

Passione Engadina

Italienische Schönheiten an der Höhensonne

Nirgendwo sind wohl schönere Autos als in Italien gebaut worden. Davon konnten sich anhand von über siebzig Exemplaren die Teilnehmer und Zuschauer in St. Moritz anlässlich der Passione Engadina überzeugen.

- von Oswald Iten
- 29.8.2013, 06:00 Uhr



Unterwegs am Julierpass: der Alfa Romeo 6C Grand Sport, 1932 von Brianza in Mailand karossiert. (Bild: Oswald Iten)

Anzeige

Im vergangenen Jahr hatten sich italienische Liebhaber historischer Fahrzeuge ihr Fest noch durch ein Gerücht versalzen lassen, wonach Agenten der Guardia di Finanza in St. Moritz die Nummernschilder von teuren Autos ausspähten. Am vergangenen Wochenende, anlässlich der zum zweiten Mal organisierten Passione Engadina, waren mit über siebzig Fahrzeugen gut doppelt so viele anwesend wie im letzten Jahr. Allerdings waren Schweizer Besitzer oder hier lebende Italiener weiterhin in der Mehrzahl. San Pietro schien Gefallen an der Veranstaltung zu finden und liess entgegen den düsteren Wetterprognosen oft die Sonne über dem Anlass scheinen.

Orgelpfeifen unter der Haube

Was macht die Faszination italienischer Carrozze aus? Natürlich die auf den ersten Blick wirkende zeitlose Eleganz. Unter dem schönen Blech liefert die herausragende Technik ein weiteres überzeugendes Argument. Italienische Konstrukteure waren mit obenliegenden Nockenwellen, Doppelzündungen oder effizienten Vergaseranlagen bei fortschrittlichen Lösungen im Automobilbau vorne mit dabei. Selbst unter der Motorhaube massen sie der Schönheit höchste Priorität zu. Erinnern etwa die Ansaugrohre der Vergaseranlage eines Maserati 450 S nicht an die polierten Pfeifen einer Kirchenorgel? Wer dabei war, als der Zürcher Besitzer dieses Siegerfahrzeugs des Concorso d'Eleganza die Motorhaube des Rennwagens von 1958 hob, konnte diese Frage nur mit Ja beantworten.

Anzeige



Vergangenes Wochenende haben sich Liebhaber historischer Fahrzeuge in St. Moritz zur Oldtimer-Rally Passione Engadina getroffen. [Alle Bilder anzeigen](#)

Natürlich liefern angebliche oder tatsächliche Millionenwerte von Oldtimern immer wieder Gesprächsstoff, gerade an der diesjährigen Passione Engadina. Eine Woche zuvor waren an einer Auktion im kalifornischen Monterrey für eine spezielle Variante eines Ferrari 275 GTB, von dessen ungleich häufigerer «Normalversion» in St. Moritz gleich zwei Exemplare anwesend waren, 27,5 Millionen Dollar aufgeworfen worden.

Solche Meldungen über «Rekordsummen» sind für ambitionierte Sammler wie Axel Marx, der mit einem wunderschönen Rennwagen Alfa Romeo 6C 1750 von 1932 das älteste Fahrzeug an der diesjährigen Passione pilotierte, kein Anlass zu Freudensprüngen. Nicht im Traum käme es ihm in den Sinn, ein Stück aus seiner renommierten Sammlung von Alfa Romeo zu veräussern, weil jetzt vielleicht die Spitze der Preishausse bald erreicht sein könnte. Vielmehr ärgert ihn, dass in der Folge Ersatzteilpreise steigen oder dass er bei Ausfahrten als Krösus angestarrt werde, wo er doch quasi von Kindsbeinen an seine Leidenschaft in die Tat umgesetzt hat.

Je mehr er sich mit dem Thema Alfa Romeo beschäftige, desto mehr treibe ihn die Neugier weiter, sagte der Gefässchirurg Marx am Rande der Passione. So entdeckte er gegenwärtig die Historie der in Brasilien gebauten Alfa und damit ein für ihn neues Land, dessen Geschichte, Sprache, Kultur und Bewohner. Der soziale Aspekt der Leidenschaft für historische Autos wirke verbindend. Ein Alfista spüre jederzeit eine Affinität zu anderen Alfisti, auch wenn diese ein noch so «gewöhnliches» Exemplar führen.

Falsch-rote Ferrari?

Spitze Bemerkungen gehören zu jedem Oldtimer-Treffen. So mokierte sich etwa ein Experte über gewisse Ferrari-Käufer, die nicht wüssten, dass Meister Enzo die Farbe Rot den zu Rennzwecken gebauten Wagen vorbehalten habe. «Donne e motori, gioie e dolori», lautet ein aufgeschnapptes Bonmot.

Mit der Lösung eines Rätsels wartete der legendäre langjährige Chefkonstrukteur von Ferrari, Mauro Forghieri, an der Passione auf. Er müsse gestehen, dass 1974 Clay Regazzoni den Weltmeistertitel in der Formel 1 «dank» ihm verpasst habe, weil er, Forghieri, wegen eines Schneesturms ein Ersatzteil nicht zum entscheidenden Rennen nach Watkins Glen habe überbringen können. Fittipaldi hatte den Titel im Trockenen.

Ferrari, Maserati und Lamborghini sind auch heute noch magische Namen, wie deren neue, an der Passione mitfahrenden Modelle bezeugten. Ihren anhaltenden Verkaufserfolg verdanken sie allerdings nicht den Italienern, die gegen 70 Prozent weniger Wagen dieser Marken kaufen. Neben dem sicheren Markt Schweiz sind es vorwiegend die Chinesen, die die Beschäftigung in den Fabrikhallen von Maranello, Modena und Sant'Agata hochhalten. Welch grossartige Autos einst die heute darniederliegende Fiat baute, konnte man an der Passione am wunderschön karossierten Fiat 1500 GT Ghia Coupé von 1963 ablesen – kein absurd teuer gehandeltes Oldtimer, trotzdem ein bewunderter Klassensieger am Concorso d'Eleganza vor dem Palace-Hotel.

Es braucht schon die Hartnäckigkeit und den Charme eines Paulo Spalluto, um in widrigen Zeiten im Ursprungsland ein Treffen für italienische Klassiker durchzuziehen, nach dem Vorbild des in St. Moritz seit zwanzig Jahren erfolgreichen British Classic Car Meeting. Stilbewusste Italiener und Engadin seien nämlich zwei Pole, die sich seit langem anziehen, schwärmt der Tessiner Werbeunternehmer.

Während des Rallys über Albula und zurück über den Julier äusserten sich gerade die ausländischen Teilnehmer begeistert über die Kulisse, die sich ihnen bot. Viele gelobten, nächstes Jahr wieder zu kommen. Ein Tessiner Bankier meinte optimistisch, dass das Engadin die alte Anziehung der Italiener zurückgewinnen werde, so wie die Schweiz ihre Stärke als Finanzplatz behalte. Kürzlich habe ihm ein neuer Kunde gesagt: Mein Geld ist weisses Geld – für schwarze Tage.