



# Am **Schluss** wird zusammen

Diese banal klingende Binsenweisheit bestätigt sich immer wieder: Am Schluss wird zusammengezählt. Das PCLife-Magazin war bei der 13. AvD-Histo-Monte mit dem Team Tobias Aichele und Edgar Blepp aktiv dabei und nahm sich den Rallye-Jargon zu Herzen.





V Veranstalter Manfred Triefenbach schickte am 8. Februar 2007 insgesamt 62 Teams von Hanau auf die Reise in den Hafen von Monte Carlo. Vorausgeschickt werden muss, dass bei der AvD-Histo-Monte – als Veranstaltung der Meisterschaft Classic Masters ([www.classicmasters.de](http://www.classicmasters.de)) – in zwei Klassen unterschieden wird: In die sogenannte Elektronik-Klasse, bei der alle Hilfsmittel erlaubt sind, und in die Sanduhr-Klasse, bei der nur mechanische Stoppuhren und ein mechanisch angetriebener Wegstreckenzähler zulässig sind. Hier erfolgt der Abgleich über Schnitttabellen, in denen abzulesen ist, welche Wegstrecke das Fahrzeug in welcher Zeit zurückgelegt haben muss. Kommen noch Orientierungsaufgaben hinzu, stehen manchen Teams die Schweißperlen auf der Stirn. Gleich die erste Prüfung am 8. Februar 2007 im Opel-Testzentrum Dudenhofen war eine solch schweißtreibende Prüfung. Neben schwieriger Navigation, teilweise in Zehn-Meter-Abständen, musste ein Schnitt von 41 km/h eingehalten werden – bei Steigungen und Gefällen von bis zu 30 Prozent. Im Ziel, bei knapp fünf Sekunden Abweichung zur geheim gemessenen Sollzeit, war Blepp erst einmal leicht geknickt, doch sein Teampartner machte deutlich, dass auf den folgenden rund 2.000 Kilometern bis zum Hafen von Monaco noch 24 weitere Prüfungen mit einer Länge von knapp 300 Kilometern folgen würden – ein Pensum, bei dem ein Team noch sehr viel Entwicklungspotenzial hat und das Fehlerpotenzial groß ist. Bei Trebur passierte der Rallye-Tross die Rheinfähre – eine der Triefenbach-Spezialitäten – und nach Bad Münster am Stein in Richtung Odernheim beruhigte eine herrliche Berglandschaft die Gemüter.

Vier Wertungen gab es hinter Brechlingen beim »Chemin de Kreuzberg«. Diese Sonderprüfung sorgte während der ganzen Rallye für ausreichenden Gesprächsstoff. Ein Waldstück mutierte zum Erlebniswald. Routinier Thomas Schäfer wählte 180 Meter nach dem Ziel der GLP 4, welche gleichzeitig Start zur GLP 5 war, den falschen Abzweig und bohrte seinen Opel Ascona B in den Schlamm. Zusammen mit seinem Beifahrer Harry Utesch – in diesem Fall glücklicherweise ebenfalls von kräftiger Statur – drehten sie den Opel auf dem schmalen Waldweg mit Manneskraft praktisch um 180 Grad um die eigene Achse, bis sie selbst mit Schlamm überzogen waren. Dann preschten weitere Teilnehmer in die Falle – die Fahrzeuge mussten ebenfalls gedreht werden. Das Resultat: Viele Strafpunkte und ein Thomas Schäfer, der es am Etappenziel aus Rücksicht vorzog, barfuß durch das Hotel zu laufen, da die Schuhe zu verdreckt waren. Aufregung gab es auch bei der nächsten Prüfung bereits abends am Col de Fouchy. Dort stand das Opel Werksteam mit Jochen Berger zwar nicht im Schlamm, aber dennoch vollkommen unbeweglich. Fahrer Holger Eckhardt hatte die Handbremse so fest angezogen, dass diese sich nicht mehr löste. Ein technisch versierter Teilnehmer schaffte schließlich Abhilfe und zerlegte den ganzen Handbrems-Mechanismus des Opel Commodore BGS Coupé. Das Werksteam konnte weiterfahren – auf teilweise geschlossener Schneedecke – bis zum Etappenziel nach Bollwiller, wo bis nach Mitternacht das Abendessen serviert wurde.

Das erste Fahrzeug startete am Freitag, den 9. Februar 2007, um 8.00 Uhr und bereits nach 40 Kilometern gab es zum Wachwerden die erste Prüfung des Tages mit der Bezeichnung »Ballon d'Alsace«. Es war für Monte-Teilnehmer Bilderbuchwetter: Schnee und Eis auf der Fahrbahn und stahlblauer Himmel. Etappenziel war das Best Western Hotel in Annecy – der Schwachpunkt der Rallye. Das Hotel war schlecht und ungünstig gelegen und der Haupt- und Reiseverkehr sorgten für ein Verkehrschaos. Der Weg zur Abendprüfung »Annecy« geriet zur Tortur. Bis beispielsweise das Porsche 928-Team Kussauer/Klarholz mit der Startnummer 59 den Ort der Zeitkontrolle erreichte, war niemand mehr da – und dafür gab es eine satte Zeitstrafe. Der Samstag, der 10. Februar 2007, verlief bis zur Gleichmäßigkeitsprüfung 16 »Col de Cochette« reibungslos. Vor dem Start zur GLP 17, »Les Eyverras«,

schnellte der Puls aber wieder in die Höhe. Viele Teams legten Schneeketten an. Selbst Karmann-Ghia-Treiber Hans Peter Bunz wechselte an seinem Heckmotor-Hecktriebler auf Reifen mit vormontierten Ketten. Nachdem aber der neue Michelin Alpin A3-Winterreifen in der montierten Größe 195/65 R 15 alle Fahrdisziplinen bisher mit Bravour meisterte, verzichtete das Porsche 924-Team auf Schneeketten – und sollte recht behalten. Nach der sechs Kilometer langen Prüfung rüsteten alle Teams wieder zurück, da kaum mehr Schnee lag. Am letzten Histo-Monte-Tag, am 11. Februar 2007, tauchte die Rallye wieder stark in die Vergangenheit ein. Am »Col de Turini« wurde während der berühmt-berüchtigten »Nacht der langen Messer« schon mehrfach Geschichte geschrieben. Diese Sonderprüfung wurde früher vorwiegend bei Nacht gefahren und war die letzte Prüfung der Rallye Monte Carlo. Auf engen Sträßchen jagte eine Kehre die andere, und für die notwendigen 46 km/h auf knapp 21 Kilometern musste selbst mit einem Porsche flott gefahren werden. Vorzeit bis zur letzten Kehre aber war in dieser Prüfung erlaubt, da die Monte-Teilnehmer in dieser GLP auf ein bekanntes Ziel zufahren. Auch die

Mittagsrast geriet zur Zeitreise, im Hotel de Trois Vallees auf der Passhöhe. Beim Betrachten der unzähligen Fotos, Zeitungsartikel und Unterschriften kamen Erinnerungen hoch, vor allem bei Namen wie Walter Röhrl, Didier Auriol, Carlos Sains oder Timo Salonen. Der Geist der Rallye Monte Carlo war zum Greifen nahe, näher als irgendwo anders auf der Strecke. Die beiden noch ausstehenden Sonderprüfungen »Col St. Roch« und »Col de la Madonna« strengten an, da die Teams doch bereits trunken waren von den zahlreichen Kehren. So paarten sich beim Zieleinlauf im Hafen von Monaco Glück, Stolz und Erleichterung. Das Team im 150 PS starken Porsche 924 hatte es geschafft und wurde Klassensieger bei den Sanduhr-Fahrern. Am Schluss wird zusammengezählt, genau genommen nach 25 Sonderprüfungen mit einer Gesamtlänge von rund 300 Kilometern. ▼ Tobias Aichele



## Historie

Im Januar 1979 feierte der Porsche 924 seine Premiere im internationalen Rallyesport bei der Rallye Monte Carlo mit dem Team Jürgen Barth und Roland Kussmaul (Startnummer 40). Da vom 924 Turbo erst zum 1. Februar 1979 die zur Homologation notwendigen 400 Einheiten gebaut werden konnten, startete das Team mit einem Saugmotor. Das Turbomotorwerk, die stärkere Bremsanlage mit innen belüfteten Scheiben und das gestrippte Armaturenbrett hingegen waren zulässig. Im Folgejahr starteten die Porsche Mitarbeiter erneut bei der Rallye Monte Carlo (Startnummer 27), diesmal mit einem vorne und hinten verbreiterten 924, befeuert von dem über 200 PS starken GT-Triebwerk. Dieses Fahrzeug diente als Vorbild für ein Gemeinschaftsprojekt der Solitude Rennen GmbH ([www.solitude-rennen.de](http://www.solitude-rennen.de)) zusammen mit den Partnern [www.blepps-volvo-garage.de](http://www.blepps-volvo-garage.de), [www.wuerttembergische.de](http://www.wuerttembergische.de), [www.leasconcept.de](http://www.leasconcept.de), [sportautotechnik@yahoo.de](mailto:sportautotechnik@yahoo.de), [www.lichtraum-stuttgart.com](http://www.lichtraum-stuttgart.com), [www.andreasburz.com](http://www.andreasburz.com), [www.kaercher.de](http://www.kaercher.de), [www.hebu.com](http://www.hebu.com) sowie [www.heigo.de](http://www.heigo.de). Es entstand für die 13. AvD-Histo-Monte 2007 ein optisch weitgehend authentischer Nachbau. Selbst die Kotflügelverbreiterungen wurden mit den Formen gefertigt, die damals für den Rallye-Wagen verwendet wurden; und auch der Überrollbügel wurde bei einem damaligen Mitstreiter gefertigt, nämlich bei Heigo in Würzburg. Der Monte-Wagen von 1979 wird übrigens gerade von einem privaten Sammler in Tschechien restauriert und soll bei der 14. AvD-Histo-Monte am Start stehen. Der Wunschfahrer des Besitzers: Jürgen Barth.