



FRAUEN ANS STEUER.

Paolo Spalluto ist Organisator verschiedener Oldtimer-Rallys, darunter die legendäre Passione Caracciola. Zudem ist er Inhaber einer Kommunikationsagentur im Tessin und Vater von zwei erwachsenen Söhnen. Er bedauert, dass Frauen mehrheitlich Copilotinnen sind und ärgert sich, dass Menschen ab einem gewissen Alter in der Arbeitswelt nicht mehr geschätzt sind. Beim Gespräch mit dem K-Magazin hat er noch viel mehr über sich erzählt.

Herr Spalluto, sind Oldtimer modern?

Grundsätzlich gibt es keine Zukunft ohne Vergangenheit. Wenn wir heute Dinge nutzen, sollten wir uns immer ihrer Historie bewusst sein. Sonst kommt uns ein wichtiger Teil der Geschichte des Ingenieurwesens, der Kreativität und der Automobilentwicklung abhanden. Im Moment begehen wir diesen Fehler leider etwas. Natürlich müssen wir mit zeitgemässen Autos fahren, aber Oldtimer überliefern uns eine Menge Wissen. Zudem haben wir ihnen zahlreiche Erfindungen in anderen Bereichen zu verdanken; viele davon sind heute noch im Einsatz.

«Oldtimer schaffen eine starke emotionale Verbindung zur eigenen Vergangenheit.»

Paolo Spalluto

Woran denken Sie konkret?

Zum Beispiel an die Gleichstrombremsen. Die wurden ab 1970 in der Automobilindustrie eingesetzt und werden es heute, 50 Jahre später, immer noch. Oder der Frontantrieb: 1898 wurde das allererste Fahrzeug damit ausgerüstet und heute gehört die Antriebstechnik zur Standardausrüstung in gewissen Fahrzeugklassen. Im Gegensatz zur Technik blieb von den Designs wenig erhalten. Obwohl sie im Grunde genommen sehr zeitlos sind. Nicht umsonst ziehen zum Beispiel der Mercedes-Benz 190 SL mit Jahrgang 1956 oder der Alfa Romeo Spider Touring von 1958 viele Blicke auf sich, wenn sie durch eine Stadt fahren. Es sind eben Kunstwerke. Künftig werden wir keine solchen Autos mehr bauen. Die Oldtimer bewahren aber dieses Vermächtnis.

Liegt darin der Grund für die steigende Popularität der Oldtimer?

Dafür kann ich mindestens drei Gründe aufführen. Zum einen werden Autoklassiker gekauft, um sich jung zu fühlen oder um sich einen Bubentraum zu erfüllen. Die jüngeren der Classic-Community schwärmen für Autos aus den 1980er-Jahren, Leuten mit meinem Jahrgang geht das Herz bei einem Modell aus den 1960er-Jahren auf. Damit kommen wir zum zweiten Grund für die wachsende Nachfrage. Sie schaffen eine starke emotionale Verbindung zu meiner Vergangenheit: zu meiner Mutter, meinem Vater, meiner ersten Ausfahrt. Autoklassiker erschliessen mir diese unwiederbringlichen Erinnerungen. Der dritte Punkt für die neue Beliebtheit der Oldtimer ist ganz einfach. Sie sind einfach wunderschön.

Entfliehen die Teilnehmenden einer Classic-Rally ein wenig der modernen Welt?

Ihre Annahme ist absolut korrekt. Lassen Sie mich etwas ausholen. Leute zwischen 50 und 60 wie ich gehören zu

der Generation, die sowohl in der analogen als auch in der digitalen Welt zuhause sind. Wir wissen, wie sich Papier in den Händen anfühlt, aber auch, wie wir es auf dem Smartphone anschauen können. Uns ist als letzte Altersgruppe die funktionale und die emotionale Welt von gestern noch bekannt. Demnach ist die Teilnahme an einer Classic-Rally eine Möglichkeit, in diese guten alten Zeiten einzutauchen. Zusammen mit vielen Gleichgesinnten. Eine schöne Geschichte in diesem Kontext erleben wir bei der Passione Engadina. Dank einem Sponsoren können wir jeweils zehn junge Menschen, begleitet durch ihren Vater oder ihre Mutter, im Teilnehmerfeld begrüßen. Es ist jedes Mal ein grosser Erfolg. Das bringt mich zum nächsten Punkt. An unseren Veranstaltungen starten immer mehr jüngere Teams. Sie kaufen sich einen ersten Klassiker und treten dann gegen ihre Väter und Mütter an. Sie teilen eine neue Passion und wachsen so auf eine neue Art zusammen.

Frauen sind in der Classic-Welt eher untervertreten.

Wenn eine Frau vertreten ist, ist sie als Copilotin dabei.

Wann wird sich das Geschlechterverhältnis ausgleichen?

Wenn Männer ein Auto kaufen, wird immer vergessen, dass sie das nur tun, weil eine Frau zuhause es erlaubt hat. Wer verheiratet ist, kann nicht mehr frei auswählen. Wenn die Frau sich nicht dazu äussert, ist das eigentlich bereits die Freiheit. Ein mir bekannter Autosammler hat mit seiner Frau folgende Regelung getroffen: Immer wenn er sich einen weiteren Oldtimer kauft, hat seine Frau das Recht, ein Schmuckstück in derselben Preisklasse zu erwerben. Der Mann ist einer der zehn grössten Oldtimersammler der Welt. Sie können sich selbst ausmalen, wie umfangreich die Schmuckschatulle seiner Frau sein dürfte. Zurück zur Rally. Frauen sind immer die Gewinnerinnen. Denn bei einer Classic-Rally entscheidet das Geschick des Copiloten über den Sieg. Und mehr als die Hälfte davon sind Frauen.

«Am Ende einer Rally sind für mich die Frauen die wahren Siegerinnen. Das ist immer so.»

Paolo Spalluto

Weshalb sitzen die Frauen nicht am Lenkrad?

Meine Frau fährt jeden Tag mit meinem 1970er Alfa Romeo. Davon schrecken viele Ehemänner zurück. Ich kann dieses Verhalten nicht ganz nachvollziehen und versuche es deshalb mit einer Anekdote aus einer meiner Rallys. Teil des letzten Tags der Rundfahrt war eine Weidegustation. Die Teams mussten also entscheiden, wer anschliessend noch fuhr. Eigentlich kein Problem. Doch obwohl die Männer sich

«Künftig wird nicht
mehr über Pferdestärken,
Beschleunigung oder
Motorentechnologie gesprochen.»

Paolo Spalluto



fürs Degustieren entschieden hatten, wollten sie ihren Frauen ihre kostbaren Ferraris nicht überlassen. Am Ende einer Rally sind für mich die Frauen die wahren Siegerinnen. Das ist sicher.

Woher kommt diese Zurückhaltung bei den Männern?

Viele Männer scheinen immer noch davon überzeugt, dass es gefährlicher ist, wenn eine Frau Auto fährt. Versicherungen widersprechen dieser Einstellung hingegen klar. Männer sind deutlich häufiger in Unfälle verwickelt als Frauen. Es wäre also höchste Zeit, diese altmodische Haltung abzulegen. Und wie es scheint, tut sich etwas. Bei der Passione Engadina ist freitags immer Ladies' Day. Das Teilnehmerfeld wird immer grösser und der Anlass ist jedes Mal ein grosser Erfolg.

Was halten Sie von der Digitalisierung respektive der Konnektivität im modernen Autobau?

2024, also in nur fünf Jahren, liegt der Grund, ein Auto zu kaufen, zu 70 Prozent bei der Automatisierung und der Konnektivität. Weiter wird man künftig nicht mehr über Pferdestärken, Beschleunigung oder Motorentechnologie

reden. Uns wird vielmehr beschäftigen, wie im Auto gearbeitet und die Verbindung mit der Welt aufrechterhalten werden kann. Und das in bloss fünf Jahren. Versuchen Sie sich vorzustellen, wie das für einen Oldtimerliebhaber klingen muss. Bei diesem Gedanken fühle ich mich alt und muss erkennen, dass eine komplett neue Zeit anbricht. Diese Entwicklung aufzuhalten, ist nicht möglich. Natürlich stellen sich Fragen - wie zum Beispiel, woher die ganze elektrische Energie kommt, die wir benötigen, wenn alle elektrisch oder hybrid unterwegs sind. Fragen stellen sich mir auch in Bezug auf die Digitalisierung. Mit ihr verbunden ist die Möglichkeit, Menschen zu manipulieren und zu überwachen.

Inwiefern zeigt sich das beim vernetzten Auto?

Zum Beispiel wissen die Leute von Alfa Romeo in Turin, dass ich hier in Pratteln bei Kestenholz bin. Sie dürfen das, denn mit der Unterschrift auf dem Kaufvertrag erhalten sie dazu unser Einverständnis. Die so gesammelten Daten sind Gold wert. Ich sträube mich nicht gegen die Digitalisierung, denn sie bietet enorme Chancen. Mir scheint einfach, als Gesellschaft müssen wir lernen, damit umzugehen und wir dürfen es nicht unkontrolliert lassen. Doch es wird

sein wie immer mit neuen Dingen: Nach einer ersten Begeisterung stellt sich meist eine Normalisierung ein. Es ist sicher auch eine Generationenfrage. Vor wenigen Tagen haben wir 18-Jährige nach ihren nächsten Anschaffungen befragt. Anders als zu meiner Zeit, in der jeder «Führerschein» gesagt hätte, gaben sie an, ihr Geld für Computer, iPhones oder Reisen ausgeben zu wollen. Das Auto folgte erst danach.

Sie haben Söhne im Alter von 20 und 24 Jahren. Inwiefern unterscheidet sich deren Einstellung zum Auto von Ihrer?

Der eine ist Fotograf und ist zur Zeit an der Zürcher Hochschule der Künste. Wie für Künstler üblich, ist er Autos gegenüber eher kritisch eingestellt. Mein jüngerer Sohn hingegen teilt meine Passion. Er möchte auch geschäftlich in meine Fusstapfen treten. Er besitzt bereits zwei kleine Oldtimer und nimmt damit auch an Rallys teil. Meine Söhne sind also in Sachen Auto komplett unterschiedlich. Mir scheint, das entspricht dem aktuellen Zeitgeist der jungen Generation. Auf der einen Seite gibt es die Autoliebhaber, auf der anderen die Autokritiker.

«Ich habe Rudolf Caracciola versprochen, mit seinem Namen kein Geld zu verdienen.»

Paolo Spalluto

Wie werden Sie in 20 Jahren beruflich unterwegs sein?

Damit beschäftige ich mich heute noch nicht. Das Leben ist viel zu unberechenbar. Das hört sich jetzt vielleicht etwas pessimistisch an, aber wer weiss, vielleicht sterbe ich nach diesem Interview in meinem Auto. Aber keine Angst, es ist nicht so, als hätte ich keine Träume für die nächsten 20 Jahre. Vor Jahren habe ich in Mendrisio das Factory-Stores-Zentrum Fox Town ins Leben gerufen. Nun möchte ich auf 100 000 m² eine Modelleisenbahnanlage bauen, wo nur Leute arbeiten werden, die älter als 55 Jahre sind. Das Projekt soll durch eine Stiftung getragen werden, die ich für diesen Zweck gründen werde. Das Ziel des «Fox Train» ist nicht, Geld zu verdienen, sondern Menschen zwischen 55 und 60 Jahren eine Chance zu geben. In unserer Gesellschaft geht zu oft vergessen, dass diese Leute über wertvolles Wissen verfügen und kostbare Erfahrung weitergeben könnten.

Als Oldtimer gelten Autos, die über 30 Jahre alt sind. 2033 hat der Tesla Roadster diesen Meilenstein erreicht. Werden E-Autos ab diesem Zeitpunkt an Classic-Rallys teilnehmen?

Aus meiner Sicht spricht nichts dagegen, E-Oldtimer im Teilnehmerfeld der Passione Caracciola zu haben. Kritisch

wird es höchstens für die Hirsche und Rehe entlang der Strecke. Die alten Verbrennungsmotoren hört man von Weitem. Nicht so die Elektromotoren. Ich fürchte, es wird etwas gefährlich.

Kommen wir zur Passione Caracciola. Was fasziniert Sie an Rudolf Caracciola, ausser dass er der legendärste europäische Automobilrennfahrer in der Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg war?

Meinen ersten Kontakt mit Rudolf Caracciola hatte ich im Oktober 2012. Zwei ältere Herren aus Lugano, die ich von der Passione Engadina kannte, fragten mich, ob ich mich um das Erbe von Rudolf Caracciola kümmern möchte. Der grossartige Rennfahrer war mir natürlich bekannt und ich empfand das Angebot als grosse Ehre. Ich besuchte sein Grab in Lugano und fragte ihn in Gedanken, ob ich den Vorschlag annehmen sollte. Ich habe ihm versprochen, kein Geld damit zu verdienen und sagte den beiden älteren Luganesen zu. Um dem Namen Rudolf Caracciola wieder aufleben zu lassen, wurden eine Stiftung gegründet und verschiedene Projekte angestossen. Darunter die Classic-Rally Passione Caracciola.

Sie haben Rudolf Caracciola versprochen, damit kein Geld zu verdienen. Wozu verwenden Sie die Einnahmen?

Rudolf Caracciola hatte 1933 in Monte Carlo einen sehr schweren Unfall. Die Verletzung hatte zur Folge, dass er





PASSIONE CARACCIOLA 2019

18. bis 21. September 2019

Neuer Start: Kestenholz Classic Center Pratteln.

Stationen: Basel, Saignelégier, Neuchâtel, Lignière, Chasseral. Die Strecke führt durch den abwechslungsreichen Jura, entlang von reizvollen Seen und wunderbarem Rebland. Die Passione Caracciola, Ausgabe 2019, wird kulinarisch, gastfreund-schaftlich und landschaftlich ein einmaliges Erlebnis.

Jetzt Platz sichern und anmelden: passione-caracciola.ch





«Wir stehen zum ersten Mal
in der Geschichte der Menschheit
vor der Notwendigkeit, das
Wachstum zu verlangsamen.»

Paolo Spalluto

eine Prothese tragen musste. Nach einer langen Erholungszeit kehrte er zurück in den Motorsport und feierte danach drei Weltmeistertitel. Und dies trotz seiner Prothese. Meine Idee ist, aus dem Vermögen der Stiftung Prothesen für Kinder zu finanzieren, die durch Landminen ihre Beine verloren haben. Weiter möchte ich Unternehmen ermuntern, solche Prothesen zu sponsern.

Was fasziniert Sie an der Person Rudolf Caracciola?

«Das Leben rast, alles andere wartet», lautet ein Zitat von Rudolf Caracciola – nicht von Steve McQueen, wie viele glauben. Er fasziniert mich nicht nur, er hat mir auch viel beigebracht. Blickt man auf seine Vita, fallen die vielen Schicksalsschläge auf, die Rudolf Caracciola in seinem Leben wegstecken musste. Sein schrecklicher Unfall mit bleibenden Beeinträchtigungen, der Tod seiner Frau, die Probleme mit dem Dritten Reich, zahlreiche schmerzliche Rennniederlagen und so weiter. Aber er ist immer wieder aufgestanden und hat der ganzen Welt gezeigt, zu was er fähig ist.

Mit Blick auf Ihren Lebenslauf fällt auf, wie vielseitig Sie sind. Welche Bedeutung hat Flexibilität in der Zukunft?

In meinen Augen ist die ausgeprägte Spezialisierung, wie sie heute gelebt wird, ein grosser Fehler. Je breiter das Wissen ist, umso grösser die Möglichkeit, Dinge zu verbinden, die auf den ersten Blick nicht zusammengehören. Daraus entstehen Innovationen, die wir in Zukunft brauchen.

Deshalb scheint es mir sehr wichtig, neugierig, kultiviert, interessiert und offen für Neues zu sein und zu bleiben.

Noch eine letzte Frage an den Werber Paolo Spalluto. Wie kann sich eine Marke im heutigen Informationsüberfluss noch abheben?

Mir scheint, viele Unternehmen haben die Antwort bereits gefunden. Sie nutzen das Internet, sammeln damit Daten, um die Menschen besser beeinflussen zu können. Mir gefällt diese manipulative Art der Werbung heute nicht. Deshalb ziehe ich es vor, für Institutionen zu arbeiten. Doch ich habe Hoffnung. Trends zeigen klar, dass die Zukunft ethischer wird. Und wenn diese Tendenz bei Marken ebenfalls ankommt, geht es für mich in die richtige Richtung. Wir stehen zum ersten Mal in der Geschichte der Menschheit vor der Notwendigkeit, das Wachstum zu verlangsamen und weniger zu kaufen.

Vielen Dank für das interessante Gespräch, Herr Spalluto. Wir wünschen Ihnen bei Ihren Projekten viel Erfolg.