

Eigentlich ist die Stella Alpina eine sehr anspruchsvolle Klassikerrallye, mit etwa 100 Zeitprüfungen und mehreren Gleichmäßigkeiten auf einer 500 Kilometer langen Strecke. In diesem Jahr jedoch war alles ein wenig anders: bei gleicher Streckenlänge gab es aus organisatorischen Gründen nur gut 40 Zeitprüfungen und sechs Gleichmäßigkeiten. Und da viele der ursprünglich gemeldeten Teilnehmer vor allem aus dem Ausland ausfielen, mobilisierten die Veranstalter kurzerhand die heimische Ferrari-Szene, was zu einem grandiosen Aufgebot von über 40 modernen Ferrari-Boliden führte. Ungewohnt, aber wann hat man schon mal die Gelegenheit, so viele dieser Traumsportwagen auf einem Fleck zu bewundern – und auf der Strecke zu verblasen, wie sich im Verlauf der Rallye zeigt!

Wir – Pascal Kapp mit seinem Rallyeerproben Jaguar XK120 als Pilot und meine Wenigkeit als Copilot – schnallten also den Jaguar auf den Hänger und machten uns Freitag früh von München aus auf den Weg nach Trento, dem Startpunkt der Stella Alpina. Selten zuvor waren die Autobahn und die Brennerstrecke so angenehm zu fahren, weil extrem wenig Verkehr war. In nicht einmal fünf Stunden erreichten wir den Flughafen von Trento, den Startpunkt der Rallye und wurden vom Team freundlich begrüßt und mit den nötigen Unterlagen versorgt. Bis zum Start schlenderten wir durch die geparkten Fahrzeuge und schlossen erste Bekanntschaften. Die Modellpalette war exquisit: 43 Ferrari, drei Dallara und über 20 Klassiker, darunter Hochkaräter wie ein BMW 507, ein BMW 328 Roadster oder eine Lancia Aurelia B24. Erstmals bot die Stella Alpina auch eine touristische Variante mit derselben Strecke, aber ohne Prüfungen, für die wir uns entschieden. Wir einigten uns aber darauf, alle Prüfungen zu absolvieren, als Training für spätere Rallyes.

Die erste Etappe über etwa 120 Kilometer führte über nach Vason, den Monte Bondone mit seinen herrlichen, kurvenreichen Straßen bis nach Sarche, wo wir einen kurzen Kaffeestop einlegten. Von dort fuhren wir weiter über den Passo Daone, Terme di Comano und Spiazzo nach Madonna di Campiglio, in's Hotel Campo Carlo Magno. Es gab kaum Verkehr, der Jaguar lief traumhaft und ich versuchte mich – ausser Konkurrenz – an der mehr oder weniger erfolgreichen Bedienung der Stoppuhren und eines Durch-



ERSTER FREIGANG

Was hatten wir in diesem Jahr nicht alles für Rallyepläne! Doch dann kam der Virus und reihenweise wurden Events gecancelt oder verschoben. Auch die Stella Alpina stand lange auf der Liste der Streichkandidaten

Text Jörn-M. Müller-Neuhaus // **Fotos** Veranstalter





schnittscomputers – Gottseidank wurden die Ergebnisse nicht dokumentiert!

Wir erreichten die Hotelgarage buchstäblich im letzten Moment, bevor ein leichter Sommerregen einsetzte. Trotz Maskenpflicht und Abstandsregeln in den öffentlichen Bereichen ging es sehr entspannt zu, man traf sich vor dem Diner im Hotelrestaurant auf einen prickelnden Ferrari-Sekt oder anderen Aperitiv in der Hotellounge und auf der Terrasse, plauderte miteinander und tauschte seine Erfahrungen vom ersten Tag aus.

Am nächsten Morgen starteten die ersten Teilnehmer um 9.00 Uhr zur 230 Kilometer langen Etappe durch einige der schönsten Straßen und Pässe der Dolomiten. Vom Start im Zentrum von Madonna di Campiglio führte die Strecke auf fast autoleeren Straßen in's Val di Sole (Sulztal), durch das Val di Non (Nonstal), vorbei an der nahe gelegenden Santa-Giustina-Talsperre nach Mezzolomdardo, dem Ziel der ersten Tagesetappe. Dort stärkten wir uns mit einem kräftigen Espresso, bevor uns am Ende der zweiten, knapp 50 Kilometer langen Etappe nach Cavalese im Hotel Lagorei ein typisch italienisches Mittagmenü erwartet. Die Strecke führt entlang der Etsch an Rovere della Luna vorbei an Kurtinig und Magreid. Nach dem Ort Montan gab es eine längere Zeitprüfung, bei ich mindestens einmal den falschen Knopf drückte – bei wettbewerbs-

mäßiger Teilnahme hätte ich hier einige hundert Strafpunkte gewonnen! – Cavalese und dann das sehr schön gelegene Hotel Lagorai. Mit einem ausgiebigen Mittagessen stärkten wir uns für die dritte Etappe, bei der der Lavazèpass und der Mendelpass auf dem Programm standen. Während der Lavazèpass leicht zu fahren ist, stellt der Mendelpass mit seinen sehr steilen Kehren eine Herausforderung für den Piloten dar. Pascal läßt sich davon nicht beeindrucken und prügelt den XK mit Verve durch die Serpentina, dabei ständig andere Teilnehmer überholend. Das ist möglich, weil uns der Pass praktisch alleine gehört. Während der über 20 Kilometer langen Passfahrt kommen uns nur vier oder fünf Autos entgegen. Pascal kommentierte die Coronabedingte Abwesenheit von Touristen, Motorradfahrern und die zeitweise Maskenpflicht während der ganzen Rallye lapidar: »Nicht so wie ohne Corona, aber auch sehr schön ... und ehrlich: Ich werde nie mehr einen ‚leeren‘ Mendelpass so rauf und runter ‚brettern‘ können wie in dieser Zeit!«

Am meisten Spaß haben wir dann auch bei »Wettkämpfen« mit einigen Ferrari, die zwar doppelt bis dreimal soviel Leistung haben wie der XK, sich aber dennoch dem fast 70 Jahre alten Sportwagen geschlagen geben müssen. Ich bin erstaunt über die hervorragende Straßenlage des Jaguar, der kaum untersteuert und jede Serpen-

tine mit Bravour meistert. Für Pascal ist das allerdings Schwerstarbeit, er hängt sich bei jeder Kurve in die Lenkradspeichen und zwingt den Wagen mit aller Kraft in die Kurven, allerdings immer mit einem breiten Grinsen im Gesicht. Er klärt mich auch auf, dass die tolle Straßenlage an den montierten 16-Zoll-Avon-Pneus liegen würde, die extrem gute Haftung bieten. Und führt weiter aus, dass die Reifen zwar nach 15.000 Kilometern verschlissen seien, bis dahin aber extremen Fahrspaß garantieren würden! Wir haben den ganzen Tag Glück mit dem Wetter. Obwohl immer wieder schwarze Wolken am Himmel auftauchen, bleibt es trocken und sommerlich heiss. Erst am Abend zieht der Himmel über Madonna di Campiglio sich dramatisch zu und es beginnt zu regnen – doch wie am Vortag schlüpfen wir in die Hotelgarage, bevor der Regen beginnt!

Die Abendveranstaltung findet in der auf über 2000 Metern Höhe gelegenen Rifugio Boch statt, einem Holzbau im Stile einer Berghütte auf dem Gipfelplateau. Wir werden mit der Seilbahn hinauf gefahren, leider sorgen leichter Regen und dichte Wolken dafür, dass die sonst dort oben grandiose Fernsicht auf die Dolomiten ausfällt.

Schnell finden wir an einem der Tische einen Platz und freunden uns sofort mit zwei britischen Teams an, die langjährige Stella Alpina-Teilnehmer sind und sich auch in Coronazeiten dieses



Linke Seite, diese Seite von oben nach unten

Der XK120 im Windschatten eines Dino;
beeindruckende Ferrari-Phalanx, fröhliche
Teilnehmer, wohl verdiente Preise, die Dolomiten
sind die perfekte Spielwiese für Klassiker.



Vergnügen nicht nehmen liessen. Dass die Rückkehr nach Großbritannien Ende Juni noch mit einer 14tägigen Quarantäne verbunden war, störte nicht, da beide Teams nach Abschluß der Rallye ohnehin noch Richtung Frankreich respektive Spanien reisen wollten. Respekt vor allem für das Vater-Sohn-Team Howard und Tommy Bellms, die mit ihrem erst kürzlich erworbenen BMW 507 gleich auf große Tour gingen und am Sonntag mit dem wertvollen Cabrio auf eigener Achse Richtung Spanien und Barcelona aufbrachen!

Der dritte Tag begann wieder Erwarten sonnig und trocken. Auf dem Programm standen der Passo Durone und der Passo del Ballino, die mit 1030 und 764 Metern Passhöhe leicht zu erklimmen waren. Die erste Etappe des Finaltages endet in Fiave, hinter dem Passo Duron, dann nehmen wir die letzten 60 Kilometer der Stella Alpina unter die Speichenräder.

Der Passo Ballino erfreut uns mit sanften Steigungen, typischen Dörfern und endlosen Obstplantagen, die bereits stark an die Gardasee-Region erinnern. Wenige Kilometer hinter dem Pass nähern wir uns Riva del Garda, der Blick auf den See von der Höhe ist sehenswert, doch wir konzentrieren uns auf die Straße, auf der an diesem Sonntag spürbar mehr Pkw und Motorräder unterwegs sind. Es wird schwieriger, zu überholen und es wird auch immer wärmer ... Nach Riva del Garda erreichen wir gegen 13.00 Uhr über Sarche kommend den Zielort Mattarello. Dort findet in der Villa Bortolazzi der Abschluss-Lunch mit Preisverleihung statt. Die Villa aus dem 17. Jahrhundert mit einem herrlichen, mit Statuen geschmückten Garten, ist eines der bedeutendsten historischen Bauwerke des Trentino. Wir machten es uns im Garten im Schatten der Bäume gemütlich, und genossen ein exquisites Essen mit regionaler Küche und hervorragenden Weinen.

Alle Teilnehmer, mit denen wir sprachen, waren sich einig, dass diese Stella Alpina trotz der notwendigen Einschränkungen und der Tatsache, dass die Veranstalter gerade einmal zwei Wochen für die finale Organisation hatten, äußerst gelungen war.

Da wir ohne Wertung fuhren, erwarteten wir von der Preisverleihung nichts, und wurden dann überraschend doch nach vorne gebeten, um je einen flüssigen Ferrari in Empfang zu nehmen. Nicht etwa, weil wir so perfekt gefahren waren, sondern weil wir das einzige deutsche Team in einem Klassiker waren. Im nächsten Jahr werden wir die Stella Alpina dann ernsthaft angehen und uns einen richtigen Preis verdienen!

