

# • JETZT TESTEN • DER IDEALE AUTOFAHRSCHUH



«Wir warten alle auf ein **politisches Signal.**»

Synthetische Treibstoffe werden in der Klassik-Szene heiss diskutiert. Bei der Lenzerheide Motor Classics wurden sie eingesetzt und OK-Präsident Hans Orsatti ist davon überzeugt, dass sich die klimaneutrale Sprit-Alternative durchsetzen wird.

Text Ulrich Safferling | Foto Jürg Rohr/Rallye-Rohr

**SPIRIT:** Lenzerheide Motor Classics (LMC) 2023, wie ist es gelaufen?

**Hans Orsatti:** Es war eine Superstimmung, vielleicht, weil wir mit der 10. Auflage ein kleines Jubiläum gefeiert haben. Ich hatte das Gefühl, es war noch mehr Leidenschaft als sonst am Start, und schon die Apero-Veranstaltung am Freitag im Fahrerlager war der Hammer. Dazu kam eine Rekordbeteiligung von 260 Fahrzeugen und mehr als 10'000 Besucher.

**SPIRIT:** Neu war in diesem Jahr der Einsatz von synthetischen Treibstoffen, sogenannten SynFuels. Wer hatte die Idee?

**Orsatti:** Wir fahren schon seit einigen Jahren klimaneutral. Das heisst, wir kompensieren unseren gesamten Event wie OK-Sitzungen, An- und Abreise von Teilnehmern und Zuschauern, Gastro, Hotellerie und den Treibstoffverbrauch der Demonstrationsfahrten über CO<sub>2</sub>-Zertifikate. Unser LMC-Präsident Markus Gruber wollte aber noch etwas mehr tun, und es kam die Frage auf, ob man nicht mit synthetischen Treibstoffen fahren kann. Als wir dann Teilnehmer zum Mitmachen aufgefordert haben, war die Resonanz grossartig.

**SPIRIT:** Wer lieferte den Treibstoff?

**Orsatti:** Etwa 1400 Liter P1 Eco 100 Pro haben wir beim Horag Racing Service bestellt. Aber einige Fahrer hatten selbst Treibstoff mitgebracht, insgesamt werden es wohl rund 2000 Liter gewesen sein, die zum Einsatz gekommen sind.

**SPIRIT:** Was ist das Besondere an SynFuels?

**Orsatti:** Das von uns genutzte P1 ist zu 85 Prozent CO<sub>2</sub>-neutral, sprich: Bei der Verbrennung wird fast nur CO<sub>2</sub> frei, das vorher zur Herstellung eingesetzt wurde. Es entsteht kein neues CO<sub>2</sub> wie bei fossilen Treibstoffen, deswegen gilt es als klimaneutral.

**SPIRIT:** Aber es ist derzeit noch schwer zu bekommen und teuer.

**Orsatti:** Richtig, im Moment kostet der Liter P1 bleifrei mit 98 Oktan rund 7 Franken und hat 2 bis 3 Wochen Lieferzeit. Das ist mit aktuellen Spritpreisen nicht konkurrenzfähig. Aber der Vorteil von SynFuels ist, dass sie mit normalen Treibstoffen mischbar sind. Schon 20 Prozent dem regulären Treibstoff beigemischt reduzieren den CO<sub>2</sub>-Ausstoss um 20 Prozent. Und das macht den normalen Literpreis nur unwesentlich teurer, bis SynFuels durch Grossproduktionen insgesamt viel günstiger werden.

**SPIRIT:** Aber aktuell dreimal so teuer wie normaler Sprit ist schon eine Hürde, oder?

**Orsatti:** Nicht unbedingt, denn wie viel braucht denn der Oldtimerfahrer im Jahr? Das ist bei ein paar 100 Kilometern nicht die Welt. Und ein Rallye-Wochenende kostet schnell mal 2000 Franken mit Startgeld, da fallen 100 oder 200 Franken mehr für den Sprit nur wenig ins Gewicht.

**SPIRIT:** Wie waren die Erfahrungen der Fahrer und Fahrerinnen bei der LMC mit den SynFuels?

**Orsatti:** Durchwegs positiv. Die meisten merken keinen Unterschied, einige hatten sogar den Eindruck, die Autos laufen ruhiger, gleichmässiger und insgesamt besser. Das entspricht auch den bisherigen Testergebnissen auf den Prüfständen.

**SPIRIT:** Man müsste also einfach nur mehr davon produzieren.

**Orsatti:** Genau da hakt es, es fehlen Produktionsanlagen. Und hier warten wir alle auf ein politisches Signal wie bei den Elektroautos. Wenn man die Klimaproblematik ernst nimmt, braucht es CO<sub>2</sub>-freie Autos – die können elektrisch oder mit SynFuels fahren. Da muss die Politik sich bekennen, denn wir werden nicht so eben mal schnell 1,4 Milliarden Verbrenner auf der Welt durch E-Autos ersetzen können. Aber die Verbrenner könnten mit SynFuels ebenfalls klimaneutral fahren, weil dadurch kein neues CO<sub>2</sub> freigesetzt wird.

**SPIRIT:** Werden SynFuel für Oldtimer-Events wichtiger werden?

**Orsatti:** Europaweit ist ein Trend rund um den Einsatz von synthetischen Treibstoffen entstanden. Die World Rally Championship (WRC) schreibt in ihrem Reglement den Einsatz von SynFuels vor und Marcel Steiner ist zum Saisonauftakt zur Schweizer Berg-Meisterschaft ebenfalls damit gefahren. Für unser rollendes Kulturgut sind SynFuels perfekt, um das Hobby weiter betreiben zu können, ohne das Klima zu belasten. Ich bin sicher, dass SynFuels zum Standard werden.



Shopping-Raststätte A1 Würenlos • 365 Tage • 9 – 21 Uhr

# GOODWOOD

## IN FRISCHER BERGLUFT

Text Hans Tremel | Fotos Dream Cars



Winzling Abarth 750 Zagato | Heisse Alfa Giulia (oben) | Gigant La France (Mitte) | Synfuel im Einsatz (unten)

Die Lenzerheide Motor Classics ist einer der beliebtesten Anlässe für historischen Motorsport. Zum zehnjährigen Jubiläum wurde erstmals im grossen Stil klimaneutrales Synfuel eingesetzt – der Fahrpass hat darunter nicht gelitten.

Als ob die Anspannung nicht schon gross genug wäre: Während die Fahrer und Fahrerinnen sich für ihren Einsatz bei der Lenzerheide Motor Classics (LMC) bereit machten, scherbelte aus dem Platzlautsprecher «Another one bites the dust» von Queen-Sänger Freddie Mercury in Endlosschleife. Das klang wie ein Aufruf zur Vorsicht, doch die Profis hinterm Steuer hatten den Himmel auf ihrer Seite: Der Wettergott sorgte für Sonnenschein und optimale Strassenverhältnisse in der Bündner Bergwelt. Und «Rennpfarrer» Markus Ramm verteilte nach einer kurzen Predigt Schutzengel in Form von Ansteckpins. Was konnte da noch schiefgehen?

Fast nichts. Abgesehen von ein paar Blechschäden und technischen Pannen verlief die 10. LMC ohne Zwischenfälle und bewies ein weiteres Mal, warum sich der Event zu einem der beliebtesten Motorsportevents der Schweizer Oldtimerszene

entwickelt hat: Da ist die Rundstrecke auf abgesperrten öffentlichen Strassen, von den Organisatoren stolz als höchstgelegene Rundstrecke der Welt bezeichnet. Einzigartig die Vielfalt an Fahrzeugen, unterteilt in Kategorien mit launigen Namen wie «Kampf der Zwerge» und «Wie die Wilden». Und wie man es von den legendären Festivals in Goodwood kennt, ist der Paddock für alle Zuschauer und Teilnehmer frei zugänglich. Nicht weniger als 158 Autos und 52 Motorräder waren in diesem Jahr zu sehen.

Die Fahrzeuge wurden am Freitag in einem Corso vorgestellt, im Stil von Le Mans mit rekordverdächtigem Publikumsaufmarsch. Wer dabei auf den Geschmack kam, konnte am Wochenende in Renntaxis einsteigen und mit routinierten Fahrern im Porsche, Ferrari, KMX, BMW oder Alpine über die Piste jagen. Einer der zahlreichen Teilnehmer war Rénaud



Teilnehmern eine eigene Box in Form eines Zelts aufstellen.» Dafür sei er sehr dankbar gewesen, als er nach dem ersten Lauf den Vergaser reparieren musste. Positiv sieht er die Fairness und gegenseitige Rücksichtnahme: «Auf der Piste wird nicht nach Zeit gefahren und es darf grundsätzlich nicht überholt werden. Aber es gibt eine neutrale Zone, in der langsame Fahrer andere Teilnehmer vorlassen können. Wer dagegen verstösst, wird ausgeschlossen. Aber so, wie ich das wahrnehme, halten sich alle Fahrer daran und beherrschen ihre Fahrzeuge.»

Trotz allem musste der Gasfuss nicht gezügelt werden. Das Tempo, mit dem die historischen Fahrzeuge am Publikum vorbeidonnerten, raubte einem den Atem. Das betraf nicht nur den Abarth, sondern auch Preziosen wie den La France von 1917, ein Monster mit 14,5-Liter-Motor und 140 PS. Oder den Delahaye 107 Racer von 1924, bestehend nur aus Motor, Chassis und zwei Sitzen – ohne Karosserie. Sie hielten im Pulk mit moderneren Fahrzeugen mühelos mit, wofür ihre Lenker grossen Respekt verdienten. Auch bei Motorrädern und Formel-Fahrzeugen wurde nicht gebummelt: Motorenlärm und der Geruch nach Gummi und Abgas sorgte für klassische Rennatmosphäre.

Apropos Abgase: Die LMC ist zwar ein Motoren-Spektakel alter Schule, doch die Organisatoren nehmen die Klimadebatte ernst. Seit 2016 wird der CO<sub>2</sub>-Ausstoss der gesamten Veranstaltung



Töff-Treiben | Drift in Höchstform | Rallye-Kadett | Delahaye Racer

mit Kompensationszahlungen an Klimaprojekte ausgeglichen. In diesem Jahr wurde zudem erstmals ein synthetischer klimaneutraler Kraftstoff angeboten durch die «Horag» des Schweizer Ex-Rennfahrers und Rennwagenbauers Markus Hotz. Mehr als zwanzig Teilnehmer folgten dem Aufruf der Organisatoren und tankten das sogenannte Synfuel, das eine 85-prozentige CO<sub>2</sub>-Neutralität verspricht (siehe Benzingespräch mit OK-Präsident Hans Orsatti auf Seite 130).

Auch Egloff hat den neuen Kraftstoff eingefüllt. Ob das nicht ein Sakrileg

hinsichtlich der Originalität seines historischen Rennfahrzeugs aus den 1950er-Jahren sei? «Nein, gar nicht», entgegnet er: «Es ist die Zukunft, absolut sinnvoll und ein Ersatz, wenn es kein fossiles Benzin mehr gibt. Am Vergaser oder an anderen Teilen muss dazu nichts geändert werden. Der Liter mit sechs Franken kostet derzeit noch sehr viel, aber das ist unser Beitrag zum Umweltschutz.» Ein positives Statement zu einem überaus gelungenen Anlass. Einzig an der Musik könnten die Organisatoren noch feilen. Wie wäre es im kommenden Jahr vom 7. bis 9. Juni mit «We Will Rock You» von Queen?

Schnelle Klassiker auf zwei Rädern | Rennsport in der Oberklasse



# spirit

**CLASSIC – & SPORTSCARS  
MOTORBIKES, LIFESTYLE**

## **A.S.A. 300S**

Hommage an die  
Maserati-Ikone

### **GT À LA FRANÇAISE**

Alpine A310 | 32

### **SPORT-KÄFER**

Enzmann 506 | 50

### **ROADTRIP**

Porsche Taycan | 108



CHF 12.-



9 772813 593000 04 >