

FIVA A-EVENT

DE RAID®

SUISSE-PARIS

19-22 AOUT 99

Fahren, erleben, geniessen!
Plaisir de conduire, expérience inoubliable!
The great driving experience!



Photo: W. Groth

Mercedes-Benz 300 SL, 1956

NEU

Ideal gelegenes Hotel in Paris

Neue Route: Basel – Strassburg –
Molsheim – Vogesen – Nancy –
Reims – Paris

3 Tage – 4 Etappen

Challenge Veteran Cars

90 Jahre BUGATTI



NOUVEAU

Hôtel idéalement situé à Paris

Nouvel itinéraire: Bâle –
Strasbourg – Molsheim –
Vosges – Nancy – Reims – Paris

3 jours – 4 étapes

Challenge Veteran Cars

BUGATTI: 90 ans déjà!

NEW

Hotel in the heart of Paris

New itinerary: Basel –
Strasbourg – Molsheim – Vosges –
Nancy – Reims – Paris

3 days – 4 laps

Challenge Veteran Cars

BUGATTI: 90 years



Rollendes Museum

Wenn sich der Sommer seinem Ende zuneigt, haben Oldtimer-Fahrten Hochsaison. Ein Höhepunkt ist die Raid Suisse-Paris. Bei der neunten Auflage rollten am Startort Basel 204 Klassiker von der Rampe. Wir waren mit von der Partie.



VON STEFAN LÜSCHER



Start bei der Mustermesse Basel: Erwin und Heidi Eggli (Singer Le Mans 1935).

Er bringt es an den Tag: Die Begeisterung für Autos ist ungebrochen. Besonders wenn sich am Startort Basel die traditionelle Raid Suisse-Paris in Bewegung setzt. 204 gepflegte Klassiker aller Epochen sind ein beeindruckendes, rollendes Automobilmuseum, das auf dem 740 Kilometer langen Parcours zur französischen Hauptstadt unermüdlich bejubelt wird.

Genauso genussvoll ist die Fahrt über vier Etappen für die Teilnehmer. Ein Abstecher nach Deutschland führt durch das Areal der Gartenbauausstellung Grün '99, anschliessend geht die Fahrt durch nostalgisch wirkende Winzerdörfer im Elsass zum ersten Etappenhalt nach Strasbourg.

Die Philosophie von Raid-Organisator Hans-André Bichsel ist einleuchtend: «Oldtimer sind nicht einfach Autos. Sie sind ein Stück lebendige Kulturgeschichte».



te. Daher bieten wir beim Raid nicht nur Auto fahren und den sportlichen Wettbewerb. Wir bemühen uns, jedes Jahr auf neuen attraktiven Strecken den Teilnehmern eine starke Dosis Kultur zu vermitteln.»

Wer all seine Sinne aktiviert, entdeckt und fühlt tatsächlich vieles, was bei stressigen Ausfahrten in modernen Autos verborgen bleibt. Im Elsass erinnern Störche an die gute alte Zeit und romantisch verschachtelte Häuser an die gallischen Dörfer des Asterix. Auf der legendären Bergrennstrecke von Turckheim nach Trois Epis, die als Regelmässigkeitsprüfung gefahren wird, glaubt man noch den Duft alter Bugatti-Rennwagen aus dem nahen Molsheim zu riechen.

Ein besonders stilvolles Erlebnis ist die Fahrt über den Place Stanislas in Nancy und anschliessend der Empfang im prunkvollen «Grand Salon» des Rathauses, das 1866 von Kaiser

rin Eugénie eingeweiht wurde. Im klassischen Fahrzeug fühlt man sich hautnah dabei – fast wie ein Zeitreisender.

Am nächsten Tag lassen die alten Römer grüssen. Schon damals bauten sie schnurgerade Alleen durch einsame Gegenden, die uns schliesslich in die Champagner-Metropole Reims führen.



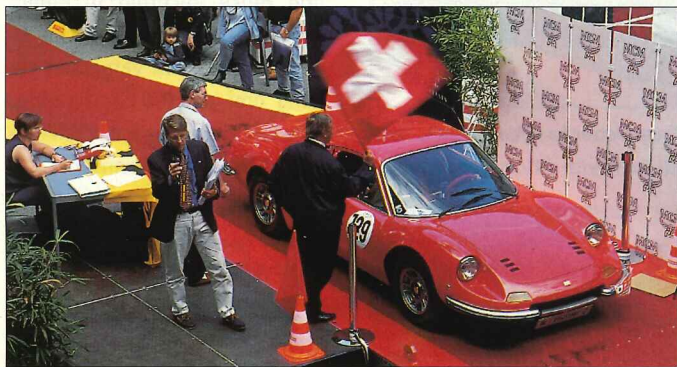
Zufrieden: (v. r.) Organisator Hans André Bichsel, der Stadtpräsi von Reims und Honda-GD Claude Sage.

Ein besonderes Highlight erwartet die Raid-Karawane mit der ehemaligen Hochgeschwindigkeits-Rennstrecke von Reims. Sie war 1925 bis '69 Schauplatz des «Grand Prix Frankreich». Heute

sind die halb verfallenen Ruinen der Tribünen und Boxenanlagen stumme Zeugen jener Zeit mit faszinierender Ausstrahlung.

So intensiv wie das Kulturangebot ist das Fahrerlebnis. Je nach Fahrzeuggattung und Modelljahr ist geruhsames Reisen ohne Ambitionen auf die Gesamtwertung angesagt oder eine genussvoll sportliche Gangart. Im Jaguar XK 120 (1952), mit dem ich mit Martin Clavadetscher unter auto-illustrierte-Flagge segle, wird dabei jede Kurve zur schweisstreibenden Arbeit. Die im Vergleich zu modernen Sportwagen unpräzise Lenkung verzichtet auf eine Servounterstützung. Die Kupplung will kräftig getreten, die Gänge der Viergang-Schaltung sorgfältig sortiert werden. Besonders abenteuerlich waren die Trommelbremsen jener Fahrzeuggeneration. Sie erfordern Weitsicht und kräftige Waden. Vollbremsungen aus hohen Geschwindigkeiten

Fotos: Stefan Lüscher



Grosser Bahnhof: Der Start fand im Rahmen der Auto-Passion Basel statt. Bromberger/Zeinler gehen mit ihrem Ferrari Dino 246 GT (1972) auf die Reise.



Teamwork: Das Swiss Historic Racing Team (S.H.R.T.) gewann mit Kuno Schür (Fiat Dino, vorne) und Carlo Lusser (Jaguar E-Type 1964) die Teamwertung.



Erfolgreich: Philipp Buhhofer und Paul Arnold gewannen mit ihrem Austin Healey Mk III (1967) mit souveränem Vorsprung die Gesamtwertung des Raid.



Knapp geschlagen: Daniel Wyssmann und Bernhard Roth (Austin Healey Mk III 1967) verfehlten Rang zwei mit minimem Rückstand und wurden Dritte.

sind zu vermeiden. Maximale Konzentration ist empfehlenswert. Im Klassiker aus den fünfziger Jahren gibt es keine elektronischen Heinzelmännchen, die Fahrfehler ausbügeln – für Autofreaks ein Fahrerlebnis, das tief unter die Haut geht.

Nebst den Reizen entlang der sorgfältig ausgewählten Strecke sowie vieler harmonischer Kurven, weckt Bichsel mit der Raid Suisse-Paris auch den sportlichen Ehrgeiz der Teilnehmer. Täglich gilt es eine Sonderprüfung in exakt vorgeschriebenem Durchschnittstempo zu absolvieren. Zudem müssen die Tagesetappen in Idealzeit bewältigt werden. Auch dies ist mit alten Autos kein leichtes Unterfangen. In unserem aus den USA stam-



Auf nach Paris: Die 204 Klassiker-Teams machen sich in Reims startbereit zur vierten und letzten Wertungsetappe.

menden Jaguar muss jede Distanzangabe des Roadbooks in Meilen umgerechnet werden. Zudem kämpfen wir mit mechanischen Problemen.

Da die Lichtmaschine schon vor dem Start ihren Geist aufgibt,

ist Stromsparen oberstes Gebot. Das bedeutet Verzicht auf den Anlasser und den nachträglich eingebauten Ventilator, was schieben und häufiges Wassernachfüllen mit sich bringt. Im Kampf um den Gesamtsieg haben

da andere Teams bedeutend bessere Karten. Das gilt ganz besonders für die souveräne Healey-Crew Philipp Buhofer und Paul Arnold. Insgesamt sammeln die beiden nur 8,3 Strafpunkte, was das Einhalten der Idealzeiten trotz Umleitungen und unvorhergesehener Staus bis auf wenige Zehntelsekunden bedeutet. Mit viel Ehrgeiz engagieren sich auch der Rennfahrer Carlo Lusser (zweifacher Schweizer Meister) und Heike Bechtold in einem frisch restaurierten Jaguar E-Type. Schliesslich verpassen sie Rang drei um 0,4 Strafpunkte. Eine fast so knappe Entscheidung wie im modernen Rennsport. ◀



Pflegefall: Eine defekte Lichtmaschine sorgte beim A-Team mit dem Jaguar XK 120 von 1952 für Aufregung.



Nostalgie pur: Bei schönem Wetter im offenen Austin-Healey 100-6 (1958) durch Frankreich (Wyler/Jegerlehner).



Imposant: Cadillac Eldorado Biarritz (1959) und Buick Super 8/50 (1953) im Park von Champagne Pommery in Reims.

RANGLISTE

| | |
|--|------|
| 1. Philipp Buhofer/Paul Arnold Austin-Healey Mk III | 8,3 |
| 2. Klaus Höfer/David Beyerle Rolls-Royce Silver Shadow | 61,7 |
| 3. Daniel Wyssmann/Bernhard Roth Austin-Healey Mk III | 62,3 |
| 4. Carlo Lusser/Heike Bechtold Jaguar E-Type | 62,7 |
| 5. Stephan Mellauer/Hildi Mellauer Triumph TR 4 A | 64,2 |
| 6. Urs Müller/Jürg Toffol Bentley TT Racer | 65,7 |
| 7. Hans Roth/Jakob Wegmüller Lamborghini 350 GT | 66,4 |
| 8. Franz Schweizer/Anita Schweizer Skoda Tudor | 68,1 |
| 9. Martin Beeler/Pascale Beeler-Heuberger Ferrari 275 GTB 4 Nart Spyder | 68,3 |
| 10. Thomas Naef/Helen Naef Jaguar E-Type | 75,8 |









DAS GROSSE STARTZEREMONIELL Beim Start in der Mustermesse ein Bugatti Typ 57 von 1935. Die Marke Bugatti wurde im Jahr ihres 90. Geburtstags besonders gefeiert.



WARTEPAUSE AUF DEM LAND Erst die vierte Etappe brachte endlich Gemächlichkeit. V.l.n.r. Cadillac Limousine, MG A, Alvis Graber, Triumph Stag.

Mal schnell, mal geruhsam nach Paris

9. RAID SUISSE-PARIS Vom 19. bis 22. August fand die traditionelle Oldtimerfahrt von Basel nach Paris statt; diesmal mit 204 Teilnehmerteams!

ROGER GLOOR

Mit dem errechneten Schnitt von 55 km/h von Basel nach Strassburg zu fahren erschien eine reichlich harmlose Aufgabe. Doch die vorgeschriebene Route führte via allerhand kurvige Umwege durch die erntenahen Rebberge und die blumenfrohen Dörfer des Elsass. An sich ein wunderbares Reise- und Landschaftserlebnis, genau wie es schon die erste Etappe des 9. Raid Suisse-Paris gemäss Ausschreibung verheissen hatte.

Aber die Wirklichkeit präsentierte sich um einiges anders. Wahrscheinlich hatten die Routenerkunder ihre Traumstrecke bei idealen Vorsaisonbedingungen ausgeheckt und ausdividiert. Denn während des Raid herrschte im Elsass Grossverkehr, und er wurde durch die Rekordzahl von 204 Raid-Teams noch verstärkt!

Dazu kam ein Fehler im Roadbook (der manche Konkurrenten nach dem Passieren von Gueberrschwihr Richtung Osenbach hinauf brausen liess; nur wer die Route auf die Michelin-Karte übertragen hatte, konnte erkennen, dass geradeaus nach Voegtlinshofen zu fahren war!). Eine Baustelle, eine Umleitung und für die Start-Nrn. ab 170 ein zwischen Barrieren dahinschleichender endloser Güterzug brachten die Raid-Teilnehmer endgültig in zeitlichen Rückstand.

AUFHOLEN: JA ODER NEIN?

Es stellte sich nun die Frage, ob man zu einer Aufholjagd ansetzen sollte oder nicht. Die einen Teilnehmer wollten sich den touristischen Fahrern selbst durch drohende Strafpunkte nicht vergällen lassen. Andere dagegen hatten Ambitionen, ihr Fahrzeug – und die sportlichen Modelle überbogen bei weitem – fahrerisch «auszukosten» und sich gleichzeitig die Chance auf eine gute Klassierung zu sichern.

So begannen sich denn die Schnellen von den Gemütlichen herauszuschälen, was zu einigen hektischen Überholmanövern führte. Doch ob man nun zügig oder gemütlich unterwegs war, selbst auf den einsamsten Nebenrouten befand man sich meist in einer Kolonne mit Gleichgesinnten. Glück hatte, wer eine besonders kurvenreiche Bergstrecke für sich allein geniessen konnte.

DIE SCHÖNEN BEIGABEN

Doch der Raid hatte natürlich auch in diesem Jahr seine Prachtseiten. Als erste Überraschung nach dem prunkvollen und publikumsreichen Start in der Basler Mustermesse erfolgte die Durchfahrt durch die bundesdeutsche Gartenausstellung «Grün '99» in Weil. Da wurde jedem Teilnehmer ein Fläschen badischen Weissweins überreicht, während der Navigator bzw. die Navigatorin gleich live ein «Bhaltis»-Gläschen trinken durfte.

In Turckheim drüben im Elsass, unmittelbar vor der ersten

Die liebliche Landschaft der Champagne konnte voll genossen werden

Regelmässigkeitsprüfung, die mit 43 km/h zu absolvieren war, bekamen die Konkurrenten sogar eine ganze Flasche Riesling ins Cockpit bzw. in die Hand gedrückt. Das gezeitete Ende der ersten Etappe befand sich weit draussen vor Strassburg. Im Abendverkehr gings auf der Autobahn ohnehin bloss noch schubweise voran.

LOGISTISCHE LEISTUNGEN

Dass der Raid sein erstes Etappenziel in einer Grossstadt hatte, erklärt sich aus der Zahl der Teilnehmer. Denn an abgelegenen Routen lässt sich keine Unterkunft für rund 450 Personen – die Raid-Teilnehmer und ihr umfangreicher Begleittross – aufreiben. Während in Strassburg das «Hilton» diese Kavalkade gesamt-haft zu schlucken vermochte, mussten anderntags in Reims drei Hotels belegt werden.

Aus der ursprünglich geplanten Besichtigung des Bugattischlosses St-Jean in Molsheim als erster Attraktion der zweiten Etappe wurde nichts. Der einstige Sitz des grossen Ettore wird jetzt unter VW-Regie zum PR-Zentrum für die kommende neue Bugatti-Luxusautogeneration durchgestylt. Doch durch den Empfang und das wohl dotierte Mittagbuffet in den wand- und deckenbemalten Prachtssälen des historischen «Hotel de Ville»

von Nancy wurden die Teilnehmer reichlich entschädigt. Und ebenso kam man abends durch den Besuch der Kathedrale von Reims zum Kulturgenuß.

An diesem zweiten Tag liessen sich die vorgegebenen Fahrzeiten einigermaßen einhalten. Allerdings gehörten auch zu dieser zweiten und dritten Etappe viele Kolonnenfahrten und Überholvorgänge. Die liebliche Landschaft der Champagne konnte gleichwohl in vollen Zügen genossen werden. Im Gegensatz zum Elsass wirkten hier die Dörfer hochsommerlich ausgestorben. Schön, dass das Wetter mitspilte und die zahlreichen Cabrios genüsslich offen gefahren werden konnten.

ENDLICH GEMÜTLICHKEIT

Für die vierte Etappe von Reims nach dem gewohnten wertungsmässigen Raid-Ziel in Montceaux-Lès-Meaux waren 45 km/h einzuhalten. Da war man nun wirklich geruhsam unterwegs. Manche Raid-Fahrer schalteten Kaffeepausen ein oder begannen an dem morgens mitgegebenen Lunchpaket zu knabbern. Die letzten 80 km nach Paris zum Hotel Méridien-Etoile konnte man individuell anhand des Roadbooks oder unter Töfffahrer-eskorte zurücklegen.

Die neue Viersternunterkunft in der französischen Metropole wie auch das Galadiner fanden allgemeine Zustimmung. Erfahrene Raid-Teilnehmer aber fanden, dass es im ursprünglichen Familienverband mit kaum 50 Oldtimerwagen noch viel gemüthlicher gewesen sei. Neulinge äussern sich hingegen begeistert und wiesen den Ausdruck Massenanstoss weit von sich. Dennoch: Mit über 200 Konkurrenten hat der Raid nun die Kapazitätsgrenze erreicht, auch wenn die Organisation diesem Andrang überraschend gut gewachsen war.

Erstaunlich übrigens, dass die Bewohner der zahllosen durchfahrenen Dörfer Ostfrankreichs offensichtlich auch noch dem 204. und letzten durchfahrenden Raid-Oldtimer begeistert zuwinkten. Und wie paradox: Bei ihrem «Einmarsch» in Paris via die Porte Maillot rollten die 200 Raritäten fast unbeachtet Richtung Einstellhalle. Dabei flanieren nur wenige hundert Meter weg auf den Champs Elysées Tausende von Touristen, unter ihnen gewiss auch Autofans.



MITTEN IN DER STADT NANCY Mittagspause am zweiten Raid-Tag war mitten in Nancy, einem der architektonisch schönsten Stadtzentren der Welt. Hier ein Auburn Speedster von 1932.



RAID-FAHRER SIND VIELFÄLTIG Die Raid-Teilnehmer stammten auch in diesem Jahr aus allen Schichten und Altersklassen. Hier beim Empfang durch die Behörden von Nancy im Prunksaal Carré.



STARTBEREIT IM MORGENDUNST Bei der Pommery-Champagnerkellerei, v.l.n.r. Ferrari 330 GTC, Ford Mustang, 2 x Dino, Jensen Interceptor.



VOR DEM START ZUR ZWEITEN ETAPPE Da rollten sie morgens in Strassburg zum Start: Mit prächtigem Berner Wappen auf dem Kühler ein MG TD des Jahrgangs 1952.

9. RAID SUISSE-PARIS

19.-22. August 1999; vier Etappen, total 740 km. 204 Oldtimer bis Jahrgang 1973. Teilnehmerspektrum ausserordentlich gross: Oldtimerfreunde aus der gesamten Schweiz sowie aus sechs weiteren Ländern (zwei Teams aus Mexiko); vom «einfachen» Hobbybastler bis zum «Basler Daig» (dieser nimmt am Raid jeweils mit einer bewundernswerten Vielfalt äusserst exklusiver Liebhaberstücke teil).

Gesamtklassement: 1. Philippe Buhöfer/Paul Arnold, Austin-Healey Mk III; 2. Klaus Höfer/David Beyerle, Rolls-Royce Silver Shadow; 3. Daniel Wyssmann/Bernhard Roth, Austin-Healey Mk III; 4. Carlo Lusser/Heike Bechtold, Jaguar E-Type; 5. Stephan und Hildi Mettauer, Triumph TR 4A; 6. Urs Müller/Jürg Toffel, Bentley TT Racer; 7. Hans Roth/Jakob Wegmüller, Lamborghini 350 GT; 8. Franz und Anita Schweizer, Skoda Tudor; 9. Martin und Pascale Beeler, Ferrari 275 GTB/4 Nart Spyder; 10. Thomas und Helen Naef, Jaguar E-Type. (Wyssmann/Roth waren Sieger 1998; Höfer/Beyerle 1997)



Der «Coupe Automobil Revue» für das bestklassierte Familienauto von einst ging an Franz und Anita Schweizer auf Skoda Tudor des Jahrgangs 1948 (frühere Alltagsautos werden beim Raid im Vergleich zu Sport- und Exklusivmodellen zusehends seltener eingesetzt; schön, dass Franz Schweizer seit 30 Jahren AR-Abonnent ist!)

Der ACS-Ladies-Cup ging (wie schon 1998) an Ursula Valko/Ariana Kammermann auf Austin Cooper S. Der 10. Raid findet vom 17.-20. August 2000 statt (Organisation Raid Postfach 166, 4011 Basel). rg