



Swiss Classics REVUE

DAS OLDTIMERMAGAZIN DER SCHWEIZ

Fabelhafte Coupés

Aurelia



SMVC-Clubnachrichten



Sonderthema:

Vorsicht bei US-Importen



Les belles filles:

Peugeot 203

Cabriolet et Coupé



DAMENWAHL: Claudia – BMW 600



UNTER DER LUPE: OCC Rallye Triest-Wien



RACING: Rallye Monte Carlo Historique



Rallye unter der Lupe OCC Rallye Triest-Wien

Die letzte Austragung dieser Race- und Regularity-Rallye fand vom 27. bis 29. August 2009 statt, die kommende 8. OCC Triest-Wien ist auf 1. bis 4. September 2010 terminiert. SwissClassics war 2009 für Sie dabei. Lesen Sie hier, was Sie als Teilnehmer erwartet.

Text und Bilder: Markus Rühle



8. Rang Gesamtklassement, 2. Rang Klasse G Regularity:
Walter Keller, Alex Sala auf Fiat Abarth 124 Rallye, 1973.

OCC Triest-Wien ist eigentlich zwei Rallyes, werden doch die beiden Klassen Regularity und Race zwar gleichzeitig, aber doch getrennt durchgeführt. In der Regularity-Class fährt man auf Gleichmässigkeit mit Wertungsprüfungen und ohne formale Voraussetzungen, es kann also jeder teilnehmen. In der Race-Class hingegen geht es nach Bestzeit auf abgesperrten Strecken gemäss Reglement FIA Anhang K, und es braucht eine Rennlizenz. Für beide Klassen werden Fahrzeuge mit Baujahr 1980 und früher akzeptiert.

Regularity meets Race

2009 waren die Teilnehmer der Race-Class deutlich in der Überzahl, besonders profitiert haben allerdings die Regularity-Teilnehmer: Auf der gesamten Route gab es immer wieder Berührungspunkte, wo man die Racer beobachten konnte. Als Regularity-Teilnehmer hatte man damit quasi einen Freipass für die «Boxengasse» und die Rennstrecken. Das klappte allerdings nicht immer ganz reibungslos, insbesondere nicht, wenn sich die Startzeiten der beiden Klassen aus technischen Gründen verschoben. So kam es vor, dass die Regularity-Fahrer das eine oder andere Mal den Ort des Renngeschehens schweren Herzens verlassen mussten, um die eigene Startzeit nicht zu verpassen.



Die Organisatoren sind sich durchaus bewusst, wie spannend die Regularity ist, wenn man hautnah an den Racer-Rennen dabei sein kann, und versprechen für die Zukunft in dieser Hinsicht besondere Sorgfalt. Für die Race-Class hat die Zweiteilung natürlich auch Vorteile, folgt doch ein Teil der Zuschauer der gesamten Route, man hat also seine Fans immer gleich dabei.

Anspruchsvolle Rennstrecken bei den Racern

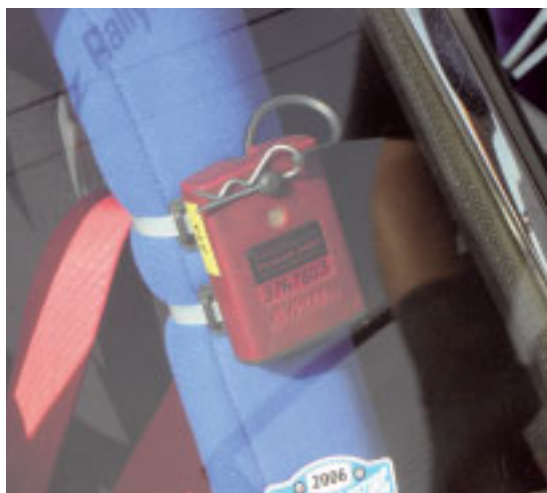
In der Race-Class fährt man auf abgesperrten Strecken (Etappen) nach Bestzeit, dazwischen wird nach Strassenverkehrsordnung und ohne Wertung disloziert. Die Rennetappen sind auf Abwechslung ausgerichtet: Rundstrecke, Hillclimb (Bergrennen) und Sonderprüfungen z.T. mit Ortsdurchfahrten versprechen spektakuläre Erlebnisse. Der Veranstalter schreibt: «Hier sind Routiniers des historischen Motorsports gefragt, die für sich selbst und für ihre Autos über die nötigen Lizenzen und Papiere verfügen. In der Race-Class sollte man wissen, was man tut.» Offensichtlich schreckt er dadurch niemanden ab, im Gegenteil, die Race-Class ist gut besetzt.



Mussten abbrechen: Stephan Hirzel, Arthur Nick auf Porsche 911 E, 1965.



Vor jedem Rennen wurden die Racer ausführlich gebrieft.



Drahtlose Zeitnahme bei den Racern.

Durchschnittsgeschwindigkeit in der Regularity

Zumindest 2009 konzentrierten sich die Organisatoren bei der Regularity auf geheime Prüfungen der Durchschnittsgeschwindigkeiten während genau definierter Streckenabschnitte. Gestartet wurde jeweils nach Funkuhr über wenige Kilometer mit der Vorgabe, eine bestimmte Durchschnittsgeschwindigkeit stets exakt einzuhalten. Auf dem jeweiligen Abschnitt gab es eine bis zwei «geheime» Lichtschranken, bei denen die Durchfahrtszeit gestoppt wurde. Aus Start- und Durchfahrtszeit errechneten die Organisatoren dann die Durchschnittsgeschwindigkeit auf die Hundertstelsekunde genau. Diese Art von Prüfung gilt allgemein als anspruchsvoll und verlangt für einigermaßen gute Ergebnisse zumindest nach Tripmaster und Stoppuhr. Auch wenn 2009 nur solche rein mechanischen Instrumente zugelassen waren, so liess sich doch nur schwer kontrollieren, ob die in mehreren Fahrzeugen sichtbar montierten Computer auch wirklich ungenutzt blieben. Diese Problematik gilt allerdings nicht nur für die Triest–Wien, sondern für alle Fahrten mit «Sanduhren».

Wunderschöne Routenführung, anspruchsvolle Rennstrecken

Gestartet wurde 2009 nicht in Triest sondern im nur wenige Kilometer entfernten Opatija (Kroatien). 2010 geht die Route von Portoroz/Slowenien via Triest bis ins Zentrum von Wien. Die Streckenführung der von Routinier Harald Neger geleiteten Regularity-Class ist spektakulär, man fährt grösstenteils über Nebenwege, kurvenreiche Bergrouen, durch Dorfkerne und über Naturstrassen. Die Strecke teilt man sich nur zu einem kleinen Teil mit der Race-Class, die Haltepunkte sind aber für beide Klassen gleich. Die Race-Class transferiert jeweils auf möglichst kurzer Route zur nächsten abgesperrten Etappe, wo man sich dann wieder mit der Regularity trifft. Während also die Regularity-Class ihre Prüfungen absolviert, fahren die Racer mehr oder weniger gemütlich zur nächsten Rennstrecke, und wenn dann dort mit Höchstgeschwindigkeit um Sekundenbruchteile gekämpft wird, haben die Regularities Pause und können zusehen. Die Race-Class wird vom erfahrenen Rennspezialisten Gerhard Leeb geleitet.





Star der Veranstaltung: Porsche 906, Gesamtsieger Race-Class, Zumtobel/Monego.

OCC Classic Rallye Triest–Wien

Die Triest–Wien wird getrennt in zwei Klassen ausgetragen: Bei der von der FIA sanktionierten Race-Class geht es um Höchstgeschwindigkeit auf abgesperrten Prüfungsetappen, in der Regularity-Class muss auf Teilstrecken eine vorgegebene Durchschnittsgeschwindigkeit eingehalten werden. Es nehmen etwa 150 Fahrzeuge mit Baujahr 1980 und älter teil. Gefahren wird während drei Tagen über ca. 1000 km von Donnerstag bis Samstag (Check-in am Mittwoch).

Das Nenngeld pro Fahrzeug (à 2 Personen) beträgt in der Race-Class EUR 2200.– und in der Regularity-Class EUR 1000.–, für die separat zu buchende Unterkunft muss je nach Ansprüchen noch einmal mit zwischen EUR 354.– und 449.– pro Person im Doppelzimmer gerechnet werden.

Die in diesem Beitrag beobachtete 7. OCC Classic Rallye Triest–Wien fand vom 26. bis 29. August 2009 statt, die kommende 8. Triest–Wien dauert vom 1. bis 4. September 2010.

www.wientriest.at

Die Organisation

Veranstalter ist die OCC Events GmbH mit Sitz in Wien. OCC ist einer der grössten Anbieter von Oldtimer-Versicherungen im deutschsprachigen Raum. Als Fahrleiter der Regularity-Class fungiert der in der Rallyeszene bekannte Harald Neger, zweifacher österreichischer Staatsmeister und Organisator verschiedener Rallyes. Für die Race-Class zeichnet Gerhard Leeb verantwortlich. Leeb ist ebenfalls Österreicher und veranstaltet zahlreiche Geschwindigkeitsrallyes.

OCC Events GmbH
Zieglergasse 67 / Hoftrakt
A-1070 Wien
E-Mail: office@occ-events.eu
Fax: +43 1 23 66 258-9
www.wientriest.at



RALLYE UNTER DER LUPE



In der Schweiz nicht denkbar: Ortsdurchfahrten mit Full Speed.



Volksfeststimmung beim Zwischenhalt auf dem Marktplatz von Pörtltschach.

Aufwändiges Programm – überschaubare Kosten

Die Triest–Wien ist keine Ausfahrt, im Gegenteil, der Ablauf ist in beiden Klassen durchaus fordernd. Gleichzeitig wird bei den Stopps einiges geboten: Vom Luxushotel über den Wellness-Abend, die Fahrzeugpräsentation in der Fussgängerzone in Pörtltschach am Wörthersee und den rustikalen Lunch im Landgasthof bis zur feuchtfröhlichen Schlussparty in Wien – Langeweile kommt sicher nicht auf. Und gerade die Mischung von Racern und Regularity-Fahrern trägt viel zur besonderen Stimmung dieser Veranstaltung bei. Die Gebühren für die Teilnahme halten sich dabei durchaus in Grenzen: EUR 1000.– in der Regularity und EUR 2200.– in der Race-Class (jeweils pro Zweierteam, inkl. Verpflegung) sind für eine logistisch so aufwändige Rallye auch dann noch günstig, wenn die Hotelübernachtungen separat gebucht und bezahlt werden müssen. Die Organisation hat die Hotelplanung an ein erfahrenes Reisebüro weitergegeben, das wiederum mit den Hotels preisgünstige Pauschalen ausgehandelt hat. Man kann zwischen den Hotelpaketen Classic (EUR 354.– p.P. im DZ) und Deluxe (EUR 449.– p.P. im DZ) wählen, und man kann sich seine Übernachtungsmöglichkeiten auch in eigener Regie suchen.



Das Bergrennen galt als besonders anspruchsvoll – wenn nicht gefährlich!



Schlussbemerkung/Zusammenfassung

Insgesamt ist die Triest-Wien in beiden Klassen gleichermaßen anspruchsvoll wie unterhaltsam. Es empfiehlt sich, einige Tage früher anzureisen, die mediterrane Gegend um den Startort zu erkunden und das vorzügliche Hotelangebot zu nutzen. Die Rallye ist hervorragend organisiert, und das Publikum (in der Regularity auch einige Schweizer) ist interessant. Die Website www.wientriest.at erklärt den Ablauf in allen Details, sodass man sich vorab gut informieren kann – eine Teilnahme ist, insbesondere in Anbetracht der recht günstigen Gebühren, sehr empfehlenswert.



Geschafft! Zieldurchfahrt in der City von Wien.



Bild: Dr. Thomas Keller