

HÖCHST SCHÖN

Schweizer Geschwindigkeit: Schon nach 91 Jahren Pause wurde im September 2021 die St. Moritzer Automobilwoche nach 1929 und 1930 wiederbelebt. Wir waren zum Auftakt des „Kilometrè Lancé“ 1.707 Meter weit gereist. Senkrecht nach oben.

TEXT und FOTOS Thomas Senn





Schweizer sind anders als die anderen. Erstens mal: es gibt keinen unnetzten Schweizer. Ich kenne viele, und kein einziger von ihnen ist ein schlimmer Mensch. Das ist doch nicht normal. Zweitens: es ist wunderschön in der Schweiz. Überall. Wie machen die das? Drittens: die Schweiz ist hoch. Und somit sind im Engadin auch im Sommer 15 Grad das äußerste der erkalteten Gefühle. Viertens: sie lieben Ordnung und Warnwesten. Und fünftens und letztens: sie sind so langsam, wie man es ihnen nachsagt.

Denn: Geschlagene 91 Jahre hat es gedauert, bis die „St. Moritzer Automobilwoche“ zum dritten Mal ausgetragen wurde. Und das auch nur, wenn man ehrlich ist, weil jetzt ein paar Deutsche mit am Steuer sind (ich krieg da nie wieder eine Akkreditierung, ich seh es schon).

Die Ursprungsveranstaltung 1929 und 1930 bestand aus einem Kilometer Rennen, einem Concours d'Elegance beim Kurhaus, einer Geschicklichkeitsfahrt, einer Sternfahrt und als Höhepunkt das Bernina Rennen. Seinerzeit gewannen Hans Stuck auf Austro Daimler (1929) und Louis Chiron auf Bugatti (1930) die Wettbewerbe. Natürlich alles im öffentlichen Straßenverkehr.

Da sich die Verkehrsverhältnisse aber selbst in der Schweiz langsam (wie sonst) verändert haben und man nur noch sehr langsam (wie sonst) fahren darf, wurde die Neuauflage der St. Moritzer Automobilwoche ein klein wenig angepasst. Das

„Kilometer-Rennen“ wurde auf den hochgelegenen Engadin-Flugplatz außerhalb von St. Moritz verlegt. Und geöffnet für Motorräder und Automobile. Und zu dieser Eröffnungsveranstaltung der Automobilwoche (die später vom allen bekannten Bernina Gran Turismo auf dem Bernina-Pass abgeschlossen wurde) haben wir uns aufgemacht. 1.000 Kilometer in den Süden und dann 1.707 Meter nach oben. So hoch liegt der mondäne Engadin-Flugplatz in Samedan nämlich.

WIE WAR DIE FORMEL FÜR DEN BREMSWEG?

Dort fanden sich eine 1,8 Kilometer lange Landebahn, die perfekt dimensioniert war für die geplanten Sprints über 1.000 Meter (und die Jetset-Jets des St. Moritzer Geldadels, die immer wieder für Unterbrechungen und Unterhaltung sorgten). Bis auf eine infernalische 4-Zylinder Benelli haben alle Teilnehmer es geschafft, die eigens in der Ausschreibung ausgewiesenen Formeln zur Berechnung des Bremsweges korrekt umzusetzen. Nur der Schweizer mit der Benelli hat den Anker ein bisschen zu laaangsaam gewooorfeen und musste ein paar Meter in die Wiese.





Wenn alles ein bisschen
schöner, höher und
besonderer ist: dann bist
du in der Schweiz.





Hatten den Hut auf bei den Sprints: Tobias Aichele (links) und Jörg Litzenburger sorgten zusammen mit Steven Flier und Claus Müller für Made in Germany-Qualität.

Aufgeteilt war die Veranstaltung in drei Kategorien: Kilometrè Lancé (übersetzt: gestarteteter Kilometer) wie 1929, wo die Zeit zwischen stehendem Start und der Zielflagge nach exakt 1.000 Metern gemessen wird, dazu zwei Achtelmeilen-Sprint-Rennen für Motorräder. Beim Kilometer-Rennen starteten unter der wachsamen Auge von Solitude-Chef und Mit-Organisator Tobias Aichele (und seiner Töchter-Starter-Crew) Wahnsinnsfuhrwerke wie der „Blitzen Benz“ aus dem Jahr 1909 mit dem bescheidenen Hubraum von 24,5 Litern (für die Spätgeborenen: das entspricht 25 Golf 8) oder der 1922er Rekordwagen Wisconsin Special, der von seinem neuen Besitzer zum ersten Mal ausgefahren wurde und dessen Gattin nah dem Herztod war, weil das Monster quasi nicht bremst. Ging aber gut, weil das Auto mit seinen Vollgummireifen auf eine Drei-Meilen-in-einer-Minute-Beschleunigung ausgelegt ist und somit nach einem Kilometer gerade noch eingefangen werden kann.

DAS IST SCHNELL. NICHT NUR IN DER SCHWEIZ.

Wunderschön anzusehen in dieser Klasse auch zum Beispiel der 1960er Pininfarina Abarth 1000 Bialbero „La Principessa“, der trotz 105 PS mit seinen 1.000 Kubik nichts gegen die 1.000 Meter ausrichten konnte. Am Sieg eines modernen Autos hätte aber naturgemäß keines der alten Schätzchen etwas ändern können. Ein 5 Millionen teurer Bugatti Divo mit 1500 PS hat den Kilometer mit stehendem Start in 17,2 Sekunden abgebügelt. Das ist. Schnell. Sehr. Schnell. Nicht nur in der Schweiz.

Die Motorrad-Sprints gingen über die Bühne, wie man sie aus Deutschland vom Glemseck 101 bewährt kennt. Und damit es auch wirklich so reibungslos wie dort abläuft, hat man einfach die Könige des Glemsecks, Jörg Litzenburger und Steven Flier engagiert. „Power Class“ und „Cafe Racer Löwen Sprint“ waren auf dem obersten Treppchen fest in BMW-Hand, was auch den Hauptsponsor gefreut haben dürfte.

Was war gut, was kann besser werden? Kulisse nicht zu schlagen, und auch das Flair von St. Moritz trägt natürlich Vieles zum Reiz des Events bei. Nur muss man fairerweise sagen: Ja, St. Moritz ist in der Nähe des Sprint-Schauplatzes, aber für meinen Geschmack eben doch das Stückchen zu weit weg. Die supernette Paddock-Location direkt am See in St. Moritz besuchten nur die, die auch in St. Moritz wohnten. Ein Großteil der Teilnehmer aber blieb auf einem zauberhaften Campingplatz am Ende der Auslaufzone der Strecke und sorgte dort für ein eigenes Festival. Dadurch, dass nur 500 Personen coronabedingt zugelassen waren, fiel das nicht weiter auf. Aber im nächsten Jahr würde ICH das alles zusammenlegen.

Und was ich auch machen würde: den Schweizern (langsam) erklären, dass man auf einem gesperrten Flugplatz nicht JEDEM eine gelbe Weste anziehen muss. Farbfotos verbieten sich dadurch und geholfen ist auch keinem. Weg mit dem hässlichen Plastik! Die Kulisse und die Fotografen danken.

Muss man da hin im nächsten Jahr? Guckt Euch die Bilder an und entscheidet selbst. Mich findet Ihr wieder auf dem Campingplatz mit der bildschönen 42-Franken-Schnitzel-Gastro und Blick auf die Auslaufzone.

PS: Sonnencreme und Winterjacke nicht vergessen. 1.707 Meter Höhe tun Dinge mit Euch. **W**