*Wer mit dem Auto wirklich hoch hinaus will, muss sich in die Schweizer Alpen begeben. Und wem dabei Stil, Eleganz und Leidenschaft wichtig sind, fragt bei der Passione Engadina nach, ob noch ein Platz frei ist. Dieses Jahr hatten wir das Vergnügen, nach St. Moritz eingeladen zu werden – um drei Tage »Passione« zu erleben.*

**Text** Sven Schrader // **Fotos** Veranstalter

# TÄNZELNDE PFERDE AUF DEM DACH DER ALPEN

Paolo Spalluto ist der Impressario der Passione Engadina und weiterer Autoklassiker-Events der Extraklasse, wie »The Aura«, »Le Flair« und »The Icon«. Dass er seine ganz eigene Vorstellung von exklusiven Erlebnis-Events hat, erzählt er im Interview auf den Seiten 122/123 dieser Ausgabe. Kürzlich besuchte Spalluto das Porsche Museum in Stuttgart. Beim Anblick der ikonischen Exponate kam ihm gleich eine neue Idee. Und erkor für die 14. Ausgabe der bislang nur Italo-Klassikern vorbehaltenen Passione Porsche zur Gastmarke. So kamen neben 40 Ferrari und 40 weiteren italienischen Autos auch 40 Porsche zusammen, um vom 21. bis 24. August die Schweizer Berge zu erobern. Ein Duell der tänzelnden Pferde, zieren doch sowohl das Ferrari- wie das Porsche-Wappen ein auf den Hinterbeinen stehendes Ross.

Und weil Paolo gerade dabei war, das Format neu und groß zu erfinden, hatte Paolo mit seinem Team diesmal nicht nur die längste und umfangreichste Passione Engadina organisiert, sondern neben der am Freitag und Samstag laufenden Julius Bär Hauptrallye für den Donnerstag gleich zwei neue Sonderläufe auf die Beine gestellt. Den »NextGen Cup«, der jungen Menschen unter 25 Jahren die Möglichkeit gab, mit Fiat Panda 4x4 einen Wettbewerb auszufahren und den »Ladies Cup«, der ausschließlich weiblichen Teams vorbehalten war. Obligatorisch war der Concorso »Eleganza in Movimento«, bei der eine Jury die schönsten Autos kürte.

Natürlich gibt es viele legendäre Regionen in der Alpenrepublik, und der Name der Veranstaltung würde eigentlich nahelegen, dass die Passione Engadina im Tessin ihr Basislager aufschlägt. Aber es ist Ehrensache, dass natürlich in St. Moritz genächtigt und gefeiert wird. Aus Österreich kommend, sagte beim Grenzübertritt nach Graubünden der Zollbeamte auf die Frage nach dem Reiseziel, ob man an der »Passione« teilzunehmen gedächte und sich dabei auch ans Tempolimit hielte…nach 13 Jahren ist das Event also Schweizer Kulturgut geworden.

**Deutschland gegen** Italien war das Motto – und die Boliden standen sich gegenüber …

**Damen-Teams,** hier in einem Porsche, und die Panda 4x4-Parade für den Nachwuchs setzten zwei neue Programmpunkte der Engadina.

**Der Start zur** Julius Bär Rallye erfolgte an beiden Tagen in Silvaplana vor pittoresker Kulisse.

Nur mit Autofahren am Tag sind noch nicht alle Betätigungsmöglichkeiten ausgeschöpft. Deshalb gab es am Donnerstagabend beim Dinner im Kulm Hotel (wo sonst …?) das erste italienisch-deutsche Kräftemessen: alle vier Gänge hatten Spezialitäten aus beiden Ländern im Vergleich auf dem Teller. Am Ende stand es aus unserer Sicht 2:2 …

Da am Samstag nach Ende der Hauptrallye und der anschließenden Ausstellung der teilnehmenden Autos auf der Via Serlas von St. Moritz (die ganze Völkerscharen aus Italien und der Schweiz als Zuschauer anzog) das Gala Dinner (ebenfalls im Kulm Hotel), mit Siegerehrung stattfand, wurde am Freitag, nach dem ersten und wirklich anstrengenden Fahrtag die »Le Mans Night« im Hangar am Flugplatz in Samedan gegeben. Das klingt nach zünftiger Rennwurst, aber die Passione Engadina wäre nicht die »Passione«, wenn dort nicht fünf Sterneköche aus der Umgebung in fünf Foodtrucks das Essen zubereitet hätten.

Alle Gänge hatten hier für einmal schweizerisches Flair, während der teutonisch-romanische Wettbewerb auf der Landebahn zur Gaudi der Zuschauer mit Rennlegenden aus beiden Ländern ausgetragen wurde.

Auch hier wurde geklotzt und nicht gekleckert: mit Unterstützung von unter anderem Dirk Sadlowski von PS Automobile, Ferrari Kessel Classic, dem ORCA Team und den Autosammlern Albert Spiess und Corrado Lopresto wurden automobile Spezialitäten aus der deutsch-italienischen Renngeschichte präsentiert: der Porsche 917, der einst vom britischen Rennfahrer David Piper pilotiert wurde, raste Seite an Seite mit einem Porsche 935 und 911 Carrera RSR 3.0 gegen einen Ferrari 250 GT SWB Competizione, 250 LM und Dino 206 S. Der Dino war das letzte gebaute Modell und wurde während der späten 1960er-Jahre in diversen Bergrennen eingesetzt. 1967 nahm er am 1000-Kilometer-Rennen von Monza und heuer am Concorso d'Eleganza Villa d'Este teil.

Aber auch zwei Ford gesellten sich passend zum Le-Mans-Gipfeltreffen: ein Ford GT von 2006 und ein Ford GT Mk IV – ein auf 67 Exemplare limitiertes Sammlerstück, basierend auf dem Ford GT der 2017er-Baureihe. Alois Ruf brachte zwei seiner Kreationen aus Pfaffenhausen zum Vergleich, und der ebenfalls genannte Porsche 910/6 aus dem Jahr 1967 war das lauteste Auto im Feld, und belegte beim Concorso trotzdem (oder gerade deshalb?) den ersten Platz!

Apropos Preise: in der Gesamtwertung der Julius Bär Rallye belegten Mike Kastrop und Pauline Louwman von Talent 4 Classics mit ihrem Fiat 600 Monterosa von 1958 den dritten Platz. Auf Platz zwei kamen Marc Thalmann und Christina König mit einem Alfa Romeo GTA 1330 Junior Stradale von 1968. Den obersten Platz auf dem Podium erklommen Ulrich und Ute Maas am Steuer eines Porsche 356 Speedster GT von 1956. Also ging der Kampf der tänzelnden Pferde auch hier unentschieden aus. Und so ein sympathischer

**Mit den drei Pässen** Flüela, Bernina und Albula gab es Fahrspaß ohne Ende (hier Alfa und Porsche 910) bei wenig Verkehr. Aber bei den Wertungsprüfungen fanden sich Mensch, Tier und Maschine wieder ein.

David Piper
AUTO RACING
534
David Piper
AUTO RACING
PORSCHE

(von einem holländischen Team gesteuerter) Fiat 600 gehört ja gefühlt beiden Nationen, wenn man an den Fiat Neckar denkt.

Auch Peter Daniell Porsche und Sven Bössow vom Traumwerk aus Anger, in der Nähe der deutsch-österreichischen Grenze, ließen sich locken und fuhren im Porsche 356 S von 1953 beide Tage sehr früh los, denn die Rallye begann jeweils um 8:30 Uhr. Dabei startete das älteste Fahrzeug mit Jahrgang 1939 und der Startnummer 1 – ein Alfa Romeo 2500 Berlina, gefolgt von einem Fiat 8 V Zagato Jahrgang 1953 und danach der Porsche 356.

Am Freitag führte die 180 Kilometer lange Route über den Flüelapass via Lenzerheide (dort mit der Bergbahn zum Mittagessen auf die Skihütte) und dann weiter über die engen und kurvigen Straßen des Albulapasses. Nachdem es am Donnerstag noch stark regnete und abkühlte, war es am Freitagfrüh nur noch bedeckt. Und dank des im Laufe des Tages immer freundlicheren Wetters öffneten sich zunehmend die Stoffdächer der offenen Autos. Das war auch am Samstag so, als die Rallye die Teilnehmer über den Berninapass ins Val Poschiavo und wieder zurück nach St. Moritz führte.

Der OCTANE Rezensent durfte dank der großzügigen Überlassung eines Fiat Dino Spider 2.0 aus dem Besitz von Daniel Bosshard vom Hotel Albana ebenfalls die gute Schweizer Bergluft ungefiltert in einem exzellent fahrenden Sportwagen genießen (lesen Sie dazu auch das Feature auf den Seiten 64-73 in dieser Ausgabe). Daniel ist außerdem der Gemeindepräsident von der St. Moritzer Nachbargemeinde Silvaplana, in der an beiden Tagen der Start der Julius Bär Rallye stattfand. Auch deshalb ist er sehr eng mit Paolo Spalluto und dem Event-Team verbunden, und natürlich ist er auch selbst mit seinem Dino 246 GTS bei der diesjährigen Passione gestartet.

Die 15. Ausgabe der Passione Engadina widmet sich vom 27. bis zum 30. August 2026 wieder seinen Anfängen und feiert unter dem Motto »Little Italy« kleine und heute oft vergessene italienische Automarken. Das dürfte dann eine andere Passione mit weniger Teilnehmern werden, aber versuchen Sie, einen Platz zu bekommen. Denn was sicher gleichbleibt, ist die Chance, noch einmal auf dem Dach der Alpen diese einzigartige Gastfreundschaft und Leidenschaft zu erleben, die nur die Passione Engadina bereithält.

Falls Sie kein passendes Auto für die Passione 2026 finden, gäbe es auch eine andere Möglichkeit, diese schöne Gegend zu erfahren: Wenn Sie ein Fahrzeug mit dem Dino-V6-Motor haben (immerhin wurden einschließlich Ferrari 206 GT/246 GT und Lancia Stratos zusammen 10.000 Stück gebaut), lädt die Gemeinde Silvaplana vom 18. bis 21. Juni 2026 zum Internationalen Dino Meeting ein. Wie heißt es doch so schön: »Geld kann kein Glück kaufen, aber es ist besser im eigenen Wagen zu weinen …«

**Es gab unterschiedlich** große Geschenke, aber an jeden war gedacht. Die Qualität der Verpflegung in St. Moritz war natürlich vergleichbar mit dem Niveau der Meereshöhe. Zu trinken gab es immer etwas und die Ruhezeiten gefielen dem einen, die Auswahl der Autos den anderen. Am Flugplatz in Samedan fand das Le Mans Ikonen Treffen statt, da durften auch zwei Ford GT nicht fehlen.

15th Edition | 27 -30 August 2026

# Little Italy

For simplicity, we have called the 2026 edition Little Italy. In reality, the many brands that have built the myth of the Italian automobile over time, in our opinion, deserved a showcase. We have many ideas on how to make the 2026 edition unforgettable, and we will celebrate the 15th anniversary of our gathering! Follow us and let yourselves be inspired.

**Information and registration: www.passione-engadina.ch**