

STEFAN BOGNER • JAN KARL BAEDEKER

PORSCHE
Drive

— 15 PÄSSE IN 4 TAGEN • 15 PASSES IN 4 DAYS —
SCHWEIZ, ITALIEN, ÖSTERREICH • SWITZERLAND, ITALY, AUSTRIA

DELIUS KLASING VERLAG

PORSCHE

75 INTERNATIONALE SIEGE 1952



3. Rallye Sestriere
XIX. Mille Miglia
Rallye Lisboa
Les 24 heures du Mans
Bridgehampton Race
Liège – Rome – Liège
Tour de France Automobile
Carrera Panamericana Mexico

Copyright © 2011, AIA Porsche, Stuttgart

Editorial

»Seid's ihr wahnsinnig?«, ist noch eine der freundlicheren Kommentare auf unseren Plan, in vier Tagen alle wichtigen Pässe der Alpen abzufahren. Doch was soll man tun, wenn man den Bergen hoffnungslos verfallen und die Zeit knapp bemessen ist? Seit fünf Jahren dokumentiert Stefan Bogner nun schon die schönsten Serpentinaen der Alpen zwischen Südfrankreich und Slowenien mit der Kamera. Sein Magazin »Curves« gilt als Neues Testament für Kurvenjünger aus aller Welt. Nun ist es Zeit, aus den zahllosen Straßen, Pässen und Traversen die ultimative Tour zusammenzustellen, die man in nur einem langen Wochenende nachfahren kann. Außerdem soll man sich ja Ziele setzen im Leben, damit es nicht langweilig wird. Und während es bei Reinhold Messner bloß Seven Summits waren, die erklettert werden mussten, machen wir in unserem spätjugendlichen Übermut gleich 14 Alpentraversen plus eine Stichstraße daraus. Die Mille Miglia der Alpen sozusagen. Mit sehr vielen Kurven. Und eher wenig Schlaf. Doch warum zieht es einen Designer und Fotografen wie Stefan Bogner und einen Journalisten wie mich überhaupt immer wieder in die Berge? Was glauben wir dort oben, jenseits der Baumgrenze, zwischen kargen Felsen und Gletschern, Bergseen und Almen zu finden?

Die Geschichte beginnt mit einer großartigen, erdgeschichtlichen Massenkarambolage. Keine 30 Millionen Jahre ist es her, dass die Kontinentalplatten Europas und Afrikas »in voller Fahrt« zusammenprallen. Gewaltige Massen Gestein werden vom Meeresgrund in die Höhe geschoben, mancherorts ragen sie Tausende Meter in den Himmel. Die Alpen sind geboren. Bis heute sind die Spuren

»Are you completely mad?« is one of the kinder comments in response to our plan to traverse all major Alpine passes in four days. But what else can you do when you're hopelessly smitten with the mountains and time is limited? For the last five years, Stefan Bogner has captured with his camera the most beautiful serpentinaen in the Alps between southern France and Slovenia. His magazine »Curves« is considered the New Testament for cornering devotees around the world. Now it's time to compile the ultimate tour of countless roads, passes and traverses that drivers can undertake on just one long weekend. After all, life can become boring if you don't have new goals. And while Reinhold Messner conquered merely »Seven Summits«, in our post-adolescent exuberance, we decide to tackle 14 Alpine passes plus one dead-end. The Mille Miglia of the Alps, so to speak. With a lot of corners. And not a lot of sleep. What is it exactly that keeps luring a designer and photographer like Stefan Bogner and a journalist like me to the mountains? What do we think we might discover up there above the tree line, between barren rocks and glaciers, mountain lakes and Alpine meadows?

The story begins with a massive, geological pile-up. It wasn't even 30 million years ago that the continental plates of Europe and Africa collided, as it were, at full speed. Enormous masses of rock were heaved from the ocean floor into the air, in some places stretching thousands of metres skywards. The Alps were born. Even today, evidence of this mighty crash is still evident – although the forces of water, wind and sun endeavour everyday to wear away the peaks and restore geological order.



STEFAN BOGNER ist Autor, Fotograf und Mitbegründer der Münchener Designagentur fpm – und ein leidenschaftlicher Porschefahrer. Mit seinen eindrucksvollen Fotografien von Kurven, Kehren und Serpentina hat er die Schönheit der Alpenpässe sichtbar gemacht. Sein Magazin »Curves« und sein Bildband »Escapes« gelten unter sportlichen Automobilisten als perfekte Anleitungen zum Glückseligkeit.

Stefan Bogner is a writer, photographer, the co-founder of the Munich Design Agency fpm – and a passionate Porsche driver. With his stunning photos of curves, hairpins and serpentine, he has captured the magnificence of the Alpine passes. Sporty drivers consider his magazine "Curves" and his coffee-table book "Escapes" as the ultimate guides to happiness.



JAN KARL BAEDEKER ist Reisender aus Leidenschaft – und zudem Autor, Fotograf sowie Chefredakteur des Magazins Classic Driver. Sozusagen genetisch vorbelastet ist er als Urenkel von Karl Baedeker, der ab 1828 das Reisen zu einer Kulturform erhob und mit seinen roten Reisehandbüchern viele Generationen von Fernwehgetriebenen auf die richtige Spur brachte. Jan Karl Baedeker hat Medienwissenschaften und Europäische Ethnologie in Hamburg studiert, lebt heute in Zürich – und ist immer auf dem Sprung zur nächsten Tour.

Jan Karl Baedeker is an avid traveller – as well as author, photographer and editor-in-chief of the magazine Classic Driver. One could say he is genetically predisposed: he is, after all, the great-grandson of Karl Baedeker, who from 1828 turned travelling into a form of culture and, with his red travel guides, opened the way for many generations of adventurers to whet their wanderlust. Jan Karl Baedeker learned Media Studies and European Ethnology in Hamburg, he now lives in Zurich – and is always set to take off on his next adventure.

des Crashes nicht beseitigt – obwohl sich Wasser, Wind und Sonne nach Kräften bemühen, die Gipfel abzutragen und die geologische Ordnung wieder herzustellen. Auch für die Menschen sind die Alpen lange Zeit vor allem ein Hindernis, das es zu überwinden gilt. Egal ob prähistorische Jäger, römische Soldaten oder mittelalterliche Säumer mit ihren Handelswaren – sie alle sind froh, wenn sie die gefährliche Bergwelt einmal mehr unbeschadet hinter sich gelassen haben. Doch im Laufe der Jahrhunderte wird es den Menschen langweilig in ihren Tälern, sie suchen nach neuen Herausforderungen – und sehen die Alpen plötzlich mit ganz neuen Augen.

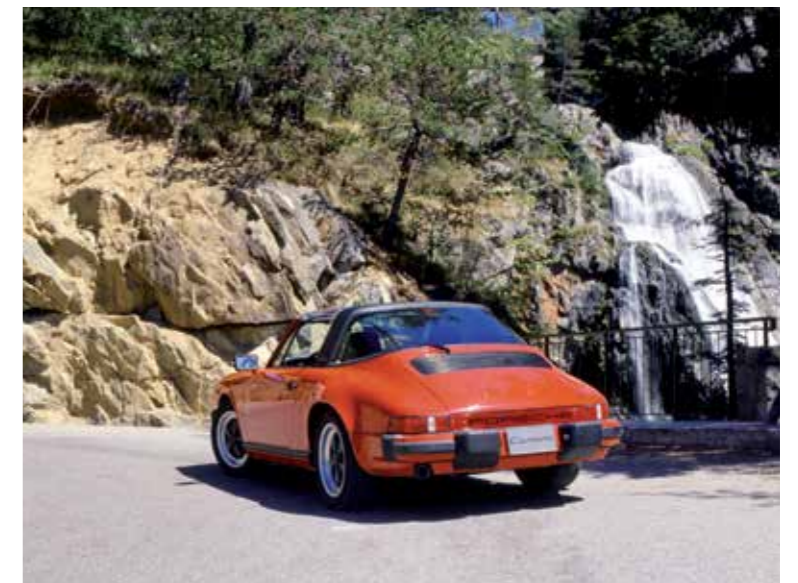
Ab Mitte des 19. Jahrhunderts strömen die Reisenden in die Berge. Zunächst sind es beherzte Kletterer und Kurgäste, die sich von der Höhenluft Linderung ihrer zivilisatorischen Leiden versprechen. Doch mit dem Siegeszug des Automobils in den Städten werden auch die Alpenpässe für die neuen Besucher ausgebaut. Es sind geniale Baumeister und Ingenieure, die allen Widrigkeiten trotzen und über gähnenden Schluchten und steilen Abhängen kunstvolle Straßen errichten. Die neuen Verkehrswege verbinden nicht nur Täler, Kantone, Länder und Kulturkreise miteinander – mit ihren abenteuerlichen Kurven locken sie auch einen ganz neuen Typus des Reisenden an: den Sportfahrer. Bei alpinen Wettfahrten wie dem Klausenpass-Rennen messen sich die todesmutigen Gentleman fortan mit ihren rasanten Maschinen und geben sich ganz dem Rausch der Beschleunigung am Rande des Abgrunds hin.

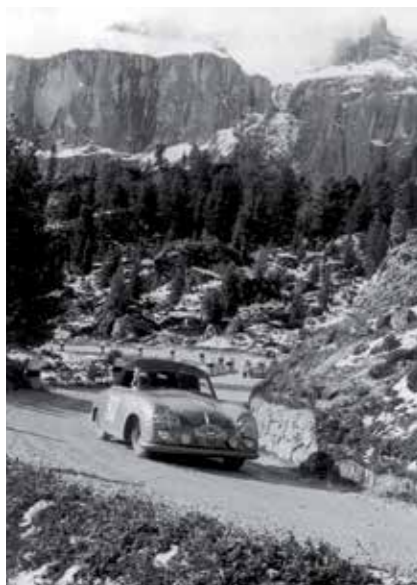
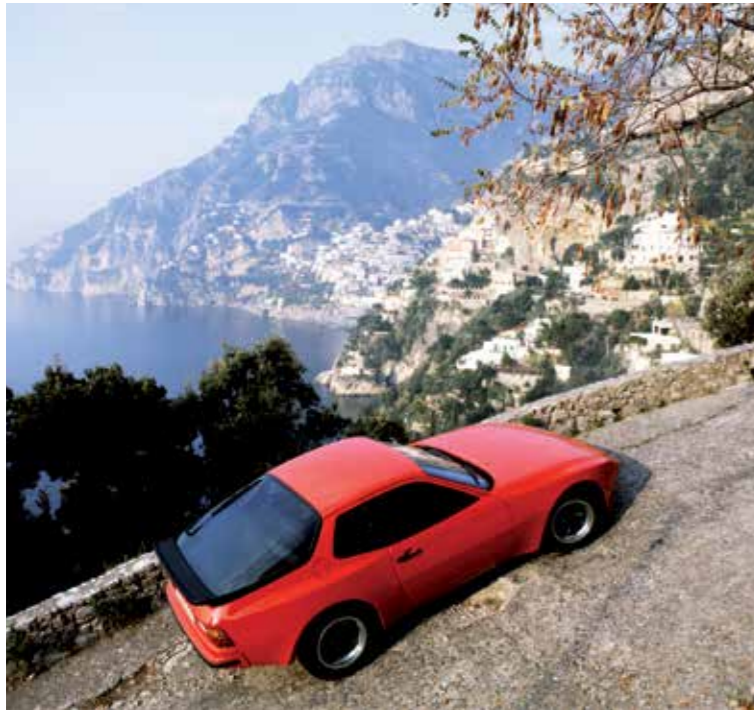
Auch das Kino entdeckt die Alpenpässe bald als monumentale Kulisse: Filme wie »Goldfinger« oder »The Italian Job« machen die Serpentina des Hochgebirges entgeltlich zum Sehnsuchtsort aller ambitionierten Automobilisten. Denn mit ihrer Topografie bereiten die Passstraßen auch jenen, die sie befahren, ein wahrhaft filmisches Erlebnis: Das schnelle Auf und Ab macht sie zu Wahrnehmungsbeschleunigern, die Serpentina provozieren harte Schnitte, Perspektiven wechseln im Sekundentakt – und wenn sich nach einer engen Kurvenkombination oder einem dunklen Tunnel plötzlich der Blick öffnet und am Horizont die

For a long time, the Alps posed a hurdle for mankind, an obstacle that had to be overcome. Whether it was prehistoric hunters, Roman soldiers, or medieval traders with their wares – they were all relieved to have survived the dangerous mountain crossing once again. But over the centuries, the folk in the valleys become bored, they yearn for new adventures – and they suddenly see the mountains in a different light.

From the mid-19th century, travellers flock to the mountains. At first it is just brave climbers and spa guests hoping that the high altitude air would help alleviate their ailments from the rigors of civilisation. But with the advent of the automobile in the cities, the Alpine passes are upgraded for the new visitors. Ingenious constructors and engineers defy all odds to build elaborate roads over yawning gorges and steep slopes. The new roads not only link valleys, cantons, countries and cultures – with their adventurous curves, they also attract a completely new kind of traveller: the sporty driver. At Alpine competitions, like the Klausen Pass race, death-defying gentlemen in their hurtling machines surrender completely to the thrill of acceleration, literally pushing themselves to the edge of the abyss.

Moviemakers quickly discover the Alpine passes as a monumental backdrop: The high mountain switchbacks in films like "Goldfinger" and "The Italian Job" entice ambitious motorists. With their topography, the pass roads offer a truly cinematic experience to those who tackle them: The fast ups and downs seem to accelerate perception, the serpentine provoke hard cuts, perspectives change at lightning speed – and when the vista suddenly opens up after negotiating several tight corner combinations or exiting a dark tunnel, and the sun sparkles on the snow-capped peaks of the three-thousanders on the horizon, then even the best Hollywood movie is no match. The fact that the driver in this road movie not only shoots the images, but is also the conductor of centrifugal forces under steering, braking and accelerating, ultimately makes the Alpine tour one mighty spectacle.





schneebedeckten Gipfel der Dreitausender in der Sonne funkeln, dann kann auch der beste Hollywoodfilm nicht mehr mithalten. Dass der Fahrer in diesem Road Movie nicht nur Regie über die Bilder führt, sondern beim Lenken, Bremsen und Beschleunigen auch noch zum Dirigenten der Fliehkräfte wird, macht die Alpenfahrt endgültig zu einem großartigen Spektakel.

Es ist die Leidenschaft für diese wilde Achterbahnfahrt – über Meisterwerke der Straßenbaukunst und durch manche der eindrucklichsten Landschaften der Welt, die Stefan Bogner und mich verbindet. Auch für dieses Buch hat sie uns zusammengebracht. Und so sitzen wir über Karten und Reiseführern, studieren Höhenprofile und Kurvenradien, stöbern in Bibliotheken und Archiven, lassen uns einmal mehr mitreißen von der Begeisterung Berg, der vor uns schon so viele Menschen verfallen sind – und arbeiten schließlich unsere ultimative Route heraus. 15 Pässe, vier Tage, dringend zur Nachahmung empfohlen. Man kann diese Tour durch die Alpen natürlich mit fast jedem Automobil bestreiten, ebenso mit dem Motorrad. Oder, wenn man ganz abgebrüht ist und über Wadeln wie Zwiebeltürme verfügt, auch mit dem Rennrad. Das perfekte Interface zwischen Mensch und Serpentine ist für uns allerdings – da sind wir uns beide einig – ein gut abgestimmter, nicht allzu schwerer Sportwagen von Porsche.

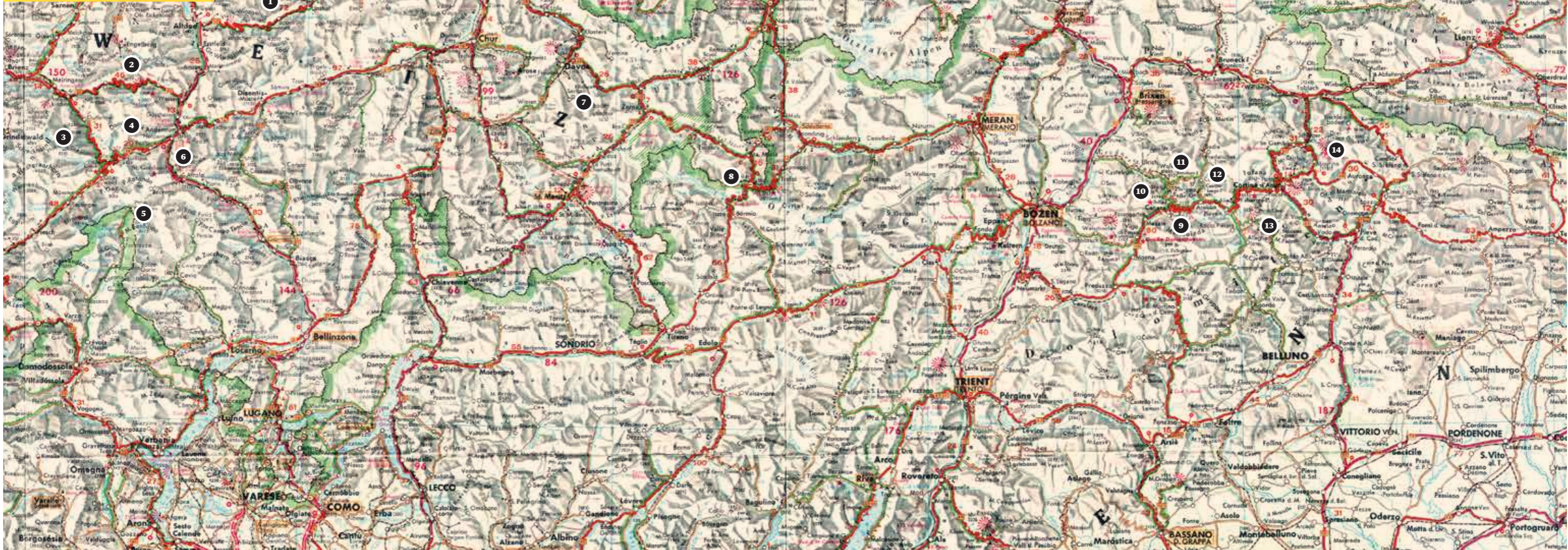
Es kann kein Zufall sein, dass der Erfinder des Porsche aus den österreichischen Alpen stammt und nicht aus der Lüneburger Heide. Die Erfahrungen und Erfolge bei den zahlreichen Bergrennen – etwa auf der Großglockner Hochalpenstraße, der »Hausstrecke« der Familie Porsche – prägen den sportlichen Charakter der Autos bis heute. Auch während seiner Fahrten für »Curves« hat Stefan Bogner, der den Alpenpässen einst am Steuer seines ersten klassischen Porsche 911 verfallen ist, zahlreiche begeisterte Porschefahrer kennengelernt. Mit ihnen zusammen hat er einige seiner liebsten Serpentinien mit Porsche-Modellen unterschiedlichster Baujahre durchfahren. Wie unterschiedlich sich ein-und-dieselbe Kurvenkombination anfühlen kann und wie groß doch trotz allem technischen Fortschritt die Gemeinsamkeiten sind, wenn es um die Fahrfreude geht – auch das ist Thema in diesem Buch.

Übrigens sind die Alpen – wie auch der Himalaya – die Teenager unter den Deckengebirgen. Würde man die letzten Jahrmillionen im Zeitraffer betrachten, die Alpengipfel vom Mont Blanc bis zu den Dolomiten würden sich gerade erst wie Wellenkämme bei rauher See in den Himmel erheben. Und so dürfen Sie sich, wenn Sie – vielleicht inspiriert von diesem Buch – früh morgens im Tal ihren Zündschlüssel drehen und den Motor auf Temperatur bringen, auch ein wenig fühlen wie ein »Big Wave Surfer«, der sich zum todesmutigen Ritt auf einer geologischen Riesenwelle aufmacht, kurz bevor sie bricht. Enjoy your ride!

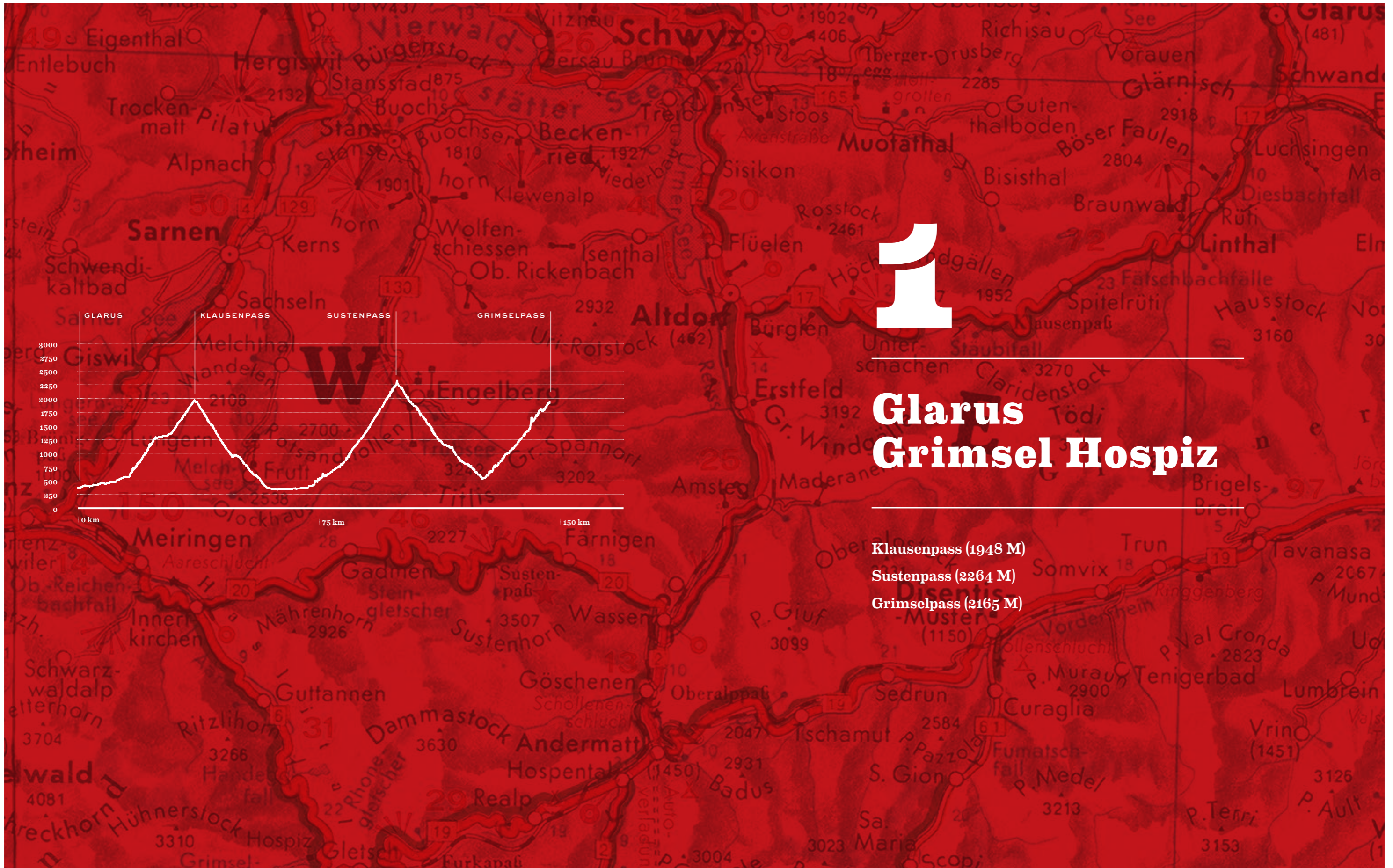
It is the passion for this wild rollercoaster ride – on masterpieces of road construction and through some of the most stunning scenery in the world – that links Stefan Bogner and me. And this is precisely what brought us together for this book. It's why we pore over maps and travel guides, study altitude profiles and corner radii, we browse through libraries and archives, letting ourselves once again get carried away by our love of the mountains, a devotion that many before us have succumbed to – until we eventually work out our final route. 15 passes, four days, a tour we highly recommend to replicate. One can undertake this Alpine journey, of course, in any vehicle, or on motorbike. Or even, if you're extremely intrepid and have thighs of steel, on a bicycle. However, the perfect interface between man and serpentine – and we are both in agreement on this – is at the wheel of a well setup, not too heavy sports car from Porsche.

It is probably no coincidence that the inventor of the Porsche comes from the Austrian Alps and not from the Lüneburg Heath. The experiences and successes at many hill-climb races – such as the Grossglockner High Alpine Road, "home turf" for the Porsche family – continues to influence the sporting quality of the cars today. Stefan Bogner became addicted to the Alpine passes at the wheel of his very first classic Porsche 911, and during his journeys for "Curves" he met many other enthusiastic Porsche drivers. With them, he has traversed some of his favourite switchbacks with a wide range of different Porsche models. How different one corner combination can feel, and how great the similarities are, despite all technical progress, when it comes to driving pleasure, is yet another topic in this book.

Incidentally, the Alps – like the Himalayas – are the teenagers of the mountain ranges. If one were to witness the last millions of years in fast motion, the Alps from Mont Blanc to the Dolomites would be just whitecaps in a rough sea jutting towards the sky. And so, when you – perhaps inspired by this book – turn the ignition key and warm up your engine down in the valley one early morning, you might like to imagine yourself as a kind of big wave surfer about to head out for a death-defying ride on a geological giant wave just before it breaks. Enjoy your ride!



1 — KLAUSENPASS 21	3 — GRIMSELPASS 73	5 — NUFENENPASS 124	7 — FLÜELPASS 181	9 — PORDOIJUCH 241	11 — GRÖDNER JOCH 293	13 — PASSO DI GIAU 353	15 — GROSSGLOCKNER 397
2 — SUSTENPASS 43	4 — FURKAPASS 107	6 — GOTTHARDPASS 145	8 — STILFSER JOCH 203	10 — SELLAJUCH 267	12 — FALZAREGO 323	14 — DREI ZINNEN 379	HOCHALPENSTRASSE



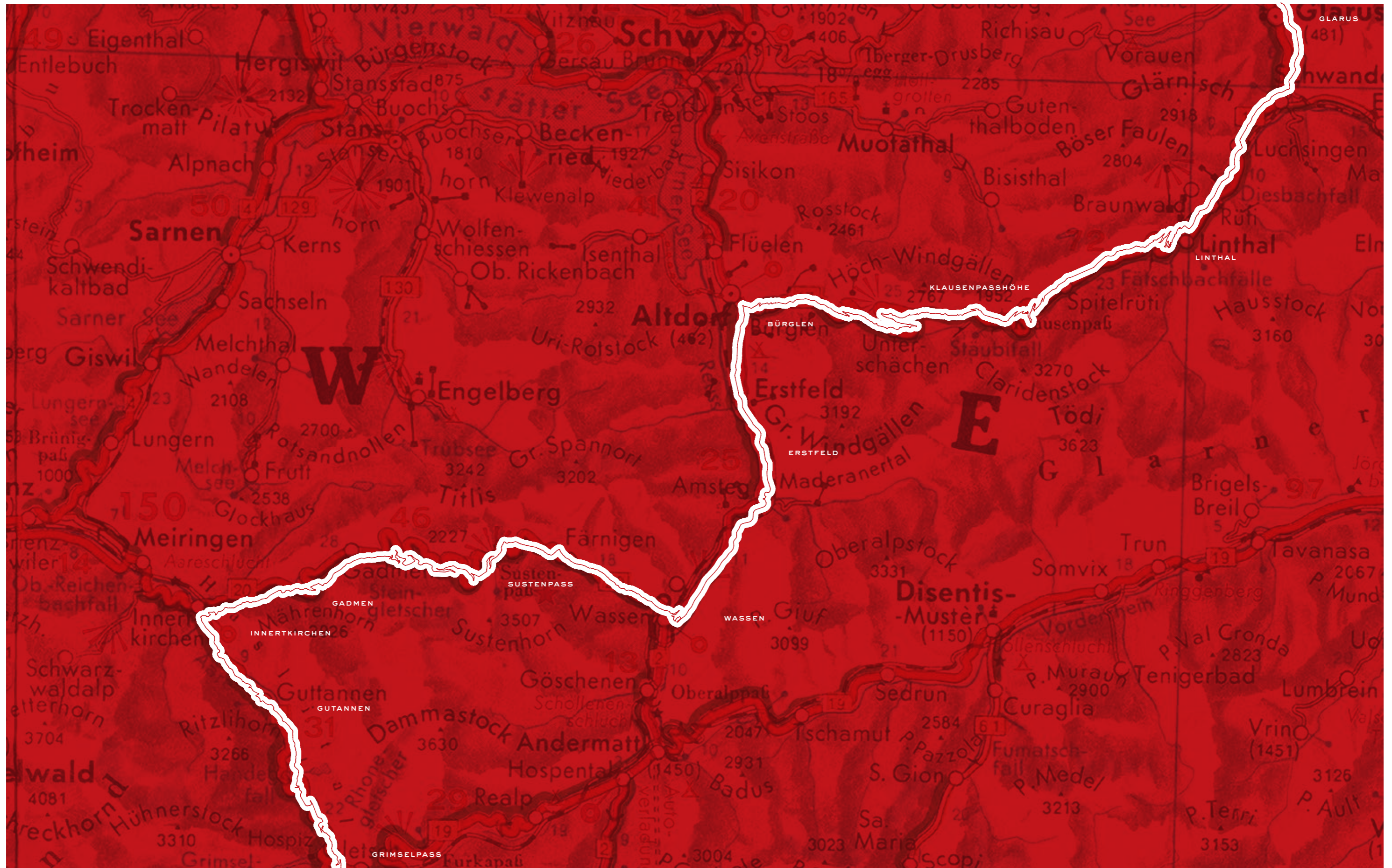
1

Glarus Grimsel Hospiz

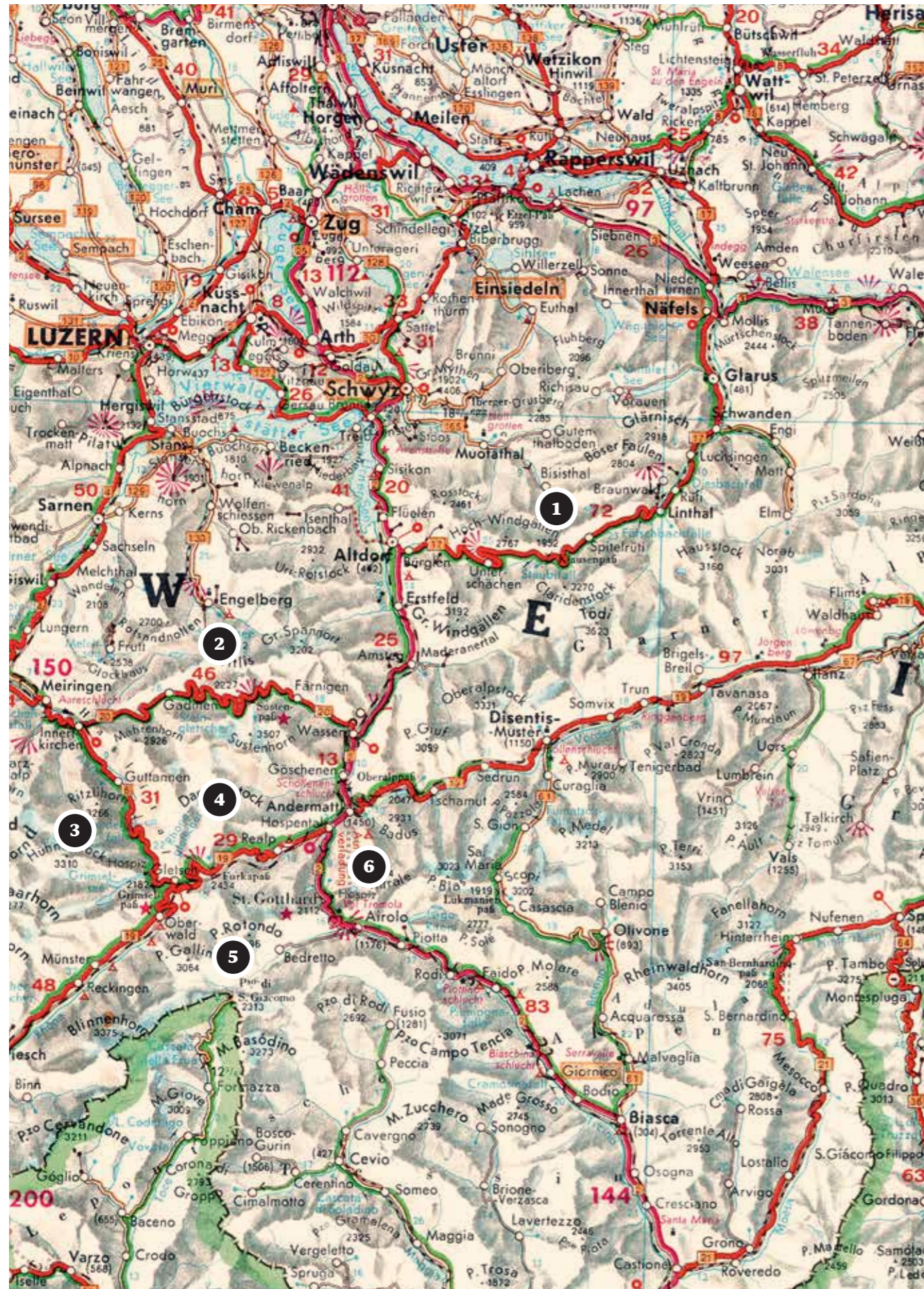
Klausenpass (1948 M)

Sustenpass (2264 M)

Grimsepass (2165 M)



Klausenpass



KARTE: Offizielle Strassenkarte des ADAC im Massstab 1 : 850 000. Alpen mit Österreich, Schweiz und Oberitalien. Mairs Geographischer Verlag Stuttgart

MAP: Official ADAC road map, scale 1:850,000. Alps with Austria, Switzerland and Northern Italy. Mairs Geographical Verlag, Stuttgart

- 1 – KLAUSENPASS
- 2 – SUSTENPASS
- 3 – GRIMSELPASS
- 4 – FURKAPASS
- 5 – NUFENENPASS
- 6 – GOTTHARDPASS

Gleich zu Beginn unserer Tour also der Klausenpass. 21,5 Kilometer lang, sich in 136 Kurven über 1237 Höhenmeter windend, lehrte er einst sogar legendären Rennfahrern wie Rudolf Caracciola, Hans Stuck und Tazio Nuvolari das Fürchten. Dabei war die Straße zunächst gar nicht für Automobile zugelassen. Im Sommer des Jahres 1900 verkehrte zwischen Linthal im Kanton Glarus und Altdorf im Uri nur eine Pferdekutsche. Erst 1922 tuckerte das erste Postauto den Berg hinauf, kurz darauf starteten dann die Herrenfahrer mit ihren Automobilen und Motorrädern zum internationalen Klausenrennen. Die abenteuerliche Schotterpiste über den Urnerboden hinauf zur Passhöhe faszinierte nicht nur Rennfahrer aus ganz Europa. Bald reisten auch Tausende Zuschauer in den Glarus, um die tollkühnen Kerle in ihren rasenden Gefährten aus nächster Nähe zu erleben. »Maschinen donnern, Kompressoren singen, die Spannung wächst mit jedem Hornsignal, denn immer stärkere Wagen rücken an, in voller Wucht, kilometersteigend und kurvenfressend«, tönte im August 1930 die sonst eher nüchterne Neue Zürcher Zeitung – und fügte begeistert hinzu: »Die letzten Kurven bieten hier und da Sensationen; einer bleibt hängen, ein anderer dreht sich in allzu vielem Schwung um seine eigene Achse, ein Wagen holt knapp vor dem Ziel den andern ein und donnert stolz an ihm vorbei. Unheimlich ist es, wie die Fahrer jeweils den Auslauf absolvieren; wie aus der Pistole geschossen sausen sie hinein, doch gleich nachher wirken die Bremsen und das Ungetüm steht zitternd still und auf sicherem Boden, daneben der Abgrund,

We begin our tour with the Klausen Pass, winding its way over 21.5 kilometres and 136 corners to an altitude of 1,237 metres. This stretch of blacktop taught even legendary racing drivers like Rudolf Caracciola, Hans Stuck and Tazio Nuvolari the meaning of fear. Back then, the road wasn't even open to automobiles. In the summer of 1900, horse-drawn carriages were the only means of transport between Linthal in the Glarus canton and Altdorf in the canton of Uri. It was only in 1922 that the first post bus chugged up the mountain, followed shortly afterwards by gentlemen drivers contesting the International Klausenrennen hill-climb in cars and on motorbikes.

This adventurous gravel track, stretching beyond the beautiful Urnerboden Alp to the top of the pass, didn't just lure racing drivers from all Europe. Soon, thousands of spectators flocked to the Glarus too, to marvel at these daredevils in their roaring machines: "Thundering engines, howling compressors, the tension grows with every horn blast, ever more powerful vehicles in hot pursuit, full of fury, clawing up the mountain, devouring the corners," proclaimed the otherwise somewhat conservative Neue Zürcher Zeitung in August 1930, adding enthusiastically: "Spectators were treated to some sensational action in the final corners; one car is ditched, another takes the corner too fast and spins, the next comes out of nowhere shortly before the finish and thunders proudly past. The way the drivers shoot over the finish line is breathtaking; how they hurtle headlong then slam on

»Maschinen donnern, Kompressoren singen, die Spannung wächst mit jedem Hornsignal, denn immer stärkere Wagen rücken an, in voller Wucht, kilometersteigend und kurvenfressend.«

“Thundering engines, howling compressors, the tension grows with every horn blast, ever more powerful vehicles in hot pursuit, full of fury, clawing up the mountain, devouring the corners.”

darin ängstliche Gemüter schon Fahrer und Maschine verschwinden sahen.« Es muss ein beeindruckendes Schauspiel gewesen sein: Schon von Weitem hörte man das Dröhnen der Motoren oder jenen lauten Knall, wenn wieder einmal ein Pneu geplatzt war und der Fahrer, ohne den Fuß vom Gas zu nehmen, auf der Felge mit flatterndem Schlauch dem Ziel auf der Klausenpasshöhe entgegenjagte. Zu den todesmutigen Manövern der Piloten kam das unberechenbare Bergwetter, das mit Nebelschwaden und Gewitterregen überraschen oder ein Rennen selbst im August in ein wintersportliches Abenteuer verwandeln konnte. »Wer an einem regenfeuchten Wintertag bei Schneetreiben und eisiger Kälte auf durchnässter Strasse seinen Motor in weniger als 20 Minuten auf den Klausen jagt, dessen sportliche Ausdauer und Disziplin gebietet alle Anerkennung, auch wenn man rein der Temperatur wegen der Sache kühl bis ans Herz hinan gegenübersteht« – so fasste es 1926 nach einem plötzlichen Schneefall ein durchfrorener Beobachter der NZZ zusammen.

Auch die Zuschauer – in den frühen 1930er-Jahren sind es mehrere Zehntausend, die am Rande der Strecke kampieren und mit ihren Automobilen und Motorrädern jeden freien Flecken einnehmen – waren laut dem rasenden Reporter recht hart im Nehmen: »Die Frühaufersteher, die die Nacht hindurch die Wiesen längs der Rennstrecke als Bettstatt benützten, sind bereits an der Morgentoilette und bei Kaffee, andere liegen noch in den hier oben etwas feuchten Armen Morpheus', standhaft auf dicker Decke, allen hinter Fels und in den Wiesen versteckten Rheumatismusbazillen Trotz bietend.« Die Freude an der Geschwindigkeit und Beschleunigung, aber auch

the brakes and the beast stands panting on safe ground, next to the abyss where the fainthearted bystanders fear the men and machines might disappear.”

It must have been a hair-raising spectacle: from afar, bystanders could already hear the wailing engines or a loud bang when yet another tyre burst. The driver, keeping his foot flat to the floor, relentlessly charged ahead on a bare rim with inner tube flapping, to finally reach the Klausen Pass summit. Unpredictable mountain weather added to the thrill-seekers' death-defying manoeuvres, with fog and thunderstorms taking them unaware, or a mid-summer event turning into an icy adventure. “Those with the sporting stamina and discipline to conquer the Klausen in less than 20 minutes on a rainy winter's day on ice-cold slushy roads deserve the highest respect, even while remaining cool to their core not least due to the icy conditions,” wrote a frozen NZZ reporter in 1926 after an unexpected snowfall. And according to the roving reporter, the spectators – in their tens of thousands in the early 1930s, camping along the route, with their cars and motorcycles taking up every last spot –

1 — Schweiz - Das Bergrennen Europas
- IX. Internationales Klausenrennen
6.-7. August 1932. Gestaltung: Ernst
Friedrich Schönholzer, AuftraggeberIn:
Automobil Club der Schweiz, ACS, Bern,
CH Druckerei: Gebrüder Fretz AG,
Zürich, CH

Switzerland - The European Hill Climb
Race . IX International Klausen Race -
6-7 August 1932.
Design: Ernst Friedrich Schönholzer
Commissioned by: Automobile Club of
Switzerland, ACS, Bern, CH
Printer: Gebrüder Fretz AG, Zürich, CH



die Lust an der Gefahr waren für die Zuschauer des noch jungen Motorsports einfach größer als die Unannehmlichkeiten des schlimmsten Hundewetters. Zehn Mal wurde das Klausenpassrennen zwischen 1922 und 1934 ausgetragen – und kaum ein Held des damaligen Motorsports ließ sich die Herausforderung entgehen. Bei der letzten Ausgabe des legendären Bergrennens raste Rudolf Caracciola die unbefestigte Schotterstraße in seinem Mercedes-Grand-Prix-Rennwagen mit einer unglaublichen Durchschnittsgeschwindigkeit von 83,9 Stundenkilometer hinauf – und brach damit alle Rekorde!

Selbst heute, da sich die Klausenstraße in wunderbar asphaltierten Serpentinaen zum Pass empowindet, ist dieses Tempo kaum auszudenken. Und doch kann man sich, die Aussicht von der Terrasse des Klausenpasshotels bei einem Café Crème genießend, nur zu gut vorstellen, welche Wirkung dieser raue, Ehrfurcht gebietende Ort einst auf Rennfahrer und Zuschauer gehabt haben muss. Wie fremd allerdings mag der Rennzirkus derweil den Menschen erschienen sein, die hier oben seit Generationen lebten und ihrer Arbeit nachgingen? »Ein letzter Blick zurück in die Berge – bald wird am Klausen droben wieder Ruhe herrschen, und Sennen und Älpler werden ungestört ihr Vieh dort hin treiben, wohin sie wollen«, so tippte es der Reporter wohl auf der Eisenbahnfahrt zurück nach Zürich auf seiner Reiseschreibmaschine. »Vorbei der heisse, laue Kampf, vorbei aber auch die Zeit, da das armseligste Stücklein Boden als Parkierungsort für eine Nacht und einen Tag rentabel wurde. Wie wird das Jahr heissen, das im Hundertkilometertempo die flinksten Autos über den Klausen rattern sieht? Beim Strich 80 ist der Zeiger am Rennpegel ja bereits angelangt.« Auch wenn der Zeiger heute locker bis Tempo 300 ausschlagen kann – es gehört zur Faszination der Alpenwelt, dass sie sich dem Fortschritt, wenn überhaupt, nur widerwillig hingibt. Denn während die modernen Automobile drunten im Tal mit wahnwitzigem Tempo über die Autobahnen donnern, hat sich die maximale Geschwindigkeit, mit der man eine Serpentinaenkurve noch unbeschadet durchfahren kann, seit den Tagen Caracciolas nicht wirklich erhöht.

were no less hardy: "The early risers who used the grassy patches along the race track as their mattress at night, are up and about already dressed and breakfasted. Others still slumber in the damp arms of Morpheus, lying unconcerned on thick blankets, oblivious to the rheumatic fever bacillus hidden behind rocks and in the meadows." For the spectators at this fledgling motorsport event, the joy of speed and acceleration and the pleasure of peril were simply far greater than the discomfort from abominable weather. The Klausen Pass race was contested ten times between 1922 and 1934 – and very few motor racing heroes of the day turned down the challenge. At the last running of this legendary hill climb, Rudolf Caracciola rocketed up the unpaved gravel road in his Mercedes Grand Prix racer averaging a staggering 83.9 kilometres per hour – and promptly smashed every record!

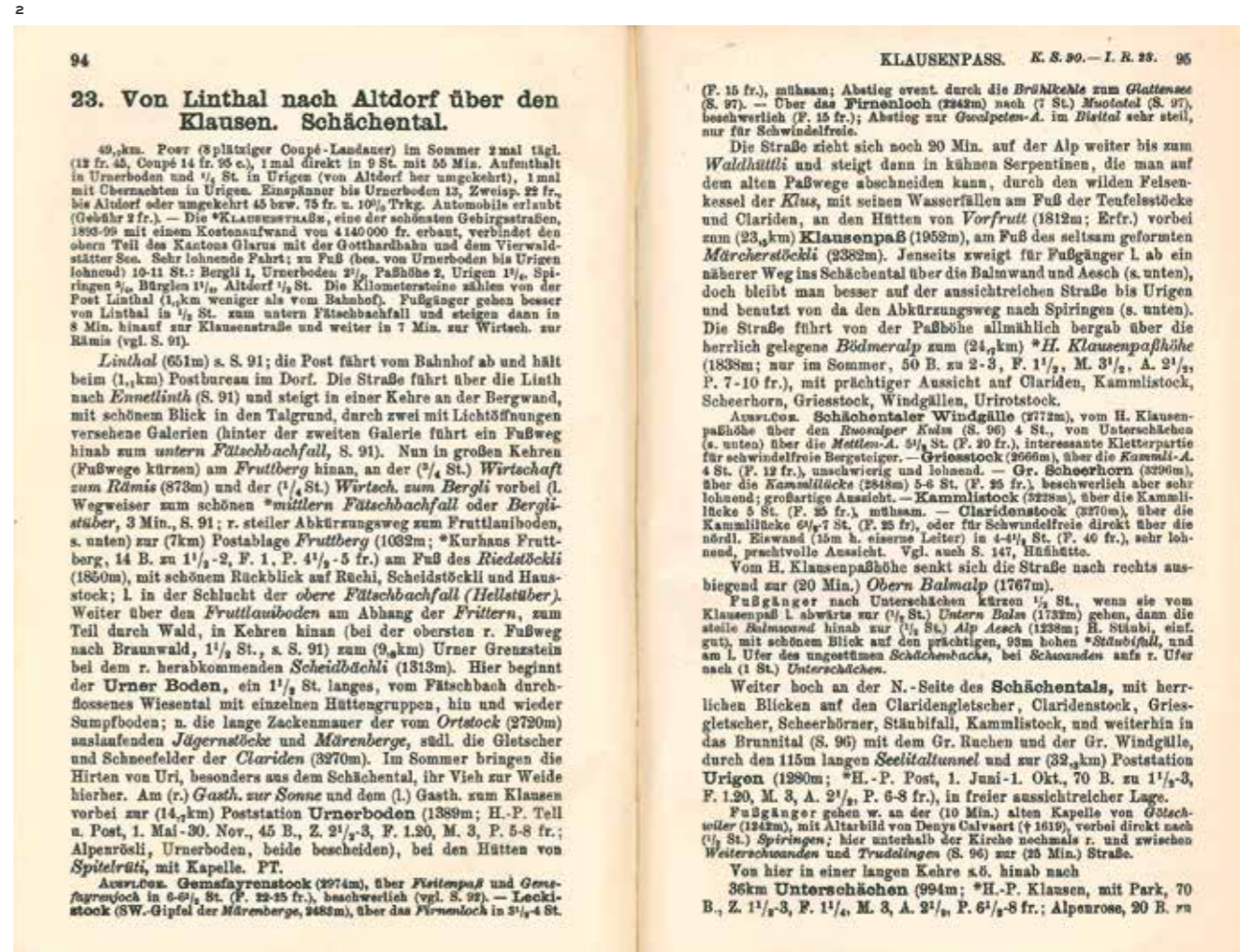
Even today, with the snaking Klausen road now paved to the pass with smooth tarmac, this pace is simply mind-boggling. Yet, while enjoying a café crème on the terrace of the Klausen Pass Hotel, one can imagine all too well the impact that this harsh, breathtaking corner of Switzerland must once have had on racing drivers and spectators of that time. How strange must this racing circuit have seemed to the generations of people who had lived and worked up here? "A last glimpse back at the mountains – soon peace will return, and shepherds and alpine farmers can herd their animals undisturbed wherever they want," types the reporter on his portable machine during the train trip back to Zurich. "The loud, heated fight is over, but so too are the profits from renting every miserable piece of dirt as a parking spot for a night and a day. In what year will we witness the swiftest cars clattering over the Klausen at one hundred kilometres an hour? Already now, the needle has reached the 80 kilometre per hour mark." Although the needle today could easily pass the 300 mark, it is part of the fascination of the alpine world to resign itself, if only reluctantly, to progress. While modern day cars hurtle at an outrageous pace along the autobahns down on the valley floor, up here in the mountains, the top speed in the hairpin bends has not changed much since Caracciola's time.



1 — Karte: Baedekers Autoreiseführer Schweiz. Siebente Auflage. 1968/1969. Map: Baedekers car travel guide Switzerland. 7th edition. 1968/1969

2 — Postkarte: Klausenstrasse Hotel Klausen-Passhöhe. Edition Photoglos Zürich - Postcard: Klausenstrasse Hotel Klausen Pass summit. Edition Photoglos Zürich

3 — Doppelseite aus: Baedekers Schweiz. Handbuch für Reisende von Karl Baedeker. 1913 - Double spread from: Baedekers Switzerland. Handbook for Travellers by Karl Baedeker. 1913.



Andreas Mierswa

Porsche 993 Targa Baujahr / Built 1992

Ich fahre einen 1997er Targa 993 mit Tiptronic. Ich mag diese Ausführung, weil man damit auch super cruisen kann und der Motor besonders schön blubbert. Gleichzeitig muss ich aber auch gestehen, dass mir manchmal zwischen erstem und zweitem Gang ein Ritzel fehlt, vor allem kurz nach der Kehre. Trotzdem, ich würde ihn genau so wieder kaufen.

Was war dein erster Porsche? – Mein erster Porsche? Das war ein Boxster S – hat wahnsinnig Spaß gemacht, den zu fahren, gerade auch in den Bergen.

Wann fährst du am liebsten in die Berge? – Immer.

Welche Passfahrt ist dir besonders im Gedächtnis geblieben? – Zwei Pässe sind mir tatsächlich besonders in Erinnerung geblieben: Der eine war wohl mein erster Pass im Boxster. Zugleich war es mein erster Curves-Ausflug 2010 oder 2011. Ich bin der Gruppe hinterhergereist, Treffpunkt war, glaube ich, Barcelonette. Ich war spät dran und bin bei Sonnenuntergang von Vinadio aus hoch Richtung Isola 2000. Ich war völlig allein auf der Straße. Etwa an der italienisch-französischen Grenze sieht man hinab auf die letzten Schleifen vor Isola 2000, eigentlich um zu prüfen, ob die Straße frei ist. Mir jedoch blitzte eine wirklich unglaubliche Kombination aus Licht, Einsamkeit und Kurven entgegen. Der zweite Pass, an den ich mich gut erinnern kann, war auch ein erster Pass: der erste Pass, auf den ich meine Freundin mitgenommen habe. Von Zürich wollten wir zurück nach München, ein kleiner Umweg über den Albulapass Anfang Mai ... oben lagen noch 3 Meter Schnee ...

Was macht mehr Spaß – bergauf oder bergab? – Bergab mit Skiern, im Porsche lieber bergauf.

Mit welchem Porsche würdest du gern einmal die Alpen überqueren? – In einem 356 wäre es wohl am abenteuerlichsten.

I drive a 1997 Targa 993 with Tiptronic. I like the transmission – it's perfect for just cruising and the engine has a particularly beautiful rumble. But I also must confess that I sometimes wish I had an extra gear between first and second, especially exiting the hairpins. Still, I would buy it again just the way it is.

What was your first Porsche? – My first Porsche? A Boxster S. I had such fun driving it, especially in the mountains.

When do you prefer driving in the mountains? – Always.

Which mountain pass is the most memorable for you? – I still vividly remember two passes: One was actually my first mountain pass in the Boxster. And it was also my first Curves trip in 2010 or 2011. I travelled behind the group and, if I recall correctly, the meeting point was Barcelonette. I was running late and still on the road at sunset coming from Vinadio up towards Isola 2000. I was completely alone on the road. Somewhere around the Italian-French border I looked down to the last bends before Isola 2000 to check if the road was clear. At that moment, a truly incredible combination of light, emptiness and curves suddenly appeared before me. The second pass that sticks in my memory was also a first: The first pass that I drove with my girlfriend. On our way home from Zurich to Munich we decided to take a little detour over the Albulapass in early May... and encountered three metres of snow...

What's more fun – uphill or downhill? – Downhill on skis, uphill in the Porsche.

With which Porsche would you like to cross the Alps one day? – The 356 would probably be the most adventurous.



