

FRANKFURT • FREIBURG • AIX LES BAINS • CANNES • MONTE-CARLO

AVD-Histo-Monte

07.-11. Februar 2017



21.
REGLEMENT

plus+rallye®
OLDTIMER - RALLYE - EVENTS

www.avd-histo-monte.com

ŠKODA



KLASSIKSTADT
AUTOMOBILE KULTUR ERLEBEN



Automobilclub
von Deutschland

Sinn
SPEZIALUHREN

Die Vorbereitung

21.09.2016: Ich sitze mit meinem Nachbarn Fredy in meinem Arbeitszimmer im Keller, wir haben uns entschieden ES zu machen, wir wollen die 21. AVD Histo Monte fahren! Wir schauen uns die Videos und Bilder vom Vorjahr an und besprechen schon mal, was wir alles brauchen.

Ich habe 2016 an ein paar einfachen Rallyes rund um den Bodensee teilgenommen, unter anderem, um den Tripmaster (einen Brantz Retrotrip) auszuprobieren. Der war bisher für die Sanduhrklasse zugelassen – für die Monte 2017 aber leider nicht mehr. Was machen? Einen reinen mechanischen kaufen? Ist relativ teuer und ob wir das dann überhaupt hinbekommen? Dann doch lieber elektronisch.

Das Auto sieht mittlerweile recht gut aus, vorn mit Frontspoiler und von einem Kollegen aus dem 110er Club habe ich die «coolen» Sprint-Radkappen und auch die originalen Zierleisten an den vorderen Türen bekommen. Technisch läuft er ohnehin gut.

Bezüglich Tripmaster entscheiden wir uns schliesslich für den Terratrip 303 mit GPS. Wenn es glatt ist, haben wir so kein Problem mit Schlupf der Räder – denken wir zu diesem Zeitpunkt noch. Wenn es mal einen Tunnel geben sollte, kann man noch eine separate Sonde für die Tachowelle anschliessen. Das macht uns noch etwas Kopfschmerzen, weil die Brantz-Sonde nicht mit dem Terratrip zusammenarbeiten will. Wir bekommen dann eine Terratrip-Sonde, die schliesslich funktioniert und sich später als extrem nützlich erweist. Um sie einzubauen muss ich jedoch die komplette Welle durchschneiden, da sie nicht durch die innere Bohrung der Sonde passt. Ich entferne die äussere Wicklung der Welle und löte die Enden wieder an - nicht, dass sie sich von selbst abwickelt.

Wir kalibrieren das Ding und fangen an zu üben. Wir lassen nebenbei die Chronomaster App auf dem iPad mitlaufen, die die Sollstrecke anzeigt. Eigentlich passt das ganze Elektronikzeug nicht so recht in ein 40 Jahre altes Auto ;-). Am Anfang passt die Anzeige des Trip überhaupt nicht mit der Sollstrecke zusammen. Ok, es geht bergauf, aber irgendwie dauert es ewig, bis wir auf den eingestellten Schnitt kommen. Wir finden dann heraus, dass man ihn bei Sekunde 0 initialisieren muss – nun pass es. Wir üben Gleichmässigkeit, Sollzeit, Rundenzeiten und auch das Aufziehen der Schneeketten.

Endlich, pünktlich am 22.12.2016 kommt die Anmeldebestätigung. Wir haben Startnummer 40, perfekt.

Die Nächte

Ich wache morgens auf und erschrecke extrem – ich habe das obligatorische Fahrerbriefing verpasst. Uff, es ist erst der 15.01.2017. Ich träume von gebrochenen Federn und dass mir einer reingefahren ist und sehe ganz deutlich den verbogenen rechten Dreieckslenker. Gleich in die Garage – es ist alles noch dran und gerade.

Der Start

Endlich: es geht los, montags habe ich frei und packe alles ins Auto, bis alle Punkte auf der Checkliste abgehakt sind. Pünktlich um 07:00 Uhr am Dienstag kommt Fredy, ich verabschiede mich von Louise, Kira und Kristin und es geht los. Das Wetter ist gut und das Auto brummt gleichmässig.

In Frankfurt angekommen, noch schnell das Auto waschen und dann zur Klassikstadt. Viele Autos sind schon dort und wir gehen gleich zur Papierabnahme, ich werde das erste Mal etwas nervös. Ist

aber unbegründet und alles geht glatt. Dann gleich zur technischen Abnahme, die auch gut läuft. So, das hätten wir mal geschafft! Nun zur Eichstrecke, Trip nullen und los. Das GPS hat auf einen Kilometer bereits 20 Meter Versatz, das ist nicht gut. Noch einmal die Strecke zurück, das Gleiche. Ok, wir probieren es mit der Tachowellensonde, die eigentlich nur als Reserve gedacht war. Damit passt es genau. Noch ein paar mal hin und her, immer die gleiche Abweichung beim GPS und passgenau bei der Wellensonde. Wir entschliessen uns, morgen mit der Sonde zu fahren.

Nun erst einmal ins Hotel und dann zum Fahrerkurs und -briefing. OK, es gibt nur eine Sollzeitprüfung in Serre Chevalier, alles andere sind Schnittprüfungen ohne abschliessende Zeitnahme.

Beim Briefing sehe ich das erste mal Walter Röhrli, der aufmerksam den Ausführungen von Peter Göbel folgt. Ich muss ihn später noch um vier Autogramme bitten: eines für mich und die anderen für den Škoda Club, einen Kollegen und meinen Schwager.

Tag 1

Startzeit ist 09:39, die Bordkarte bekommt man erst direkt am Start. Ich positioniere mich mal dort und schaue, wie das geht. Walter Röhrli startet und biegt nach links ab, ok machen wir das auch. Ein anderer fährt nach rechts. Im Bulletin steht auch links, das sollte passen. Es geht zunächst auf der Autobahn aus Frankfurt heraus, da werden wir natürlich überholt, macht hier aber noch nichts.

An der ersten GLP angekommen sind schon einige Autos vor uns da.



Peter Göbel hat zum Briefing gesagt, dass man da wieder vorfahren kann, also machen wir das auch. Die Nervosität nimmt etwas zu. Ich nulle den Tripmaster und Fredy bedient das iPad mit der Sollzeit- und Streckenvorgabe. Die Startzeit wird in die Bordkarte eingetragen, zu dieser muss man dann starten. Das heisst zumindest die Geräte nullen. 10, 9, 8, ..., 3, 2, 1, 0: Beide Geräte piepen fast

gleichzeitig und los. Wir beschleunigen und erreichen auf der geraden Strecke schnell die Sollgeschwindigkeit. Diese muss ich nun konstant halten, das geht ganz gut. Links oben bemerke ich ein weisses Auto, hier war wohl eine Lichtschranke, die ich aber nicht sehe. Egal, weiter auf den Schnitt konzentrieren. Nach 8.76 km sind wir fertig. Das iPad piept genau am Aufhebungsschild – das war wohl ganz gut. Das wird später eines unserer besten Ergebnisse, wir sind hier Siebente. Weiter geht es zur nächsten Prüfung, die ähnlich gut geht, dann wird es aber schwieriger. Es geht nun bergauf mit Kurven, da kommt man nicht so schnell auf den Schnitt. Bei der vorletzten GLP des Tages ist Schnee auf der Strasse. Der Škoda geht aber viel besser auf diesem Untergrund als gedacht, Matthias Kahle bestätigt mir das später auch.

Zufrieden kommen wir im Hotel an, an den Tafeln im Eingangsbereich hängen schon die Ergebnisse. Wir haben Platz 37 in der Tageswertung – wir sind begeistert, es ist doch gar nicht so schwierig. Fredy studiert abends noch das Roadbook, wir werden aber nicht ganz fertig damit. Egal, das machen wir dann morgen auf der Strecke.

Tag 2

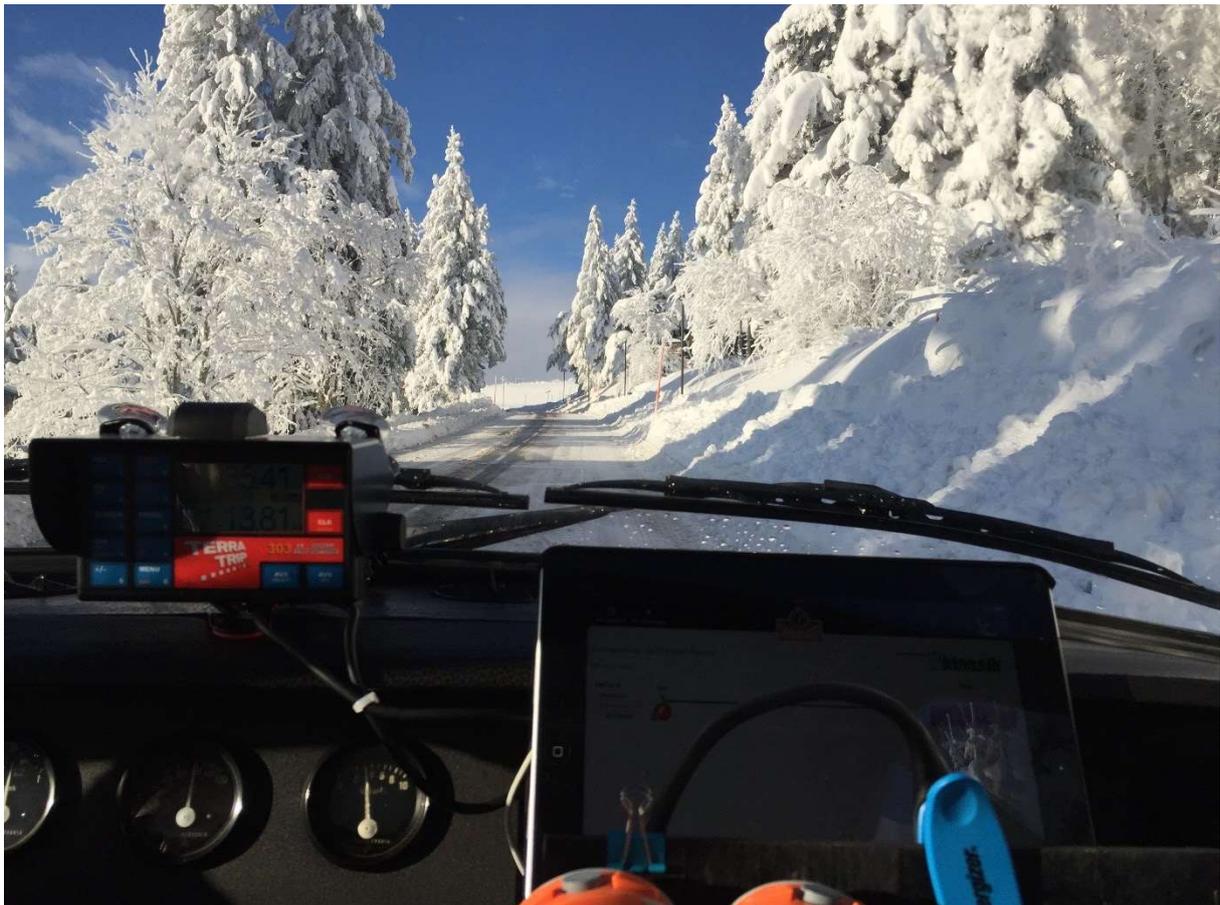
Heute starten wir schon um 07:54, das heisst zeitig aufstehen. Bei der ersten GLP passt der Trip überhaupt nicht mehr, wir sind einige Sekunden zu langsam. Bei der nächsten probiere ich das mit der Geschwindigkeit auszugleichen, da sind wir nun wieder zu schnell. Mist, ich rechne hin und her, mir fällt aber nichts gescheites ein, wie man es korrigieren könnte. Auch bei den Zwischentappen passen die Kilometer nicht mehr, ist der Trip kaputt? Wir merken zudem, dass wir viel zu langsam sind und kommen mit einer Stunde Verspätung an der ZK zum Mittag an. Tankstellen kommen auch keine mehr und der Sprit wird sehr knapp. Wir haben ja zum Glück zwei Fünf-Liter-Kanister mit, die kippen wir aber erst an der Mittagspause rein, um nicht noch mehr Zeit zu verlieren. Nach dem Mittag wird es nicht besser, wir finden den Abzweig nicht, der wahrscheinlich zu einer geheimen Durchfahrtskontrolle führt und fahren wegen Zeitdruck weiter. Die Karte zur nächsten GLP hat einen anderen Massstab, wir verpassen wieder einen Abzweig nach rechts und fahren ewig weiter, bis wir merken, dass wir falsch sind. Wir fragen einen Einheimischen, der uns halbwegs wieder auf den Weg bringt, aber so, dass wir am Ende der GLP ankommen. Kurz überlegen wir, dass wir die ja einfach hochfahren könnten. Ich stoppe aber, da mir der eindringliche Satz im Rallye-Handbuch von Rolf Blaschke in den Sinn kommt « ... Eines dürfen Sie niemals machen: von der falschen Seite an die Prüfung heranfahren...», so würden wir ja sehen können, wo die Lichtschranken sind, das uns den Wertungsverlust bescheren würde. Wir entschliessen uns also, die GLP auszulassen, da zurückfahren zu lange dauern würde. Nicht, dass die nächste GLP dann schon geschlossen ist. An dieser angekommen, ist sie noch offen und es sind sogar noch andere Autos da. OK, durchatmen. Aufgrund der Abweichungen des Trips zuvor entschliessen wir uns, mit GPS zu fahren. Es geht los und nach ca. 200 m setzt er sich selbständig zurück – an diesem Tag klappt einfach nichts! Ich fahre nach Gefühl weiter und wir vergleichen die Strecke mit der Vorgabe. Dummerweise ist das die GLP mit dem wechselnden Schnitt. Am Ende haben wir hier 13 Sekunden Abweichung.

Wir fahren demotiviert in Richtung Aix-les-Bains. Vielleicht ist die Monte doch etwas zu gross für uns, sollen wir aufgeben? Nein, wir bringen das zu Ende! Es fängt an zu regnen, was die Sicht nicht gerade verbessert. Mit Aufblendlicht und Zusatzscheinwerfern geht es, mit Abblendlicht ist die Sicht aber sehr mau. Der Scheibenwischer macht komische Geräusche, hoffentlich gibt er nicht auf. Endlich kommen wir im Hotel an. Die bereits ausgehängten Ergebnisse wollen wir eigentlich gar nicht sehen. An diesem Tag sind wir 66. und in der Gesamtwertung auf Platz 53 zurückgefallen. Wir gehen nur kurz zum Essen und dann wieder aufs Zimmer. Fredy macht sich ans Roadbook (bis morgens halb zwei) und ich knoble, was wir mit dem Trip machen. Nochmal an den Aushängen treffe ich Jens Herkommer, er hat auch Abweichungen und war zu langsam.

Tag 3

Wir frühstücken mit Urban Priol, sprechen über Trump und die Weltlage.

Heute sind wir top vorbereitet. Ich verringere die Ticks im Trip pro Kilometer – nein, das ist falsch, ich muss sie erhöhen, er hat ja zu viel angezeigt. Ok, jetzt passen die Strecken besser. Wir starten die erste GLP, nach einer Rechtskurve plötzlich Stop durch einen Strassenposten. Nein, nicht schon wieder! Links unten liegt ein Auto im Wald, hoffentlich keiner von uns. Wir fahren weiter und verpassen den Abzweig nach links – der einzige Fehler für diesen Tag. Er bleibt zum Glück ohne Konsequenzen, da der zweite Teil der GLP wegen des Unfalls nicht gewertet wird.



Alle anderen Prüfungen gehen gut und die Strecken passen wieder. Beim Mittag treffen wir sogar noch Walter Röhl.



Einzig an der GLP 15 noch ein kleiner Schreck: Fredy beugt sich verdächtig über das Roadbook und plötzlich der Satz «... Christian wir sind falsch ...». Was machen, erst mal weiter, wir sind uns nicht sicher. Am Ende kommt aber das Aufhebungsschild, noch mal Glück gehabt!

Mit wesentlich besserer Laune als am Vortag kommen wir in Cannes an. Die Leute von Škoda haben sich schon Sorgen gemacht, dass wir aufgegeben haben. Nein, das würden wir doch niemals ;-). Wir sind zum Abendessen bei Škoda eingeladen, wo ich prima sächsisch reden kann. Nur Fredy hat etwas Mühe, Jens Herkommen zu verstehen, die Stimmung ist aber sehr gut. Zum Essen gibt es «Pasten mit verschiedenen Sossen». In der Tageswertung sind wir 36ter, jetzt läuft es wieder.

Fredy brütet bis um zwei über dem Roadbook, was sich am nächsten Tag extrem auszahlt.

Tag 4

So, heute noch einmal alles geben und es läuft gut. Links steht ein Bott-Wagen. Nein, wir halten nie wieder für einen Kaffee-Stop! Moment - doch, das ist eine geheime DK. In der nächsten GLP wird es wieder schwierig, wir müssen links abbiegen, von unten rechts kommt uns ein Audi Quattro entgegen, da hat sich der Beifahrer wohl nicht so genau mit dem Roadbook beschäftigt wie Fredy :-)

GLP geschafft und wir haben noch etwas Spass in den Kurven danach.



Aber dann, plötzlich Ruhe im Heck, ich schalte runter und wir rollen aus. Mist, so kurz vor dem Ziel! Die gute Nachricht ist, dass alles normal aussieht, Temperatur kurz vor 90 Grad, kein Rauch und auch kein Leck an den Schläuchen. Ich pumpe ein paar Mal an der Benzinpumpe und er springt wieder an. Wir kommen aber nur 500 m weit, dann ist er wieder aus. Hier ist eine Tankstelle, wir machen erst mal wieder voll und rufen die Jungs von Škoda an, die sind innerhalb von Minuten da und nehmen genauso schnell den Vergaser auseinander. Wirklich etwas zu sehen ist nicht, aber er läuft wieder.



Wir kommen zur GLP 22 hinauf zum Col de Turini. Der Schnitt ist 45.5. Das ist beim besten Willen nicht zu schaffen mit 52 PS! Bei 6000 Umdrehungen im zweiten Gang höre ich auf, maximal 45.0 und der Motor hat auch wieder Aussetzer. Frustriert kommen wir auf dem Col an. Ich will nichts essen und wir machen auch nur 30 Minuten Pause - nicht, dass wir die letzten sind. Der Techniker von Škoda macht noch den Benzinfilter sauber, da ist komisches Zeug drin. Das muss ich zu Hause prüfen – wenn wir so weit kommen.



Alles andere klappt dann auch wieder und nach zwei weiteren Prüfungen fahren wir nach Monaco hinunter. Da steht dann eben auch gleich mal ein Ferrari neben uns, was für ein Bild, ich würde jetzt aber nicht tauschen wollen.

Im Ziel angekommen, gibt es das obligatorisch Glas Sekt. Ich muss mir eine Träne verdrücken, ist wahrscheinlich nur die Erschöpfung ;-). Wir machen noch ein Gruppenfoto von allen Škodas und Fahrern, bevor wir zurück nach Cannes fahren.



Den Abschlussabend mit Siegerehrung verbringen wir natürlich am Škoda-Tisch. Zwischen den Gängen werden die Sieger geehrt und Urban Priol macht auch noch eine witzige Show über seine Erlebnisse bei der Rallye, mit den Schweizern und Franzosen.



Nach Hause

Am Sonntag geht es nun nach Hause Richtung Mailand, Como und San Bernardino. Wir reden noch lange über die letzten vier Tage und treffen auch noch andere Teilnehmer, die auf dem Heimweg sind. Uns fällt auf, dass wir nicht einmal die Schneeketten gebraucht haben. Fahren wir halt noch einmal über den San Bernardino Pass! Der ist aber gesperrt, dann eben durch den Tunnel.

Leicht erschöpft, aber auch sehr zufrieden kommen wir in Rorschach an, wo uns unsere Familien empfangen. Das Auto hat nun erst einmal etwas Ruhe verdient, und wir brauchen die auch. Wir brauchen beide noch ein paar Tage, bevor wir die Gedanken an die Prüfungen, die verpassten DKs, aber auch die gut gemeisterten GLPs und natürlich die Zielankunft etwas aus dem Kopf bekommen.

