurzeln

In diesem Jahr feiert die Alpenfahrt ihren hundertsten Geburtstag. Zu diesem Jubiläum hat die jüngste der drei heimischen Classic Alpines eine spezielle Nahbeziehung. Seit 2002 findet in Kärnten mit Start- und Zielort Bad Kleinkirchheim alljährlich die Internationale Österreichische Alpenfahrt Classic Rallye statt. Die Veranstalter fühlen sich der Alpenfahrt-Tradition verpflichtet. Sie wollen die Geschichte weiterführen, und das kommt nicht von ungefähr. Nicht weniger als 14 Alpenfahrten der Jahre zwischen 1950 und 1966 hatten in Velden ihr Hauptquartier, das sind mehr als die Hälfte aller 25 Nachkriegs-Alpenfahrten. So hat denn der ÖAMTC die Classic Rallye in Bad Kleinkirchheim als legitime Nachfolgerin der altherwürdigen Österreichischen Alpenfahrten des k.k. ÖAC und des ÖAMTC anerkannt. Damit konnte die Veranstaltung 2009 auch mit Fug und Recht den Namen „52. Österreichische Alpenfahrt Classic Rallye“ tragen, die Zählung durfte fortgeführt werden.

Die Österreichische Alpenfahrt Classic Rallye hat ihren Schwerpunkt in Kärnten und führt die Alpenfahrer über die klassischen Paßstraßen ins Hochgebirge. Die Glocknerstraße führt in majestätische Höhen, der Katschberg war das Schreckgespenst der Alpenfahrer vor dem Ersten Weltkrieg, die Turrach jagte dem Autofahrer bis in die Sechziger Jahre Angst ein. Tauern- oder Plöckenpaß gehören ebenso ins Programm wie interessante Bergstraßen in Italien und Slowenien. Das war auch schon anno dazumal so.

Um auch das Fahrzeugmaterial in traditionellem Rahmen zu halten, dürfen die teilnehmenden Automobile nicht jünger als Baujahr 1975 sein. Die Anforderungen an Teilnehmer und Fahrzeuge sind wohl ausgewogen. Man merkt dies daran, daß zufriedene Teilnehmer im nächsten Jahr wiederkommen, was wohl auch mit der Kärntner Gastlichkeit zusammenhängt, die dem Alpenfahrer stets das Gefühl gibt, willkommen zu sein.

Die boomende Oldtimerszene sorgt in ganz Europa für einen übervollen Sportkalender. Ausgelöst durch die heutige Finanzkrise ist ein Kampf um Teilnehmer unter den zahllosen Oldtimer-Veranstaltungen ausgebrochen. Die Organisation einer mehrtägigen Rallye erfordert trotz saftigen Nenngeldern einen großen personellen Einsatz und ein hohes finanzielles Risiko. In diesem schwieriger werdenden Umfeld hat sich in Bad Kleinkirchheim eine professionelle Organisation mit lokaler Verantwortung unter Zuziehung von externen Fachleuten wacker geschlagen. Ein Event in wunderschöner alpiner Umgebung als gekonnter Mix aus Sport und Touristik sorgt dafür, daß diese Rallye jährlich bis zu 150 Teilnehmer anlockt.

Wie bei den meisten Classic Rallies wird auch hier in den Sonderprüfungen nicht Speed, sondern Gleichmäßigkeit prämiert. Das hat wie überall natürlich auch bereits zu einer Spezialisierung geführt. Dabei werden die Piloten der edlen Motor-Antiquitäten zu Sekundenfuchsern im Kampf um Hundertstel. Herbert Völker, der langjährige Herausgeber der *Autorevue*, schrieb vor dreißig Jahren recht kritisch über die Verspieltheit mancher Rallies der Zwischenkriegsjahre, mit

*einer Rallye-Mathematik, die sich irgendwo zwischen der dritten und vierten Dezimale in den Schwanz biß.*

Prophetenhaft hat er damit den Stil der Oldtimer-Rallyes von heute beschrieben, bei denen sich begreiflicherweise auch bereits ein nahezu professionelles Spezialistentum herausgebildet hat.

In der Schweiz ließ sich die Alpine Rally Association nach ihrer 12. Oldtimer-Rallye des Alpes vom Automobile Club de Provence zum Erben der Französischen Alpenfahrt einsetzen. Die echten mitgezählt, stand man 2007 bei N° 51. Dann war Pause, aber im Jubiläumsjahr will man's wieder wissen. Auch die Franzosen (Rallystory Paris) haben ihren 20. Coupe des Alpes bereits abespult.

Wenn es darum geht, spezielle Erfolgsjubiläen groß zu zelebrieren, dann sind die Engländer unschlagbar. Frazer Nash hat damit schon 1969 den Anfang gemacht. Zu Ehren von H. J. Aldington, der 1954 zum dritten Male en suite die Internationale Alpenfahrt strafpunktfrei beendet hatte, wurde unter dem Titel „Raid to the Alps“<sup>11</sup> ein großer Commemoration Run organisiert.

73. Die Alpenfahrt lebt in zahlreichen nostalgischen Veranstaltungen weiter, manchmal auch zur Feier vergangener Erfolge, wie dieses Frazer Nash-Plakat zeigt.

Изображение, защитено с авторско право

Da konnte der Rolls-Royce Enthusiasts Club 1973 nicht zurückstehen, man zelebrierte den 60. Jahrestag des Silver Ghost-Triumphs bei der Alpenfahrt 1913 mit der „Great Alpine Commemorative Rally“. 89 altehrwürdige Rolls-Royce, unter die sich auch ein paar Bentley gemischt hatten, traten zu dieser Fahrt an. 1995 wiederholte man die Fahrt zur Feier der 80. Wiederkehr. Seither hat sich das nostalgische Treiben vervielfacht, und 2003 erlebte Österreich sogar zwei Auferstehungen der Alpenfahrt von 1913. Der Rolls-Royce Enthusiasts Club organisierte eine Alpine Celebration Tour, doch zwei Wochen danach lief eine echte Alpenfahrt-Wiederholung genau auf der ursprünglichen Strecke von 1913 ab. Dabei trat James Radley's Originalwagen von 1913, der Rolls-Royce Alpine Eagle R 827, unter seinem neuen Besitzer John Kennedy in friedlichem Wettstreit gegen andere Modelle von anno dazumal an. Da war ein Prince Henry Vauxhall, ein Praga Grand Alpenwagen, ein Minerva, ein Gregoire und ein Pope-Hartford. In ähnlicher Manier will Thomas Treul im Juni 2010 den hundertsten Geburtstag der Alpenfahrt mit einer Gedenkveranstaltung feiern. Dabei sollen die Teilnehmer die exakte Strecke der Alpenfahrt von 1910 erneut bezwingen.

Bei der Fülle von nostalgischen Alpenfahrten wird eine moderne Asphalt-Rallye in Friaul fast übersehen, die auch heute noch den Begriff „Alpen“ im Titel führt. Der Automobile Club di Udine hat die Rally delle Alpi Orientali von 1965 bis 1975 alljährlich durchgeführt. Nach rund zehnjähriger Pause wurde die Veranstaltung dann von der Scuderia Friuli in Udine wieder aufgeweckt. Sie fand 2009 zum 35. Male statt. Zur Verwirrung hieß sie aber 45° Rally del Friuli e delle Alpi Orientali, wobei die Zahl 45 kaum als Bekenntnis zur historischen Wahrheit<sup>12</sup> gelten kann. Die Rallye zählt zur Rallye-Europameisterschaft und wird überwiegend von italienischen Fahrern frequentiert. Nur der Name weist auf die Alpen hin, denn ihrem Charakter nach kann man diese Rallye den Alpenfahrten von seinerzeit nicht zuordnen.

\*\*\*

Vor hundert Jahren hat der Österreichische Automobil Club die Idee des jungen Walther Freiherrn von Franz verwirklicht und eine Alpenfahrt durchgeführt, die der Aufzucht des berg- und alpentauglichen Automobil dienen sollte. Der Erfolg dieses gutgemeinten Versuches verlockte zur Nachahmung. Seither gab es eine Vielzahl der unterschiedlichsten Alpenfahrten in sechs Staaten Europas. In den 63 Jahren zwischen 1910 und 1973 waren es mehr als hundert Alpenfahrten, die damit ihre ureigenste und bedeutende Mission erfüllt haben: Das Auto hat dadurch die Angst vor dem Berg verloren. Unauslöschliche Erinnerungen an die abenteuerlichen Leistungen der Alpenfahrer haben den einzigartigen Ruhm der Alpenfahrt begründet. Sich werblich auf sie zu berufen, ist seit hundert Jahren ein sicheres Erfolgsrezept, denn nichts ist so strapazfähig wie der Nimbus der Alpenfahrt. Zum hundertsten Geburtstag sei ihr dieses papierene Denkmal errichtet.

## Souvenir Brochure

### ALPINE 2003

 **LAZARUS AZZURRI** VERLEGERSTUDIO  
Autos & Sport

74./75. Anno 2003 feierten die Engländer den Rolls-Royce-Triumph von 1913 gleich mit zwei Oldtimer-Rallyes.



# Anhang

## Präludium am Stilfser Joch

- 1 In der Blütezeit des Reiches – um 200 n. Chr. – umfaßte das Römische Straßennetz in Europa, Nordafrika und im Vorderen Orient rund 80.000 km (Hans Bretz, *Die Alpenstraßen, 1963*, Manuskript im Archiv Graf Seherr-Thoss).
- 2 Erster Heerzug über den Brenner 951, Kaiserkrönung in Rom erst 962. Heinrich IV. hingegen wählte bei seinem Gang nach Canossa (1077) den Weg über den Mont Cenis.
- 3 Johann Wolfgang v. Goethes erste Italienreise ging 1786 von Karlsbad über den Brenner nach Rom, das er „trotz rastlosen Vorwärtstrebens“ erst nach 55 Tagen erreichte. Die Rückreise 1788 erfolgte über den St. Gotthard.
- 4 Pflasterstraßen sind zwar schon seit 1582 bekannt, doch waren sie vorerst eine Rarität. Im Gebirge fehlten sie völlig.
- 5 Unter der Leitung des Ingenieurs Nicolas Céard 1801 bis 1805 mit 611 Steinbrücken sowie zehn Galerien oder Tunnels gebaut. 30.000 Arbeitern – nach anderen Angaben 6.000 – waren dabei im Einsatz.
- 6 Geplant und erbaut von Carl Ghega, 1851 als Ritter von Ghega nobilitiert.
- 7 Dr. Claudia v. Fröss-Ehrfeld, *Lebenschancen in Kärnten 1900–2000*, pp. 54ff. So begann beispielsweise der Alpenverein anno 1900 mit dem Bau der 11,2 km langen Glockner-Privatstraße von Heiligenblut zum Glocknerhaus, auf der nach Fertigstellung (1909) am 15. Sept. 1910 die 4. Interne Konkurrenzfahrt des Kärntner Automobil Club lief. Gräfin Melanie Khevenhüller (Mercedes Simplex), die zu den ersten weiblichen Automobilpionieren in Österreich zählte, wurde hier als Siegerin gefeiert. Die in den frühen Dreißiger Jahren von Franz Wallack neu erbaute Großglockner-Hochalpenstraße folgte dieser Trasse nicht. Die ersten Vorplanungen hierfür hatten bereits 1924 begonnen.
- 8 Pierre Souvestre in *Histoire de l'Automobile*, Paris 1907.
- 9 Einen der drei Werkswagen erwarb Ferdinand Porsches ältester Enkel Ernst Pösch, um ihn 2005/4 perfekt zu restaurieren.
- 10 *Hochstraßen der Alpen* (Kurt Mair-Verlag, Stuttgart, mehrere Auflagen).

## Alpenglüh in Kakanien

- 1 k.k. war die Abkürzung für kaiserlich-königlich und betraf die für die österreichische Reichshälfte der Donaumonarchie gültige Ehrenbezeichnung. In Ungarn durfte sich der dortige Automobil Club nach einer analogen allerhöchsten Entschliebung Königlich Ungarischer Automobil Club (Királyi Magyar Automobil Club) nennen. Als Ehrenbezeichnung für eine Institution der gesamten Doppelmonarchie kam hingegen „k. und k.“ (für kaiserlich und königlich) zur Anwendung, beispielsweise in der Armee, so vor jeder Rangbezeichnung eines Offiziers.
- 2 Südtirol mit den Dolomiten war das touristische Herzstück der Donaumonarchie. Im Interesse des Fremdenverkehrs beschloß der Tiroler Landtag 1897 die Errichtung der Dolomitenstraße, welche Bozen mit Cortina d'Ampezzo verbinden sollte. Vor allem Pordoi und Falzarego stellten gewaltige und kostspielige Hindernisse dar, so daß der Kostenvoranschlag auf die damals gewaltige Summe von zwei Millionen Kronen errechnet wurde (*Automobilarchiv Graf Seherr-Thoss, Automobil-Revue/A.v.D. 1959*).
- 3 Fabbrica Italiana Automobili Torino, abgekürzt FIAT. Etwa seit dem Ersten Weltkrieg bürgerte sich die Schreibweise Fiat ein.
- 4 In *The Second World War*, Vol. 1, *The Gathering Storm*.
- 5 Die Pläne für eine wahrhaft Internationale Alpenfahrt, organisiert von vier bis fünf Nationalen Automobil Clubs lagen dem Ö.A.C. so sehr am Herzen, daß er eher das Semmering-Rennen 1925 fallen ließ.
- 6 Steyr war eine bedeutende österreichische Waffenschmiede, bereits 1864 gegründet. Mit Ende des Ersten Weltkriegs wurde eine Automobilproduktion aufgenommen. Die Marke machte sich in den Zwanziger Jahren durch Erfolge in der Targa Florio und den großen mitteleuropäischen Bergrennen einen Namen. Nach 1950 fusionierte Steyr mit Austro-Daimler-Puch, womit die Steyr-Daimler-Puch AG begründet wurde.

- 1 Società Piemontese Automobili
- 2 in seinem 1962 erschienenen Buch *Storia dell'auto italiana, vol. 2, p. 204.*
- 3 Alliance Internationale des Automobile Clubs Reconnus, Weltverband der Automobil Clubs, später in Fédération Internationale de l'Automobile (F.I.A.) umbenannt.
- 4 Sitzung in Mailand 5. September 1925, in der sich auch bereits ein Organisations-Komitee konstituierte. In Genf wurde dann am 4. Oktober 1925 schon ein italienischer Ausschreibungsentwurf diskutiert (Automobil-Archiv Graf Seher-Thoss). Doch damit hatte sich das Einvernehmen erschöpft. Die Vorstellungen der Proponenten differierten gewaltig, was zuerst einmal zur Planung von zwei rivalisierenden Veranstaltungen führte. Unter italienischer Ägide wurde mit Duldung Deutschlands, der Schweiz und Frankreichs eine Vierländer-Alpenfahrt für 1926 vorgeschlagen, die sich dann auf einen rein italienischen Gran Premio d'Italia della Montagna reduzierte und mit dessen Absage endete. Das zweite Projekt hieß Österreichisch-Jugoslawische Alpenfahrt mit den Eckpunkten Wien, Belgrad und Ragusa (Dubrovnik) und stand für 20. Juni bis 5. Juli 1926 im Internationalen Kalender. Der Grund für diese Absage war mangelnde Beteiligung (*AZ* 15. Juni 1926). Nach diesem Fehlschlag diente das Jahr 1927 der Bereinigung alter Animositäten, so daß erst 1928 die Erste Internationale Alpenfahrt stattfinden konnte.
- 5 Die Firma A.C. Cars stand in dieser Zeit unter der Leitung des berühmten Automobilpioniers S. F. Edge.
- 6 Wanderer wurde in diesem Jahr durch die Fusion der vier sächsischen Automobilwerke zu einem Teil der Auto-Union.
- 7 Charles Riley war mit den vier Riley-Brüdern nicht verwandt.
- 8 Oberste Nationale Sportbehörde für den Kraftfahrtsport (Deutschland).
- 9 Da Noel Macklin die Invicta-Produktion 1955 eingestellt hatte, konnte Donald Healey für Riley fahren.
- 10 Sein Beifahrer war Jean Trevoux, der spätere vierfache Monte Carlo-Sieger (1954, 1959 und 1949 auf Hotchkiss, 1951 auf Delahaye).
- 11 Avril amtierte schon 1955 als stellvertretender Rennleiter bei der Rallye des Alpes Françaises, später als Rennleiter.
- 12 Im darauf folgenden Jahr ging das Modell „T155 Coupe des Alpes“ (Replica) in Produktion, in Erinnerung an den Delahaye-Erfolg.
- 13 Monte Carlo-Sieger 1958.
- 14 Noel Macklin nahm den Bau von Railton-Wagen auf, nachdem er Invicta wegen zu geringer Nachfrage fallengelassen hatte.
- 15 Diese Geländesportwagen waren mit dem Sechszylindermotor (stehende Ventile, 1932 ccm, anfangs 36, später bis 50 PS) des Opel P6 ausgerüstet und wurden bei zahlreichen Trials erfolgreich eingesetzt. Die ersten Karosserien wurden bei der Kühn & Co. KG in Halle an der Saale für Opel gefertigt. Ab 1956 kam ein verkürztes Chassis zum Einsatz und Opel übertrug der Firma Georg Authenrieth in Darmstadt den Sporteinsatz. In den Jahren 1957 bis 1959 wurde auch der neue Kapitän-Motor (hängende Ventile, 65 PS) eingebaut und eingesetzt, doch zu diesem Zeitpunkt konzentrierte sich die Adam Opel AG bei Rallye-Werkeinsätzen schon wieder auf Produktions-Tourwagen (Opel Olympia und Kapitän), womit man bei den Deutschen Alpenfahrten sehr erfolgreich war.
- 16 Ein späterer Sportpräsident des A.v.D.
- 17 Trübsbach leitete nach dem Zweiten Weltkrieg den Rallye-Einsatz der Marke DKW/Auto-Union.
- 18 Holbrook übernahm 1955 bei Triumph die Geschäftsführung, als sich der in Deutschland geborene Firmengründer Siegfried Bettmann im Alter von 70 Jahren zurückzog. Schon beim Coupe Internationale des Alpes 1955 unternahm Holbrook auf Triumph einen Probegalopp, fiel aber mit Bruch der Antriebswelle aus. Für 1954 konnte er Donald Healey mit dessen großer Alpenfahrt-Erfahrung als Konstrukteur und Fahrer gewinnen. Healey's jüngste Konstruktion, der Zweiliter Triumph Dolomite mit dem an einen Alfa Romeo 2500 erinnernden Reihenachtzylinder, war allerdings noch nicht einsatzbereit. Nur drei Stück wurden gebaut, von denen einer mit Healey am Steuer bei der Rallye Monte Carlo 1955 schwer beschädigt wurde. Healey wurde aber 1956 Achter auf einem der beiden anderen Wagen, die bis auf den heutigen Tag überlebt haben.
- 19 Dr.-Ing. C. Schmid; *ATZ Automobiltechnische Zeitschrift 1934 Heft 22* pp. 580ff.; sowie Dipl.-Ing. Graf Botho Coreth, *Leben und Überleben mit Automobilen*, pp. 81 ff, Ueberreuter-Verlag Wien 1980.
- 20 Zusammengesetzt aus 56% Rohspiritus, 28% Teerölbraunkohlendestillat, 20% Gasöl, 10% Holzgeistöl, 4% Wasser und 2% Geheimbindemittel; patentiert von Baron Alfred Coreth.
- 21 Seit 1954 setzte Deutschland vor allem auf Kohleverflüssigung (LEUNA).
- 22 Dipl.-Ing. H. Finkbeiner, *ATZ Automobiltechnische Zeitschrift 1936 Heft 24* pp. 619ff.
- 23 nur 45 km auf italienischem Boden.
- 24 Weissenstein-Tagesbestzeit fuhr laut einem BMW-Inserat Hugo Mefert (BMW 528) in 5'20,8", während ein 3,5 Liter Bugatti Dritter wurde. Der damals etwas amateurhafte Bericht in der *Automobil Revue* (Bern) nennt Hugo Dreyer (Alfa Romeo) aus Luzern als Schnellsten vor einem Bugatti.
- 25 Nach dem Zweiten Weltkrieg Vorsitzender der Obersten Nationalen Sportkommission des ÖAMTC (O.S.K.); Vater des Rennfahrers und Lotus-Importeurs Rolf Markl.
- 26 Der Großglockner ist Österreichs höchster Berg; die Hochalpenstraße war ein wichtiges Prestigeprojekt. Nord- und Südrampe gingen im Frühherbst 1952 in Betrieb, die noch fehlende Verbindung über das Hochtor konnte 1955 fertiggestellt werden (siehe auch Franz Wallack in der *Zeitschrift des Österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereins, 1932, Heft 19/20, pp. 104-108*). Nach der Österreichischen Alpenfahrt 1957 führten auch Lüttich-Rom-Lüttich sowie die Deutsche und die Französische Alpenfahrt mehrmals über die Glocknerstraße. Die Österreichische Alpenfahrt schloß die Glocknerstraße 1964 letztmalig in die Streckenführung ein, als Bergprüfung auf der Nordrampe.
- 27 Der Holländer E.A.C. Cornelius und der Jugoslawe G. Stoinschegg (beide Auto-Union) waren die einzigen ausländischen Teilnehmer.

- 1 Die Witwe des Fahrers und späteren Rennleiters Henry Avril in ihren Memoiren *Les coulisses du drapeau à damiers*.
- 2 In den Dreißiger Jahren trugen die bei Mathis assemblierten Ford-Modelle in Frankreich den Namen Matford, ähnlich wie in Österreich die bei Gräf & Stift gebauten Wagen Gräfford hießen.
- 3 Wie auf den Rallyeschildern der Jahre 1958 und 1959 zu sehen, hieß die Veranstaltung weiterhin „Rallye des Alpes Françaises“. Erst nach dem Kriege hat man mit nicht ganz korrekt die letzten beiden Vorkriegsfahrten in „Rallye International des Alpes“ umgetauft und so einen Erbenspruch und eine scheinbare Kontinuität nach dem „Coupe Internationale des Alpes“ konstruiert.
- 4 William Leonard läßt in seinem Buche *Rallies and Races, Gatsonides' Adventures*, Gatsonides selbst zu Wort kommen, der sich als Sieger aller Klassen und Gewinner zweier Pokale bezeichnete. Dies mag bedeuten, daß die in der *Automobil Revue* als Siegerin genannte Pariserin ihren Siegesanspruch durch den Ausfall verwirklichte.
- 5 So nannte Gatsonides seine Eigenkonstruktion auf Basis eines alten Ford V8 aus dem Jahre 1937 in Anlehnung an „Matford“, den Namen der Ford-Wagen in Frankreich vor dem Kriege. Seine späteren Sportwagen hießen hingegen Gatso-Ford.
- 6 Über den Status der alpinen Paßstraßen kurz nach dem Zweiten Weltkriege schrieb Max Troesch, Dozent an der Zürcher Eidgenössischen Technischen Hochschule in der Genfer Katalognummer 1955 der *Automobil Revue*. Es bestand ein Netz von rund hundert Paßstraßen als Längs- und Querverbindungen, wobei man in Österreich die steilsten Paßstraßen mit Steigungen bis 55% finden konnte. „Die Belagsart variiert vom losen Schotter bis zu boulevardähnlichen Bitumen- und Betonbelägen. In den zahllosen Haarnadelkurven finden wir minimale Radien von 7 m, wobei viele ältere Kurven noch mit starken Steigungen kombiniert sind. Für neu zu errichtende Haarnadelkurven schreiben die schweizerischen Normen einen Minimalradius von 15 m, für normale Kurven sogar einen solchen von 50 m vor. Von den Alpenländern Frankreich, Italien, Österreich und Schweiz weist das letztere, das kleinste Land, rund 30 Pässe auf.“
- 7 Die Coppa d'Oro delle Dolomiti wurde in den Jahren 1947 bis 1956 gefahren. Otto Mathé auf seinem VW-Porsche Type 64 war ein häufiger und in seiner Klasse sehr erfolgreicher Teilnehmer. Für die Coppa Dolomiti wurde die Straße gesperrt, nicht aber für die Rallye des Alpes, die meist am Vortag des Rennens auf diesen Straßen lief. Anfangs befuhren die Rallyefahrer den Rundkurs in Gegenrichtung des Rennens, so daß wild trainierende Ferrari und Maserati den Rallyefahrern entgegenkamen. Erst ab 1951 erfolgte eine „Parallelschaltung“!
- 8 H. J. Aldington fuhr ein Bristol 400 Cabriolet mit Farina-Karosserie, die drei anderen Wagen waren Sportlimousinen und wurden von Don Aldington, dem Tschechen Zdeněk Treybal und Tommy Wisdom gefahren. 1945 erhielt Frazer Nash im BMW-Werk München sämtliche Motordaten des BMW 528 zum Zwecke der Fertigung solcher Motoren in Großbritannien. Dort kam es zu einer Kooperation mit der Bristol Aeroplane Company; die Motoren wurden sowohl in sportlichen Bristol-Limousinen als auch in Frazer Nash-Sportwagen eingebaut. BMW-Chefingenieur Fritz Fiedler wurde für diese Tätigkeit angeworben und arbeitete von 1947 bis 1950 in England für diese beiden Firmen.
- 9 In den Folgejahren wurde deshalb die Strecke in der Schweiz auf ein symbolisches Minimum reduziert.
- 10 Der Leichtathlet und mehrfache Olympiasieger Emil Zatopek (London 1948 10.000 Meter, Helsinki 1952 5.000 m, 10.000 m und Marathon) blieb stets ein Kritiker des kommunistischen Regimes in der Tschechoslowakei.
- 11 Auf Basis des Skoda 1102 „Tudor“ Tourenwagens.
- 12 Jean-Paul Colas und J. Masset.
- 13 Die italienische Autostrada hatte damals keinen Mittelstreifen. Bei Gegenverkehr war das Überholen ein Problem, womit diese Sonderprüfung zum Glücksspiel werden konnte.
- 14 Nach diesem Erfolg wurde Landon auch zum Koordinator der Rallye-Einsätze von Renault bestellt.
- 15 Siehe nächstes Kapitel, die Österreichische Alpenfahrt in den Fünfziger Jahren.
- 16 Vater des Grand Prix-Fahrers Jacky Ickx.
- 17 Die neue Klassengrenze war mit 700 ccm festgelegt, doch Frankreich erwirkte eine Übergangsregelung (Renault 4CV!).
- 18 Porsche-Fahrer gewannen noch drei weitere Alpenpokale: Hans Leo v. Hoesch, Francisco Bultó-Marqués und de Caralt.
- 19 Der Salmson 2500S war das letzte Modell dieser Marke, die Automobilproduktion endete 1957.
- 20 Schreiben von Mme Odette Avril vom 19. Juni 2004 an den Verfasser, Telefongespräche und ihre Memoiren. Henry Avril mußte seinen Zeiteinsatz aus beruflichen Gründen reduzieren. Immerhin fand er Zeit, beim Aufbau der Tour de Corse wertvolle Hilfe zu geben. Gaston Descollas ließ sich scheiden und übersiedelte nach Paris, und René Carrière geriet 1953 in finanzielle Schwierigkeiten (seither wurde sein Name im A.C. de Marseille et Provence nie wieder erwähnt). Auf nationaler Ebene machte die Fédération Française du Sport Automobile dem Automobile Club de France die Sporthoheit streitig. Hand in Hand damit ging wie überall eine zunehmende Professionalisierung des Sportgeschehens.
- 21 Das Straßenrennen um die Coppa d'Oro delle Dolomiti wurde 1956 zum letzten male gefahren.
- 22 Jean-Marie Catalin hatte 1954 die Rennleitung von René Carrière übernommen. Er war eher unscheinbar und zurückhaltend, auch verfügte er nicht über die breite Sportererfahrung seiner Vorgänger.
- 23 Oreiller's Triumph bei den Olympischen Winterspielen 1948 in St. Moritz machte ihn weltberühmt. Er verunglückte 1962 in Monthéry tödlich.
- 24 Der Bruder des 1959 verunglückten Grand Prix-Fahrers Jean Behra.
- 25 Hans Joachim Walter gewann 1961 die Rallye-Europameisterschaft.
- 26 Der damals dramatisch anwachsende alpenüberschreitende Straßenverkehr ließ hierfür nur mehr wenig Raum. Wie das explodierende Verkehrsaufkommen zum forcierten Bau moderner Alpenstraßen und -autobahnen zwang, ist in all seiner Dramatik nirgends so plastisch dargelegt wie in dem Bericht *Die Alpenstraßen* des damaligen A.D.A.C.-Vizepräsidenten Hans Bretz an die Organisation Mondiale du Tourisme et de l'Automobile (O.T.A.) aus dem Jahre 1963 (Graf Seherr-Thoss-Archiv). – Statistische Daten über die explosionsartige Zunahme des alpenüberschreitenden Straßenverkehrs Richtung Italien (1950 bis 1985) bei H.C. Graf Seherr-Thoss, *Die Rolle des Automobils in der Industriegesellschaft*, in W. Meighörner-Schardt (Hrsg.), *Räderwerk*, Bonn 1989.
- 27 Im vergeblichen Bemühen um Kostensenkung schuf die C.S.I. für 1966 und 1967 jeweils drei Europameister (einen pro Kategorie) an-

statt eines einzigen. In den Läufen wurden Punkte aber nur für jeweils zwei der drei Kategorien vergeben. Das System war selbst für Fachleute völlig unüberschaubar und verwirrend. Es wurde erst 1968 über Initiative von Martin Pfundner abgeschafft. Seither gibt es eine Marken- und eine Fahrermeisterschaft.

- 28 Peter Browning, als vormaliger BMC-Sportleiter ein Intimkenner des A.C. de Marseille, urteilte 1971 in *rallye racing*: „Sowohl die Werksmannschaften als auch die privaten Teams sahen keinen Sinn mehr in der Beteiligung an dieser Rallye. Die Organisatoren verloren völlig den Kontakt zum aktuellen Rallyegeschehen.“
- 29 Finanzielle Unterstützung kam 1971 von der BP.

## Zurück zu den Wurzeln

- 1 Maurice Gatsonides baute nur wenige dieser interessanten Sportwagen mit Duraluminium-Karosserie und V8-Motoren von Ford oder Mercury.
- 2 Sie gewann 1954 auch die Damenwertung der Europameisterschaft der Tourenwagenfahrer, die damalige Rallye-EM.
- 3 Beraneks Berechnung ist etwas arbiträr. Er bezieht die Österreich-Ungarische Wertungsfahrt 1925, die Internationalen Alpenfahrten 1928, 1929, 1931, 1932 und 1935 (nicht aber die der Jahre 1934 und 1936) sowie Bodensee-Balaton 1936 (nicht aber Balaton-Bodensee 1937) in seine 19 Österreichischen Alpenfahrten bis zum Zweiten Weltkriege ein. Andererseits läßt er die Gesellschafts-Alpenfahrt 1925, die Alpenländische Kartellfahrt 1928, die Fahrten um den Österreichischen Alpenpokal 1930 und 1935 und die Ersatzbrennstoff-Alpenfahrt 1934 unberücksichtigt. Eine nachträgliche Korrektur erbrächte ein Manko von zwei Alpenfahrten, das aber vernünftigerweise durch Einbeziehung der Deutschen Alpenfahrten 1938 und 1939 (fast nur auf österreichischem/ostmärkischen Boden ausgetragen) auszugleichen wäre.
- 4 Sohn von Wolfgang Denzel.
- 5 Verbesserte Tourenwagen (Gruppe 2).
- 6 Das österreichische Nationalteam unter Dr. Arnulf Pilhatsch als Kapitän gewann diese Europa-Rallyetrophäe der F.I.A.
- 7 Die Commission Sportive Internationale der F.I.A. führte später den Namen F.I.S.A.
- 8 Der älteste Bruder von Ferdinand Piëch, dem langjährigen Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen-Gruppe.
- 9 Nicht exakt an der im Roadbook angegebenen Stelle etabliert.
- 10 Der Vision der damaligen ÖAMTC-Generalsekretäre vom modernen Dienstleistungsunternehmen stand die Alpenfahrt im Wege, nicht zuletzt angesichts der damals im Club herrschenden internen Machtkämpfe, siehe auch M. Pfundner, *Vom Semmering zum Grand Prix*, pp. 325 und 352/353.
- 11 Dreißig Jahre später (1999) fand ein Frazer Nash Raid to the South Tyrol statt, und auch Aldington's 100. Geburtstag, 2002 in Brooklands gefeiert, stand ganz im Zeichen seiner Alpenfahrt-Leistungen von 1932 bis 1934.
- 12 Laut offiziellem Albo d'Oro der Rallye delle Alpi Orientali fand sie elfmal von 1965 bis 1975 statt, dann 1978, und schließlich wieder alljährlich ab 1987. Dazwischen klaffen Löcher ohne Veranstaltung, doch wurden auch diese Jahre mitgezählt, um 2009 auf die ehrfurchtgebietende, aber unfundierte Zahl von 45 zu kommen.

## Abkürzungen

Die Nationalität (von Fahrern etc.) wird durch die Internationalen Kfz-Erkennungszeichen ausgewiesen.

AAZ	Allgemeine Automobil Zeitung	GT	Grand Tourisme
A.C.	Automobile Club	Hon.	Honourable
A.C.F.	Automobile Club de France	H.P., h.p.	Horse Power
A.C.M.P.	Automobile Club de Marseille et Provence	jun., Jr.	Junior
A.C.S.	Automobil Club der Schweiz	K.A.C.	Kärntner Automobil Club
A.D.A.C.	Allgemeiner Deutscher Automobil Club	K.J.A.K.	Kraljevski Jugoslovenski Automobilski Club
A.I.A.C.B.	Alliance Internationale des Automobile Clubs Reconnus	k. k.	kaiserlich-königlich
ARBÖ	Auto-, Motor- und Radfahrerbund Österreichs	k. u. k.	kaiserlich und königlich
A.V.C.A.	Automobil Veteranen Club Austria	Lt. Col.	Lieutenant Colonel (Oberstleutnant)
A.v.D.	Automobil Club von Deutschland	NS	nationalsozialistisch
Capt.	Captain	N.S.K.K.	Nationalsozialistisches Kraftfahr-Korps
ccm	Kubikzentimeter	obv	hängende Ventile
Col.	Colonel (Oberst)	O.N.S.	Oberste Nationale Sportbehörde (Deutschland)
C.S.I.	Commission Sportive Internationale	Ö.A.C.	Österreichischer Automobil Club
CV	chevaux (Pferdestärken)	ÖAMTC	Österreichischer Automobil, Motorrad und Touring Club
D.D.A.C.	Der Deutsche Automobil Club	Ö.A.S.C.	Österreichischer Automobil Sport Club
DDR	Deutsche Demokratische Republik	O.S.K.	Oberste Nationale Sportkommission (Österreich)
Dott.	Dottore	Ö.T.C.	Österreichischer Touring Club
Dr. h. c.	Ehrendoktor	PS	Pferdestärke
Erzg	Erzherzog	R.A.C.	Royal Automobile Club
EM	Europameisterschaft	R.A.C.I.	Reale Automobile Club d'Italia
F.I.A.	Fédération Internationale de l'Automobile	Rr	Ritter
F.I.S.A.	Fédération Internationale du Sport Automobile	sen., Sr.	Senior
Frhr	Freiherr	SS	Schutzstaffel
frs	französische Francs		
Gfin	Gräfin		

## Rallye des Alpes Françaises 1932–1971 (Fortsetzung)

N°	Jahr/ Datum	Marseille nach:	durch Staaten	Distanz km	Gestartet	Gewertet	Alpen- Pokale	Gesamtsieger
15.	1952 11/17 Juli	Cannes	F,I,A,CH	5.291	85	25	10	Frhr & Freifrau Alex v. Falkenhausen (D), BMW 328
16.	1953 10/16 Juli	Cannes	F,I,A,D,CH	5.089	101	54	25	Helmut Polensky/Walter Schlüter (D), Porsche 1500
17.	1954 9/16 Juli 1955 abgesagt	Cannes	F,I,A,D,CH	5.565	79	37	11	Wolfgang Denzel/Hubert Stroinigg (A), Denzel 1500
18.	1956 6/15 Juli 1957 abgesagt	Marseille	F/I/YU	4.105	85	34	17	Michel Collange/Robert Huguet (F), Alfa Giulietta
19.	1958 4/12 Juli	Marseille	F/I/CH	5150	58	25	7	Bernard Consten/Roger de Lageneste (F), Alfa Giulietta
20.	1959 25/29 Juni	Cannes	F/I/A	5840	59	27	9	Paul Condriker/Georges Robin (F), Renault Dauphine
21.	1960 26/30 Juni	Cannes	F/I/CH	5010	65	39	6	Roger de Lageneste/Henri Gréder (F), Alfa Giulietta
22.	1961 24/28 Juni	Cannes	F/I/CH	2990	66	25	1	Donald Morley/Erle Morley (GB), Austin-Healey
23.	1962 16/21 Juni	Cannes	F/I	4057	48	28	5	Donald Morley/Erle Morley (GB), Austin-Healey
24.	1963 20/25 Juni	Marseille	F/CH/I	5795	78	24	6	Jean Rolland/Gabriel Augias (F), Alfa Giulietta
25.	1964 23/28 Juni	Monaco	F/CH/I	5580	75	25	7	Jean Rolland/Gabriel Augias (F), Alfa Giulia TZ
26.	1965 19/25 Juli	Monaco	F/CH/I	5520	95	22	8	René Trautmann/Mme Claudine Bouchet (F), Lancia Flavia
27.	1966 5/10 Sept	Cannes	F	5.990	80	19	7	Jean Rolland/Gabriel Augias (F), Alfa Romeo GTA
28.	1967 4/9 Sept	Menton	F	5704	79	15	4	Paddy Hopkirk/Ron Crellin (EIR/GB), Mini Cooper S
29.	1968 2/7 Sept	Juan-les Pins	F	5790	64	12	5	Jean Vinatier/Jean-François Jacob (F), Renault Alpine
30.	1969 1/6 Sept	Juan-les Pins	F	5740	70	41	6	Jean Vinatier/Jean-François Jacob (F), Renault Alpine
31.	1970 abgesagt							
32.	1971 21/26 Juni	Marseille	F	2540	54	11	2	Bernard Darniche/Alain Mahé (F), Renault-Alpine

Die Veranstaltung trug in manchen Jahren auch die Namen Rallye International des Alpes, Critérium International des Alpes und Coupe des Alpes. Sie zählte ab 1955 stets zu den Rallye-Meisterschaften der F.I.A., ausgenommen 1968/69. 1971 wurden wegen ungenügender Starterzahl keine F.I.A.-Punkte vergeben.

Anmerkungen auf S. 179

- 27 Der Start erfolgte stets in Marseille, mit Ausnahme von 1938/39 (Aix-les-Bains) und 1946 (Annecy).  
 28 Infolge der Annexion Österreichs 1938 mit deutscher Sportlizenz und Nationalität.  
 29 Gesamtsieger Robert Manzon, Simca 8, mit 100 Strafpunkten.

## Rallye des Alpes Françaises 1932–1971 (Fortsetzung)

### Alle Alpenpokale 1952–1971

(gereiht gemäß Gesamtklassement)

**1952 (10):** Frhr & Freifrau Alex v. Falkenhausen (D), BMW 328; Maurice Gatsonides/George Samworth jun. (NL/US), Jaguar XK 120; Ernest de Regibus/Pierre Chaix (F), Renault 4CV; Ian & Pat Appleyard (GB), Jaguar XK 120; René Fabre/Jacques Fabre (F), Dyna Panhard; Louis Picon/Turquetil (F), Renault 4CV; Ferdinando Gatta/Jacques Ickx (I/B), Lancia Aurelia B20; George Murray-Frame/John Pearman (GB), Sunbeam-Talbot 90; Mike Hawthorn/R. W. „Chippy“ Chipperton (GB), Sunbeam-Talbot 90; Stirling Moss/John Cutts (GB), Sunbeam-Talbot 90.

**Coupe d'Or: Ian Appleyard (GB), Jaguar.**

**1955 (25):** Helmut Polensky/Walter Schlüter (D), Porsche 1500; Rudolf Sauerwein/Max Nathan (D), Porsche 1500; Jacques Herzet/Lucien Bianchi (B), Ferrari 166; Kurt Zeller/Hans Wencher (D), Porsche 1500; Ian Appleyard/Mrs. Pat Appleyard (GB), Jaguar XK 120; Frhr & Freifrau Alex v. Falkenhausen (D), Frazer Nash; Herr u. Frau Hans Leo v. Hoersch (D), Porsche 1500; Ferdinando Gatta/Cottino (I), Lancia B20 2500; Conte Johnny Lurani/di Sambuy (I), Lancia B20 2500; Charles Fraikin/Olivier Gendebien (B), Jaguar XK 120; Raymond Stempert/Georges Schwartz (F), Panhard 750; Francisco Bultó-Marqués/José M. Llobet (E), Porsche 1500; Salvador Fabregas-Bas/C. Apezteguia (E), Lancia B20 2500; Stirling Moss/John Cutts (GB), Sunbeam Alpine; Marcel Schwob d'Héricourt/Alziary de Roquefort (F), Panhard 850; de Caralt/I. Blesa (E), Porsche 1500; M. & Mme Chieusesse (F), Panhard 850; George Murray-Frame/John Pearman (GB), Sunbeam Alpine; Paul Persoglio/Gatinel (F), Renault 4CV; John Fitch/Peter Miller (US/GB), Sunbeam Alpine; M. Poletti/Cipriani (F), Simca; Mr. & Mrs. Reg Mansbridge (GB), Jaguar XK 120; Asso/Giuseppe Borelly (F/I), Alfa Romeo 1900; Miss Sheila van Damme/Mrs. Anne Hall (GB), Sunbeam Alpine; Marion/Champel (F), Citroën 15-6.

**1954 (11):** Wolfgang Denzel/Hubert Stroinigg (A), Denzel; Jean Redélé/Louis Pons (F), Renault 4CV; Yves Lesur/Maurice Foulgoc (F), Renault 4CV; Henry O'Hara Moore/John Gott (GB), Frazer Nash; Paul Guiraud/Henri Beau (F), Peugeot 203; Maurice Gatsonides/Rob Slotemaker (NL), Triumph TR2; Bill Burton/Burke (GB), Aston Martin; Heinz Meier/Hermann Luba (D), DKW 5=6; Roger Rauch/Bousson (F), Salmson 2500; Stirling Moss/John Cutts (GB), Sunbeam Alpine; Paul Barbier/Robert Rastit (F), Peugeot 203.

**Coupe d'Or: Stirling Moss (GB), Sunbeam-Talbot.**

### 1955: abgesetzt

**1956 (17):** Michel Collange/Robert Huguet (F), Alfa Romeo Giulietta Sprint; Claude Storez/Robert Buchet (F), Porsche; „Chuck“ Wayne/D. D. Kriplen (US), Porsche; André Blanchard/Guy Jouanneaux (F), Denzel; Jean-Pierre Estager/Jean Pebrel (F), Ferrari; Paul Ernst Strähle/Hans Wencher (D), Porsche; Cuth Harrison/Edward Harrison (GB), Ford Zephyr; Maurice Gatsonides/Ed Pennybacker (NL/US), Triumph TR5; Marcel Lauga/François Lauga (F), Denzel; P. David/J. Metin (F), Peugeot; Graf Charles de Salis/Capt. McGregor (GB), Aston Martin; Denis Scott/S. Asbury (GB), Ford; Paddy Hopkirk/Willy Cave (EIR/GB), Triumph TR5; Hans & Philip Kat (NL), Triumph TR5; Mrs. Nancy Mitchell/Miss Pat Faichney (GB), MG; L. Griffiths/T. Norman Blockley (GB), Triumph TR5; Tommy Wisdom/Miss Ann Wisdom (GB), Triumph TR5.

**Coupe d'Argent: Maurice Gatsonides (NL), Jaguar & Triumph.**

### 1957: abgesetzt

**1958 (7):** Bernard Consten/Roger de Lageneste (F), Alfa Romeo Giulietta S.V.; Guy Clarou/Pierre Gelé (F), Alfa Romeo Giulietta Berlina; Max Riess/Hans Wencher (D), Alfa Romeo Giulietta Berlina; Keith Ballisat/Alain Bertaut (GB/F), Triumph TR5; Edward Harrison/B.P.R. Haberson (GB), Ford Zephyr; Peter Harper/Peter Jopp (GB), Sunbeam Rapier; William Shepherd/John Williamson (GB), Austin-Healey 100-6.

**1959 (9):** Paul Condroller/Georges Robin (F), Renault Dauphine; Hermann Kühne/Hans Wencher (D), Auto-Union/DKW; Paddy Hopkirk/Jack Scott (EIR/GB), Sunbeam Rapier; Jacques Rey/André Guilhaudin (F), DB-Panhard; Peter Riley/Alec Plus (GB), Ford Zephyr; Peter Jopp/Les Leston (GB), Sunbeam Rapier; Cuth Harrison/John Harrison (GB), Ford Zephyr; Edward Harrison/J. William Fleetwood (GB), Ford Zephyr; I. D. „Tiny“ Lewis/Tony Nash (GB), Triumph Herald.

**1960 (6):** Roger de Lageneste/Henri Gréder (F), Alfa Romeo Giulietta S.S.; Miss Pat Moss/Miss Ann Wisdom (GB), Austin-Healey 3000; José Behra/René Richard (F), Jaguar 5.8; Eugen Böhringer/Hermann Socher (D), Mercedes 220SE; G. „Bobby“ Parkes/G. Howarth (GB), Jaguar 5.8; René Trautmann/Jean Claude Ogier (F), Citroën ID 19.

**1961 (1):** Donald Morley/Erle Morley (GB), Austin Healey 3000.

**1962 (5):** Donald Morley/Erle Morley (GB), Austin-Healey 3000; Hans Joachim Walter/Kurt Schoettler (D), Porsche Carrera; Miss Pat Moss/Mrs. Pauline Mayman (GB), Austin-Healey; Mike Sutcliffe/Roy Fidler (GB), Triumph TR4; René Trautmann/Patrick Chopin (F), Citroën DS 19.



## Rallye des Alpes Françaises 1932–1971 (Fortsetzung)

**1965 (6):** Jean Rolland/Gabriel Augias (F), Alfa Romeo Giulietta; Rauno Aaltonen/Tony Ambrose (SF/GB), Morris Mini Cooper S; Henry Taylor/Brian Melia (GB), Ford Cortina GT; David Seigle-Morris/Barry Hercock (GB), Ford Cortina GT; René Trautmann/Yves Cherel (F), Citroen DS 19; Mrs. Pauline Mayman/Miss Valerie Domleo (GB), Morris Mini Cooper.

**Coupe d'Argent: René Trautmann (F), Citroën.**

**1964 (7):** Jean Rolland/Gabriel Augias (F), Alfa Romeo; Vic Elford/David Stone (GB), Ford; Donald Morley/Erle Morley (GB), Austin-Healey; Rauno Aaltonen/Tony Ambrose (SF/GB), Mini Cooper; Jacques Rey/Jean Pierre Hanrioud (F), Porsche; Erik Carlsson/Gunnar Palm (S), Saab; John Wadsworth/Peter Cooke (GB), Mini Cooper.

**Coupe d'Argent: Donald Morley (GB), Austin-Healey.**

**1965 (8):** René Trautmann/Mme Claudine Bouchet (F), Lancia; Timo Mäkinen/Paul Easter (SF/GB), Mini Cooper; Henry Taylor/Brian Melia (GB), Ford; Paddy Hopkirk/Henry Liddon (EIR/GB), Mini Cooper; Jean-François Piot/Jean-François Jacob (F), Renault Gordini; Jean Vinatier/H. Melot (F), Renault Gordini; Jean Claude Ogier/B. Ogier (F), Citroën; Tony Fall/Mike Wood (GB), Mini Cooper.

**Coupe d'Argent: Paddy Hopkirk (EIR), Triumph, Sunbeam & Mini-Cooper.**

**1966 (7):** Jean Rolland/Gabriel Augias (F), Alfa Romeo; Roger Clark/Brian Melia (GB), Ford; Jean-François Piot/Jean-François Jacob (F), Renault; Henri Gréder/Gilbert Staepelaere (F/B), Ford; Noël Labaune/Paul Etienne (F), Alfa Romeo; Lucien Bianchi/Christian Delferrier (B/F), Citroën; Jean Pierre Nicolas/Claude Roure (F), Renault.

**Coupe d'Argent: Jean Rolland (F), Alfa Romeo.**

**1967 (4<sup>o</sup>):** Paddy Hopkirk/Ron Crellin (EIR/GB), Mini Cooper; Bernard Consten/Jean-Claude Peray (F), Alfa Romeo; Jean-Claude Gamet/Michel Gamet (F), Alfa Romeo, Harry Källström/Gunnar Hügghom (S), Renault Gordini.

**1968 (5):** Jean Vinatier/Jean-François Jacob (F), Renault Alpine; Jean-Louis Barailler/Philippe Fayel (F), Alfa GTA; René Trautmann/Mme Claudine Trautmann (F), Lancia Fulvia HF.

**1969 (6):** Jean Vinatier/Jean-François Jacob (F), Renault Alpine; Jean-Claude Andruet/Patrice Ecot (F), Renault Alpine; Jorma Lukenius/Seppo Halme (S/SF), Renault Alpine; René Trautmann/Mme Claudine Trautmann (F), Lancia Fulvia HF; Harry Källström/Gunnar Hügghom (S), Lancia Fulvia HF; Jean Pierre Nicolas/Claude Roure (F), Renault Alpine.

**1970: abgesagt**

**1971 (2):** Bernard Darniche/Alain Mahé (F), Renault Alpine; Jean Vinatier/Mlle Lucette Pointet (F), Renault Alpine.

**Coupe d'Or: Jean Vinatier (F), Renault Alpine.**

Von 1958 bis 1971 wurden insgesamt 166 Coupes des Alpes vergeben, dazu drei Coupes d'Or und fünf Coupes d'Argent.

## Jugoslovanska Alpska Vožnja 1952-1956

Auto Moto Zveza Slovenije, Start & Ziel in Bled

Jahr/Datum	Distanz	Gesamtsieger
1952, 7 Sept	257 km	Alfred Bolz (Saar), Peugeot 205
1953, 6 Sept	257 km	Freiherr Alex v. Falkenhausen (D), BMW 528
1954, 5 Sept	372 km	Wolfgang Denzel (A), Denzel 1500
1955, 4 Sept	372 km	Dušan Malerič (YU), Porsche 1500
1956, 23 Sept	357 km	abgesagt

# Österreichische Alpenfahrt 1949–1973

Österreichischer Automobil-, Motorrad- und Touring Club

**1949** 27/29 Aug, Zell am See, 1.056 km, 48 Starter, 52 im Ziel, 17 klassiert

1.	#117 Karel Vrdlovec	CS	Tatraplan	466 Gutp.	ASE	1. T2000
2.	#116 Alois Kopečný	CS	Tatraplan	462	S	2. T2000
3.	#115 Adolf Vermirovsky	CS	Tatraplan	445	S	3. T2000
4.	#114 Josef Chovanec	CS	Tatraplan	438	S	4. T2000
5.	#142 Wolfgang Denzel	A	VW WD Equipment	421	ASE	1. S1100
6.	#151 Georg Fallenegger	A	BMW 527/28	412	ASE	1. S2000
9.	#105 Max Lindner	CH	Simca 1100	339	ASE	1. T1100
15.	#141 Ludwig Breit	A	Steyr 220	31	AS	1. Tu2000

**1950** 24/25 Juni, Velden, 1.275 km, 56 Starter, 35 im Ziel, 35 klassiert

1.	#98 Karl Hirsch	A	Lancia Aprilia	595 Gutp.	AGE	1. T1500
2.	#89 Max Lindner	CH	Fiat 1100	590	GE	1. T1100
3.	#116 Rolf Gürtler	A	Tatraplan	586	S	1. T2000
4.	#88 Georg Theiler	CH	Simca	585	S	2. T1100
5.	#122 Stefan Brugger	CH	Hillman Minx	575	S	2. T1500
6.	#158 Otto Mathé	A	VW64-Porsche 1100	556	AGE	1. S1100
6.	#155 Georg Fallenegger	A	BMW 527/28	556	AGE	1. S2000

**1951** Mitveranstalter ADAC, 16/17 Juni, Kitzbühel, 1.375 km, 111 Starter, 63 im Ziel, 58 klassiert

1.	#29 Rudolf Smoliner	A	Lancia Aprilia	880 Gutp.	G	1. T1500
2.	#50 Alois Kopečný	CS	Tatraplan	870	AGE	1. T2000
3.	#52 Adolf Brudes	D	Borgward	865	SE	2. T1500
4.	#50 Graeco Muratti	I	Lancia Aprilia	860	S	3. T1500
5.	#4 Helm Glöckler	D	Renault 4CV	849	AGE	1. S 750
6.	#26 Erich Knitel	A	Lancia Aprilia	846	S	4. T1500

**1952** 21./22. Juni, Velden, 1.065 km, 75 Starter, 60 im Ziel, 52 klassiert, 58 strafpunktfrei

1.	#16 Siegfried v. Pachernegg	A	Denzel 1100	0 Strafp.	229 Gutp.	AGE	1. S1100
2.	#82 Paul Stegelmann	D	Volkswagen 1100	0	208	G	2. S1100
3.	#8 Peter Graf Orsich	D	Porsche 1500	0	188	GE	1. S1500
4.	#87 Hendrick Beckers	D	Renault 4CV	0	182	GE	1. S750
5.	#19 Adolf Vianden	D	Porsche 1100	0	180	G	3. S1100
6.	#26 Friedrich Bezdek	A	Dyna Panhard	0	177	G	2. S750
7.	#58 Karl Hirsch	A	Lancia Aprilia	0	174	AGE	1. T1500

**1955** 19/21 Juni, Gmunden, 1.575 km, 48 Starter, 29 im Ziel & klassiert, 14 strafpunktfrei

1.	#8 Hubert Brand	D/A	DKW	0 Strafp.	659 Gutp.	G	1. T750
2.	#2 Hans Wencher	D	Renault 4CV	0	654	G	2. T750
3.	#56 Paul Stegelmann	D	Volkswagen 1100	0	577	AGE	1. S1100
4.	#49 Wolfgang Denzel	A	Denzel 1500	0	540	G	1. S1500
5.	#25 Paul Ernst Strähle	D	Volkswagen 1100	0	459	G	2. S1100
6.	#17 Lothar Stiglechner	A	Steyr-Fiat 1100	0	369	AGE	1. T1100

1954 10/15 Juni, Velden, 1.488 km, 53 Starter, 42 im Ziel, 57 klassiert, 5 strafpunktfrei

1.	#58 Wolfgang Denzel	A	Denzel 1500	0 Strafp.	455 Gutp	AGE	1. S1500
2.	#54 Paul Ernst Strähle	D	Volkswagen 1500	0	585	G	2. S1500
3.	#15 Karl Hirsch	A	DKW 5=6	0	580	G	1. T1000
4.	#54 Joachim Springer	D	Ford	0	251	G	1. T1500
5.	#56 Günther Wyss	CH/A	Peugeot 205	0	225	G	2. T1500
6.	#51 Fritz Bösmiller	D	Fiat 1100	2	588	SE	5. T1500

1955 16/19 Juni, Velden, 1.460 km, 50 Starter, 51 im Ziel & klassiert, 2 strafpunktfrei

1.	#17 Karl Hirsch	A	DKW 5 = 6	0 Strafp.	495 Gutp.	G	1. T1000
2.	#57 Willy Löwinger	A	Simca	0	589	G	1. T1500
3.	#21 Otto Sensburg	D	DKW 5 = 6	2	508	SE	2. T1000
4.	#20 Alfred Hartmann	D	DKW 5 = 6	2	487	S	5. T1000
5.	#58 Günther Wyss	CH/A	Peugeot 205	2	518	S	2. T1500
6.	#57 Schorsch Meier	D	BMW 502	5	521	SE	1. Tü1600

1956 15/17 Juni, Mariazell, 1.482 km, 47 Starter, 27 im Ziel, 25 klassiert, 10 strafpunktfrei

1.	#59 Wolfgang Denzel	A	BMW 502	0 Strafp	599 Gutp	AGE	1. S
2.	#25 Walter Schatz	D	DKW	0	585	AGE	1. T1000
3.	#56 Siegf. v. Pachernegg	A	Simca	0	581	GE	1. T1500
4.	#1 Alois Wiener	A	Goggomobil	0	525	GE	1. T500
4.	#4 Stefan Pavesic	A	Goggomobil	0	525	GE	1. T500
6.	#6 Hermann Bauer	A	Goggomobil	0	522	G	5. T500

1957 15/16 Juni, Bad Aussee, 1.497 km, 48 Starter, 41 im Ziel & klassiert, 55 strafpunktfrei

1.	#48 Arnulf Pilhatsch	A	BMW 502	0 Strafp.	985 Gutp.	AGE	1. Tü1600
2.	#50 Siegfried v. Pachernegg	A	Simca	0	955	GE	1. T1500
3.	#9 Hans Hartinger	A	BMW-Isetta	0	950	GE	1. T550
4.	#54 Hans Krajacic	A	Simca	0	927	G	2. T1500
5.	#7 Stefan Pavesic	A	Goggomobil	0	919	G	2. T550
6.	#42 Wick Fuchs	A	Borgward	0	914	GE	1. T1600
19.	#51 Hans Bauer	I/A	Alfa Giulietta SV	0	797	AGE	1. S1500

1958 6/8 Juni, Velden, 1.699 km, 71 Starter, 54 im Ziel & klassiert, 55 strafpunktfrei

1.	#48 Georg Kaufmann	A	Alfa Giulietta	0 Strafp	1.080 Gutp	AGE	1. T1500
2.	#50 Siegf. Gerstmeier	A	DKW	0	1.077	GE	1. T1000
5.	#16 Hans Hartinger	A	BMW 600	0	1.068	GE	1. T700
4.	#10 Hans Weingartmann	A	Puch 500	0	1.056	GE	1. T500
5.	#11 Walter Krammer	A	Puch 500	0	1.048	G	2. T500
6.	#5 Alois Wiener	A	Goggomobil	0	1.044	G	5. T500

1959 11/14 Juni, Velden, 1.699 km, 63 Starter, 46 im Ziel & klassiert, 55 strafpunktfrei

1.	#24 Alex v. Falkenhausen	D	BMW 600	0 Strafp.	900 Gutp.	AGE	1. T600
1.	#90 Arnulf Pilhatsch	A	VW-Denzel 1281	0	900	AGE	2. S1500
5.	#11 Richard Cancola	A	Puch 500	0	898	GE	1. T500
5.	#51 Alex Mayer	A	Simca	0	898	GE	1. T1500
5.	#64 Oskar Vogl	A	Peugeot	0	898	G	1. T1600
6.	#67 Alois Mark	CS	Tatra 2472	0	889	GE	1. Tü1600
7.	#75 Walter Huber	A	Porsche 1500	0	887	AGE	1.GT1500
7.	#56 Rudolf Dorn	A	DKW	0	887	GE	1. T1000

1960 26/29 Mai, Velden, 1.680 km, 75 Starter, 56 im Ziel & klassiert, 59 strafpunktfrei

1.	#25 Franz Prach	A	Puch 500	0 Strafp	1.260Gutp	AGE	1. T500
2.	#72 Alex Mayer	A	Alfa Giulietta	0	1.260	GE	1. T1500
5.	#96 Eberhard Mahle	D	Mercedes 220 SE	0	1.260	GE	1. T1600
4.	#24 Ferdinand Mitterbauer	A	NSU Prinz	0	1.260	GE	1. T600
5.	#52 Alex v. Falkenhausen	D	BMW 700	0	1.256	GE	1. T700
6.	#105 Arnulf Pilhatsch	A	BMW 700	0	1.242	AGE	1.GT1500

1961 1/4 Juni, Velden, 1.591 km, 95 Starter, 68 im Ziel, 66 klassiert, 45 strafpunktfrei

1.	# 121 Rudolf Trefz	D	Porsche 1600	0 Strafp.	1.620Gutp	AGE	1.GT1600
2.	#11 Johann Ortner	A	Puch 500	0	1.617	AGE	1. T500
3.	#110 Arnulf Pilhatsch	A	BMW 700	0	1.616	AGE	1. S1500
4.	#98 Otto Karger	A	Volvo	0	1.615	GE	1. T1600
5.	#56 Franz Binder	A	DKW 980	0	1.608	GE	1. T1000
5.	#64 Sepp Rieser	A	DKW 980	0	1.608	GE	1. T1000

1962 31 Mai/5 Juni, Velden, 1.180 km, 88 Starter, 65 im Ziel & klassiert, 55 strafpunktfrei

1.	#4 Johann Ortner	A	Puch 500	0 Strafp	2.095Gutp	AGE	1. T500
2.	#79 Arnulf Pilhatsch	A	Volvo	0	2.091	GE	1. T1600
5.	#20 Walter Krammer	A	Puch 650	0	2.089	GE	1. T700
4.	#18 Alois Wiener	A	Isar 600	0	2.076	GE	1. T600
5.	#55 Georg Kaufmann	A	DKW	0	2.070	GE	1. T850
6.	#94 Otto Karger	A	Volvo	0	2.058	GE	1. T2000
11.	#117 Gert Greil	A	Porsche Carrera	0	2.047	AGE	1 GT1600

1963 25/25 Mai, Velden, 1.245 km, 95 Starter, 45 im Ziel & klassiert, 25 strafpunktfrei

1.	#110 Ferdinand Mitterbauer	A	NSU Prinz	0 Strafp.	2.057Gutp	AGE	1. T600
2.	#84 Georg Kaufmann	A	DKW 980	0	2.025	GE	1. T1000
5.	#51 Arnulf Pilhatsch	A	Volvo	0	2.019	GE	1. T1600
4.	#69 Herbert Kohlweis	A	MG 1100	0	2.015	GE	1. T1150
5.	#10 Wilfried Gass	D	Porsche Carrera	0	2.011	AGE	1.GT1600
6.	#127 Günther Schorn	A	Puch 500	0	2.010	GE	1. T500
9.	#2 Eduard Wieser	A	DKW	0	1.984	AGE	1. S1500

1964 35. Alpenfahrt, 28/30 Mai, Velden, 1.559 km, 85 Starter, 65 im Ziel & klassiert, 46 strafpunktfrei

1.	#2 Paddy Hopkirk/ Henry Liddon	EIR GB	Austin-Healey	0 Strafp	1.980 Gutp	AGE	1. GTu2000
2.	#65 Arnaldo Cavallari/ Rubieri	I	Alfa Romeo	0	1.977,2	AGE	1. T1600
5.	#80 Walter Pöltinger/ Ernst Merinsky	A A	Morris-Cooper	0	1.966,5	GE	1. T1050
4.	#48 Otto Karger/Peter Denzel	A	Volvo	0	1.959,7	GE	1. T2000
5.	#86 Georg Kaufmann/ Alfred Kling	A D	Auto Union	0	1.943,7	GE	1. T1000
6.	#42 Ernst Benedikt/Herle	A	Volvo	0	1.926,4	G	2. T2000

**1965 56. Alpenfahrt, 27/30 Mai, Velden, 1.512 km, 78 Starter, 45 im Ziel & klassiert, 6 strafpunktfrei**

1.	#56 Arnulf Pilhatsch/ Peter Lederer	A A	BMW 1800 TISA	0 Strafp	2.515,91 Gutp	AGE	1. T2000
2.	#85 Georg Kaufmann/ Franz Haßlinger	A A	DKW F12	0	2.259,77	GE	1. T1000
3.	#19 Johann Ortner/ Karl-Heinz Panowitz	A D	Steyr-Puch 650 TR	0	2.248,76	AGE	1.GT1000
4.	#77 Walter Roser/Peter Jakl	A	Renault R8 Gordini	0	2.244,85	GE	1.T1150
5.	#68 Alois Wiener/ Antonie Wiener	A A	Glas 1204 TS	0	2,211,08	GE	1. T1500
6.	# 58 Karl Obrecht/ P. Herzfeld	A A	Citroën DS 19	0	2.160,20	G	2. T2000

**1966 57. Alpenfahrt, 12/15 Mai, Velden, 1.664 km, 79 Starter, 57 im Ziel & klassiert, 5 strafpunktfrei**

1.	#58 Puddy Hopkirk/ Ron Crellin	EIR GB	BMC Cooper S	0 Strafp	2.500 Gutp	AGE	1. T1500
2.	#6 Günther Wallrabenstein/ Ernst Müller	D D	Porsche 911	0	2.447,41	AGE	1.GT2000
3.	#55 Alfred Burkhardt/ Otto Koch-Bodes	D D	Ford 20M TS	0	2.218,87	GE	1. T2500
4.	#51 Klaus Joachim Kleint/ G. Klapproth	D D	Ford 17M TS	1	2.102,50	SE	1. T1600
5.	#70 A. Buchbauer/ Gerald Brandstätter	A A	Renault R8 Gordini	2	2.115,97	S	2. T1500
6.	#44 Helmut Klomfar/ Ernst Marquart	A A	Volvo 122 S	5	2.170,16	S	2. T2500

**1967 58. Alpenfahrt, 9/15 Mai, Velden, 1.758 km, 66 Starter, 51 im Ziel & klassiert, 11 strafpunktfrei**

1.	#2 Sobieslaw Zasada/ Jerzy Dobrzanski	PL PL	Porsche 911 S	0	7.578,4	AGE	1. GT
2.	#55 Lasse Jönsson/ Lasse Ericsson	S S	Saab V4	180	7.550,6	ASE	1. T1600
3.	#22 Richard Bochnicek/ Günter Pfisterer	A A	Citroën DS 21	120	7.616,5	SE	1. T2500
4.	#25 Dieter Lambart/H.Vogt	D	Opel Rekord	0	7.618,2	G	2. T2500
5.	#16 Klaus Reichel/P. Pohl	D	BMW 2000 TI	0	7.790,0	G	3. T2500
6.	#26 Rudolf G. Schachinger/ Manfred Stepany	A A	Volvo 122S	0	7.902,8	G	4. T2500

**1968 59. Alpenfahrt, 15/19 Mai, Semmering, 1.914 km, 70 Starter, 52 im Ziel & klassiert, 14 strafp.frei**

1.	#55 Bengt Söderström/ Gunnar Palm	S S	Ford Escort	0 Strafp	4.957,9 Punkte	AGE	1. T1600
2.	#57 Hannu Mikkola/ Anssi Jarvi	SF SF	Lancia Fulvia HF	0	4.952,5	GE	1. T1500
3.	#60 Walter Roser/ Roman Loibnegger	A A	Renault Gordini	0	5.097,5	G	2. T1500
4.	#20 Arnulf Pilhatsch/ Gustav Hruschka	A A	BMW 2002	0	5.140,5	GE	1. T2000
5.	#58 Alcide Paganelli/ Mario Manucci	I I	Lancia Fulvia HF	0	5.408,8	G	3. T1500
6.	#46 Hermann Bennier/ Peter Urbanek	A A	BMW 1600 TI	0	5.425,4	G	2. T1600

1969 40. Alpenfahrt, 14/18 Mai, Semmering, 2.072 km, 65 Starter, 18 im Ziel & klassiert, 7 strafp.frei

1.	#55 Hannu Mikkola/ Mike Wood	SF/ GB	Ford Escort TC	0 Strafp.	7.485,8 Punkte	AGE	1. T1600
2.	#52 Harry Källström/ Gunnar Haggbom	S S	Lancia Fulvia HF	0	7.595,5	GE	1. T1500
3.	#54 Carl Orrenius/ Sölve Andreasson	S S	Saab V4	0	7.626,1	G	1. T1600
4.	#56 Simo Lampinen/ Arne Hertz	SF S	Saab V4	0	7.655,1	G	3. T1600
5.	#59 Lasse Jönsson/ Lasse Ericsson	S S	Saab V4	0	8.015,8	G	4. T1600
6.	#15 Harry Stapelaere/ André Aerts	B B	Ford 20M RS	0	8.158,0	GE	1. Tü2000
8.	#2 Sobieslaw Zasada/ Zenon Leszczuk	PL PL	Porsche 911 T	480	8.414,5	ASE	1. GTü1600

1970 41. Alpenfahrt, 6/10Mai, Mönichkirchen, 2.251 km, 54 Starter, 20 im Ziel & klassiert, 5 strafp.frei

1.	#5 Björn Waldegård/ Lars Nyström	S S	Porsche 911 S	0 Strafp.	9.016,8 Punkte	AGE	1. GTü1600
2.	#51 Håkan Lindberg/ Sölve Andreasson	S S	Saab V4	0	9.250,0	AGE	1. Spl.T1600
3.	#27 Jean-François Piot/ Jean Todt	F F	Ford Escort TC	0	9.297,6	G	2. Spl.T1600
4.	#29 Adrian Boyd/ David Crawford	GB GB	Ford Escort TC	60	10.058,8	S	3. Spl.T1600
5.	#17 Bernard Darniche/ Alain Mahé	F F	Alpine Renault	120	10.067,5	SE	1. GT1600
6.	#54 Walter Lux/ Hans Siebert	A A	VW 1500	180	10.550,1	B	3. Spl.T1600
11.	#64 Richard Bochnicek/ Sepp Kernmayer	A A	Citroen DS21	780	11.268,5	ABE	1. Tü1600

1971 42. Alpenfahrt, 12/15 Mai, Baden, 2.415 km, 54 Starter, 15 im Ziel & klassiert, 0 strafpunktfrei

1.	#7 Ove Andersson/ Arne Hertz	S S	Alpine Renault 1600	900 Strafp.	11.945 Punkte	ABE	1. GT1600
2.	#6 Alcide Paganelli/ Domenico Russo	I I	Fiat 124 Spyder	560	12.287	SE	2. GTü1600
3.	#40 Klaus Russling/ Franz Mikes	A A	VW 1502 S	560	12.850	ASE	1. Spl.T1600
4.	#57 Gernot Fischer/ Herbert Kohlweis	A A	VW 1502 S	500	15.055	S	2. Spl.T1600
5.	#11 Tony Fall/Mike Wood	GB	BMW 2002 ti	1.920	15.507	BE	1. Spl.Tü1600
6.	#45 Leopold Bosch/ Walter Starmann	A A	VW 1502 S	1.440	14.286	B	3. Spl.T1600
10.	#75 Walter Pöltinger/ Hans Hartinger	A A	BMW 2002 ti	2.040	15.995	ABE	1. Tü1600

1972 45. Alpenfahrt, 6/9 Sept, Baden, 2.463 km, 58 Starter, 9 im Ziel, 8 klassiert, 2 strafpunktfrei

1.	#1 Håkan Lindberg/ Helmut Eisendle	S I	Fiat 125 Spyder	0 Strafp.	15.425,0 Punkte	AGE	1. GTü1600
2.	#10 Günther Janger/ Harald Gottlieb	A A	VW 1502 S	0	15.905,5	AGE	1. Spl.Tü1600
5.	#12 Per Eklund/ Bo Reinicke	S S	Saab V4	600	16.557,5	SE	1. Spl.Tü1600
4.	#35 Herbert Grünsteidl/ Herbert Hopf	A A	VW 1502 S	420	16.620,7	S	2. Spl.Tü1600
5.	#18 E. Habert/J. Fritz	A	Porsche 911S	500	16.914,7	S	2. GTü1600
6.	#11 Gunnar Blomqvist/ Gerhard Kalnay	S A	Opel Ascona	840	17.025,4	B	2. Spl.Tü1600
7.	#45 Vic Dietmayer/ Ossi Scharek	A A	BMW 2002 ti	900	20.125,4	ABE	1. Tü1600

1973 44. Alpenfahrt, 12/16 Sept, Baden, 2.265 km, 74 Starter, 25 im Ziel & klassiert, 10 strafpunktfrei

1.	#8 Achim Warmbold/ Jean Todt	D F	BMW 2002Tü	0 Strafp.	14.544,4 Punkte	AGE	1. Spl.Tü1600
2.	#2 Bernard Darniche/ Alain Mahé	F F	Alpine Renault 1800	0	14.410,1	AGE	1. GTü1600
3.	#15 Per Eklund/ Bo Reinicke	S S	Saab 96 V4	0	14.411,2	G	2. Spl.Tü1600
4.	#16 Björn Waldegård/ Hans Thorszelius	S S	BMW 2002Tü	0	14.750,5	G	3. Spl.Tü1600
5.	#11 Jean-Pierre Nicolas/ Michel Vial	F F	Alpine Renault 1800	60	14.485,8	S	2. GTü1600
6.	#5 Håkan Lindberg/ Helmut Eisendle	S I	Fiat Abarth 124 Rallye	0	14.695	G	3. GTü1600
14.	#27 Vic Dietmayer/ Walter Viakowsky	A A	BMW 2002	120	16.514	ASE	1. Tü1600

Die Österreichische Alpenfahrt zählte 1960, 1964 und 1966 bis 1972 zur Rallye-Europameisterschaft und 1973 zur Rallye-Weltmeisterschaft.

Offiziell wurde ein Gesamtklassament der Alpenfahrt erst beginnend mit dem Jahre 1967 erstellt.

1949 erhielt jeder Klassensieger einen Alpenpokal. In allen späteren Jahren war ein Alpenpokal pro Kategorie ausgeschrieben, die Zuerkennung aber bis 1966 an Strafpunktfreiheit geknüpft.

Abkürzungen: A = Alpenpokal, E = Edelweiß, G = Goldmedaille, S = Silber, B = Bronze;  
T = Tourenwagen, Spl.T = Spezial-Tourenwagen, GT = Grand Tourisme, S = Sportwagen

## Stella Alpina 1947–1955

Automobile Club Trento, Start & Ziel in Trento

Jahr	Datum	Distanz	Gesamtsieger
1947	5./10. August	1165 km	Piero Taruffi (I), Lancia Aprilia
1948	19./22. September	1420 km	Giuseppe „Nuccio“ Bertone (I), Fiat Stanguellini 1100
1949	4./7. August	1481 km	Francesco Simontacchi (I), Fiat Stanguellini 1100 S
1950	24./27. August	1196 km	Salvatore Ammendola (I), Alfa Romeo 2500
1951	25./26. August	1245 km	Salvatore Ammendola (I), Ferrari 195 Inter Coupé
1952	28./31. August	1227 km	Ovidio Capelli (I), Fiat 8V GT
1953	27./30. August	1227 km	Salvatore Ammendola (I), Lancia Aurelia B20 GT 2500
1954	26./29. August	1060 km	Giuseppe Crespi (I), Alfa Romeo 1900 SS
1955	25./28. August	1129 km	Olivier Gendebien/Mlle Gilberte Thirion (B), Mercedes 300 SL

## Rally delle Alpi Orientale 1965–2004

Automobile Club Udine, später Scuderia Friuli, Start & Ziel in Udine

Jahr	Gesamtsieger
1965	de Villa (I), Lancia Fulvia
1966	Arnaldo Cavallari (I), Alfa Romeo GTA
1967	Sandro Munari/Luciano Lombardini (I), Lancia Fulvia
1968	Sandro Munari/Daniele Audetto (I), Lancia Fulvia
1969	Sandro Munari/John Davenport (I/GB), Lancia Fulvia
1970	Amilcare Ballestrieri/Daniele Audetto (I), Lancia Fulvia
1971	Sergio Barbasio/Piero Sodano (I), Lancia Fulvia
1972	Sergio Barbasio/Piero Sodano (I), Lancia Fulvia
1973	Sergio Barbasio/Luigi Macaluso (I), Fiat 124 Abarth
1974	Fulvio Bacchelli/Bruno Scabini (I), Fiat X1/9
1975	Roberto Cambiaghi/Emanuele Sanfront (I), Fiat 124 Abarth
1978	Tony Carello/Maurizio Perissinot (I), Lancia Stratos
1987	Lucio Baggio/Flavio Zanella (I), Lancia 037
1988	Antonillo Zordan/Marco Marchetti (I), Ford Sierra Cosw.
1989	„Susy“/Alessandro Billiani (I), Lancia Delta Integrale
1990	Cimolai/Vazzoler (I), Lancia Delta Integrale
1991	Renato Travaglia/Castioni (I), BMW M3
1992	Savio/Spoletti (I), Ford Sierra Cosworth 4x4
1993	Claudio de Cecco/Giorgio Sincerotto, Lancia Delta HF
1994	Kurt Göttlicher/Michael Moser (A), Ford Escort Cosw.
1995	Raimund Baumschlager/Ernst Loidl (A), Nissan Sunny
1996	Piergiorgio Deila/Claudio Vischioni (I), Peugeot 306 S16
1997	Piergiorgio Deila/Claudio Vischioni (I), Peugeot 306 S16
1998	Andrea Dallavilla/Danilo Fappani (I), Subaru Impreza
1999	Andrea Aghini/Loris Roggia (I), Toyota Corolla WRC
2000	Piero Longhi/Lucio Baggio (I), Toyota Corolla WRC
2001	Renato Travaglia/Flavio Zanella, Peugeot 206 WRC
2002	Claudio de Cecco/Alberto Barigelli (I), Subaru Impreza
2003	Claudio de Cecco/Alberto Barigelli (I), Peugeot 206
2004	Giandomenico Basso/Mitia Dotta (I), Fiat Punto Abarth
2005	Piero Longhi/Maurizio Imerito (I), Subaru Impreza Sti
2006	Paolo Andreucci/Anna Andreussi (I), Fiat Punto S 2000
2007	Giandomenico Basso/Mitia Dotta (I), Fiat Punto Abarth
2008	Luca Rossetti/Matteo Chiarocossi (I), Peugeot 207 Super 2000
2009	Renato Travaglia/Lorenzo Granai (I), Peugeot 207 Super 2000



- A History of Roads; Geoffrey Hindley, Peter Davies, London 1971  
 Alle Fiat-Wagenmodelle; Giancencio Madaro; Editoriale Domus, Milano 1970  
 Autos in Deutschland 1885–1920; Hans-Heinrich v. Fersen; Motorbuch-Verlag Stuttgart 1965  
 Autosport in Österreich 1898–1958; Hsg. Michael Zappe; Album Verlag für Photographie Wien 2004  
 BMW 1916–1966 (Broschüre); BMW AG München 1966  
 Braunbeck's Sport-Lexikon; Hsg. Gustav Braunbeck; Verlag Braunbeck & Gutenberg, Berlin 1910 und 1911 (2 Bände)  
 Das Auto – mein Leben; August Horch; Seewald-Verlag Stuttgart 1982  
 Das große Buch vom Rallyesport; Herbert Völker; Verlag Orac Wien 1979  
 Deutsche Automobilindustrie 1886 bis 1979; H. C. Graf v. Seherr-Thoss; Deutsche Verlagsanstalt Stuttgart 1979  
 Dictionary of Famous Personalities in the Automobile World; H. C. Graf v. Seherr-Thoss; Ivy House Publishing, Raleigh, N.C. 2002  
 Ennstal-Classics; Helmut Zwickl und Michael Glöckner; Gröbming 2002  
 Fédération Internationale de l'Automobile 1904–1954; Paris 1954  
 From Chain Drive to Turbo Charger; Denis Jenkinson; Patrick Stephens Ltd., Wellingborough 1984  
 Geschichte des Automobils; Richard v. Frankenberg und Marco Matteucci; Sigloch Service Edition, Künzelsau 1975  
 Jaguar; Jaguar Cars Ltd. Coventry 1972  
 Jaguar Sports Cars; Paul Skilleter; Foulis London 1975  
 Kraftfahrersport im Neuen Deutschland; Hsg. O.N.S.; Verkehrsverlag Deutschland Berlin 1955  
 L&K – Skoda 1895–1995; Petr Kožíšek und Jan Králik; Motorpress, Praha 1995 (2 Bände)  
 La Coppa delle Alpi; Arnaldo Fraccaroli; Casa Editrice Sonzogno, Milano 1925  
 Lancia; Ferruccio Bernabò; Automobilia, Milano 1985 (2 Bände)  
 Lebenschancen in Kärnten 1900–2000; Claudia v. Fräss-Ehrfeld; Verlag des Geschichtsvereines für Kärnten, Klagenfurt 1999  
 Leben und Überleben mit Automobilen; Botho Coreth; Ueberreuter; Wien 1980  
 Les coulisses du drapeau à damiers; Lilith Odette Avril (Manuskript)  
 Opel im Sport 1954; Adam Opel A.G. Rüsselsheim  
 Österreichische Kraftfahrzeuge; Hans Seper, Helmut Krackowizer, Alois Brusatti; Verlag Welsermühl, Wels 1982  
 Österreichische Automobilgeschichte; Hans Seper; Verlag Orac Wien 1986  
 Österreichische Automobilgeschichte; Hans Seper, Martin Pfundner und Hans Peter Lenz; Eurotax-Verlag, Klosterneuburg 1999  
 Rallies & Races, Gatsonides' Adventures; William Leonard; Greyhound Press Amsterdam 1995  
 Rallye Coupe des Alpes; Trevor Alder; Transport Source Books, Ipswich  
 Rolls-Royce Alpine Compendium 1915 & 1975; Christopher Leefe; Transport Bookman Publications London 1975  
 The Second World War; Winston S. Churchill (Bd. I., The Gathering Storm); Cassel & Co. Ltd. London 1950  
 Tutte le vetture Alfa Romeo dal 1910; Luigi Fusi; emmeti grafica, Milano 1978  
 Vom Semmering zum Grand Prix; Martin Pfundner; Böhlau Verlag Wien 2005

## Periodica (Zeitungen, Zeitschriften, Jahrbücher)

- |  |   |
|--|---|
| Allgemeine Automobil-Zeitung (AAZ), Wien                 | Genealogische Handbücher des Adels, Limburg a. d. Lahn                        |
| at – Auto-Touring, Wien                                  | Gothaische genealogische Taschenbücher, Justus Perthes                        |
| ATZ – Automobiltechnische Zeitschrift                    | KFZ-Markt, Wien   |
| Austro-Motor, Wien                                       | Marseille-Auto, Marseille   |
| Auto Italiana, Milano                                    | Neue Freie Presse, Wien   |
| Auto-Jahr, Lausanne                                      | Neues Wiener Tagblatt   |
| Automobil Revue (auch Katalognummern Genfer Salon), Bern | Schematismen für das k. u. k. Heer und für die k. u. k. Kriegsmarine,<br>Wien |
| auto motor & sport, Stuttgart                            | The Autocar, London   |
| Autorevue, Wien  | The Motor, London   |
| Auto-Spiegel, Wien                                       | Touring-Handbücher und OSK-Jahrbücher, ÖAMTC Wien                             |
| FIA – Annuaire, Paris                                    |   |
| FIA – Annuaire du Sport Automobile, Paris/London         |   |
| Freie Fahrt, Wien  |   |

Trotz intensiven Bemühungen war es nicht lückenlos möglich, alle Urheber bzw. Rechtsnachfolger auszuforschen. Im Falle geltend zu machender Urheberrechte ersucht der Verlag um Kontaktaufnahme.

Alfa Romeo, Centro di documentazione storica, Milano  
Allgemeine Automobil Zeitung (AAZ), Wien  
Hero Alting, Archiv, Osnabrück  
Audi AG. (Auto-Union-Archiv), Ingolstadt  
Austro-Classic/Dipl.-Ing. Wolfgang Buchta, Kierling  
Auto-Jahr, Lausanne  
Autorevue, Wien  
Odette Avril, Noirmoutier en l'Île  
BMW-Archiv Mobile Tradition, München  
Alfred Bolz, Saarbrücken  
Bonhams, London/Tetbury  
British Leyland/Jaguar, Coventry  
Adriano Cimarosti, Frauenkappelen  
Angus H. Cundey, London  
DaimlerChrysler Classic Medien- und Konzernarchiv,  
Stuttgart  
Peter Denzel (Wolfgang Denzel AG), Wien  
Prof. Dipl.-Ing. Friedrich Ehn, Eggenburg  
Ennstal Classic, Michael Glöckner und Helmut Zwickl  
flash fotoservice; Kitzbüheler Alpenrallye  
Guy Griffiths Collection, Brighton  
Trude Hirsch, Wien  
Dkfm. Hans Jachim, Wien  
Bildarchiv Johann Leidenix, Wien  
Marco Marinello; Zürich  
Ernst Marquart, Wien  
motor presse Stuttgart (Zentrale Dokumentation)  
Heinrich Graf von der Mühle, Schloß Leonberg  
NÖ Landesbibliothek, Topographische Sammlung  
Österreichische Alpenfahrt, Kleinkirchheim  
Österreichische Nationalbibliothek (auch Bildarchiv), Wien  
ÖAMTC, Wien  
Peugeot Austria GmbH, Wien  
Martin Pfundner, Archiv, Wien  
Johannes Baron Popper v. Podhrágy, New York/Wien  
Porsche-Archiv, Stuttgart  
Porsche Austria, Wien/Salzburg  
Christian Renaud, Wien/Feistritz  
Albin Ritsch, Kitzbüheler Alpenrallye  
Heilwig Schöffler, geb. Engesser, Karlsruhe  
Graf Seherr-Thoss Automobil-Archiv, Unterhaching  
Dr. Mario Baron Seiller-Tarbuk, Wien  
Alessandro Silva, Rom  
Dipl.-Ing. Rainer Simons, München  
Škoda-Museum, Mladá Boleslav  
Andrew Swann (Archiv), Bromsgrove, Worcestershire  
Technisches Museum Wien (Bildarchive Arthur Fenzlau  
und Erwin Jelinek)  
Thomas Treul, Wels  
Bernhard Völker, Stuttgart  
Michael Wright, Budleigh Salterton  
Michael Zappe, Wien

Die bisher in keiner Weise konsequent aufgearbeitete Geschichte der Alpenfahrt erstreckt sich zeitlich über zwei Drittel des XX. Jahrhunderts und geographisch über nicht weniger als sechs Nationalstaaten. Erschwert wird die Durchforstung des Themas durch die Vielzahl der meist längst verschwundenen Veranstalter von mehr als hundert Alpenfahrten. Die Aufgabe zu einem gedeihlichen Ende zu führen, konnte nur durch Team-Arbeit gelingen. Es war beglückend, die Bereitschaft vieler namhafter Fachleute zur Mitarbeit und Mithilfe zu erleben.

Neben Hans Christoph Graf Seherr-Thoss und Andrew Swann gilt mein Dank vor allem Hero Alting, Felix Anschwanden, Mme Odette Avril, Dipl.-Ing. Wolfgang Buchta, Adriano Cimarosti, Angus Cundey, Vic Dietmayer, Prof. Friedrich Ehn, Michael Glöckner, Roger Gloor, Dr. Rudolf Hellar, Axel Höfer, Dkfm. Hans Jachim, Hannes Kersch, Marco Marinello, Ernst Marquart, Heinrich Graf von der Mühle, Katrin Rittenbacher, Alessandro Silva, Dipl.-Ing. Rainer Simons, Bernhard Völker, Herbert Völker, Michael Wright, Michael Zappe und Helmut Zwickl. Sie alle haben wesentlich dazu beigetragen, daß Lücken gefüllt und Fehler vermieden werden konnten.

Ein Werk wie dieses lebt sehr wesentlich von seinen Bildern. Das Technische Museum Wien hat nach dem Erwerb des Bildarchivs Arthur Fenzlau eine weitere Großtat gesetzt und nun auch das Photomaterial von Erwin Jelinek erworben. Damit deckt das Museum die Österreichische Automobilgeschichte von 1945 bis etwa 1975 bildmäßig perfekt ab. Frau Dir. Dr. Gabriele v. Zuna-Kratky, Frau Mag. Manuela Fellner-Feldhaus und Frau Cornelia Schörg haben mir liebenswürdigerweise erneut alle Tore geöffnet und die Beschaffung des nötigen Bildmaterials in großartiger Manier ermöglicht.

Auch in der Österreichischen Nationalbibliothek verlief die Beschaffung von Bildmaterial aus der Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg (*Allgemeine Automobil Zeitung*) dank der Hilfe von Frau Elisabeth Briefer sehr angenehm und komplikationslos. Wertvolles Bildmaterial aus der Zwischenkriegszeit bot das Bildarchiv Johann Leidenix, aus dem ich dank dessen Inhaber und Prof. Friedrich Ehn (Motorradmuseum Eggenburg) die dort liegenden Alpenfahrtbilder genau prüfen, identifizieren und daraus eine Reihe von Photos in das Buch aufnehmen konnte. In den Archiven der deutschen und italienischen Automobilindustrie erschlossen sich weitere wichtige Bildquellen, für die ich allen Helfern herzlich Dank sagen will.

Im Böhlau Verlag gilt mein besonderer Dank Frau Dr. Eva Reinhold-Weisz und Frau Bettina Waringer, die aus einem Gewirr von Manuskript, Tabellen, Bildern und Legenden wieder ein Buch entstehen ließen. Schließlich kam auch Hilfe aus der eigenen Familie: Mein Sohn Christian sprang beim Scannen und Digitalisieren ein, einer modernen Kunst, in der sein Vater nicht so zu Hause ist. Mit unendlicher Geduld aber hat Marielies, meine liebe Frau, meine langen Klausuraufenthalte toleriert und jene Atmosphäre geschaffen, die erst ein gedeihliches Schreiben erlaubt.

Martin Pfundner

Allgemeine

ภาพพิมพ์เครื่องเขียน



ภาพพิมพ์เครื่องเขียน

**Allgemeine Flugmaschinen-Zeitung.**

Herausgeber: Felix Sterne und Adolf Schmal-Fillus.

Nr. 28. Band II.

Wien, 10. Juli 1910.

XI. Jahrgang.

ภาพพิมพ์เครื่องเขียน

## ภาพคู่มือรองลิขสิทธิ์

1. ... (Phot. ... 2. ... (Phot. ... 3. ... (Phot. ... 4. ... (Phot. ...)

Gambar dengan hak cipta

**Bilder von der Oesterreichischen Alpenfahrt.**

Oben, links und rechts: Picard beim Remerquieren eines Automobils oder „Wo ist die Kuts?“ — Mitte: Auf der Höhe des Katschberges.  
Unten: Start im Schladming. (Fot. J. J. J.)

صورة بموجب حقوق النشر

صورة بموجب حقوق النشر

صورة بموجب حقوق النشر

صورة بموجب حقوق النشر

صورة بموجب حقوق النشر

Ehrenpreise der Vorweltkriegs-Alpenfahrten 1910-1914.  
Unten: Der Autor im ÖAMTC-Archiv mit dem vom Automobile Club di Trieste gestifteten  
Riesenkupfer, den Giovanni Marcellino 1912 auf Fiat gewann.

صورة بموجب حقوق النشر

صورة بموجب حقوق النشر

صورة بموجب حقوق النشر

صورة بموجب حقوق النشر

صورة بموجب حقوق النشر

صورة بموجب حقوق النشر

Zwei Siegerwagen der Vorweltkriegs-Alpenfahrten fahren heute noch, der Rolls -Royce von James Radley und ein Audi-Werkswagen. Auch das Original des Alpenfahrt-Wanderpreises (l. o.) hat im Besitze von Audi überlebt.



صورة بموجب حقوق النشر

صورة بموجب حقوق النشر

Silberschale für den Gesamtsieg der Alföld-Alpenfahrt 1924 (Baron Hans Veyder-Malberg), Alpenpokal der Österreichischen Alpenfahrt 1925, l. u. Medaille der Fahrt um den Österreichischen Alpenpokal 1930 und das Buch über die Coppa delle Alpi 1923.

صورة بموجب حقوق النشر

صورة بموجب حقوق النشر

صورة بموجب حقوق النشر

**VOM OESTERREICHISCHEN AUTOMOBIL-CLUB UND  
KGL. UNGARISCHEN AUTOMOBIL-CLUB  
FÜR DIE ZEIT VOM 11. BIS 16. JUNI.**

صورة بموجب حقوق النشر

Die Donaumonarchie war untergegangen, doch 1923 gab es eine Österreichisch-Ungarische Wertungsfahrt, die 1924 als Alföld-Alpenfahrt ihre Fortsetzung fand.

Die Alpenfahrt, Österreichs wichtigster Beitrag zur Entwicklung des berg- und alpentauglichen Automobils, feiert ihren hundertsten Geburtstag. Sie fand 1910 erstmals statt und wurde vor dem 1. Weltkrieg von der europäischen Automobilindustrie als die schwerste, bedeutendste und werbeträchtigste Prüfungsfahrt für Tourenwagen betrachtet. Tollkühne Männer – und vereinzelt auch schon Alpenfahrerinnen – wagten sich mit ihren fragilen Autos an das Abenteuer im Hochgebirge heran. Auf Maultierpfaden mit gefährlichen ungesicherten Abstürzen bezwangen die wagemutigen Alpenfahrer die steilsten Alpenpässe. Bis zur letzten Vorkriegs-Alpenfahrt 1914 hatten die teilnehmenden Werke ihre Automobile gewaltig verbessert und alpentauglich gemacht.



ISBN 978-3-205-78529-3  
<http://www.boehlau.at>  
<http://www.boehlau.de>

