

Bericht AvD Histo Monte 2016 (17.-21. Februar 2016)

Es ist Mittwoch, der 17. Februar 2016. Treffpunkt Mainz. Das Team Rolf Droste und Fabian Mohr startet mit Nummer 71 auf einem BMW M3 von 1989 und damit am Ende des Starterfeldes. Dokumentenabnahme im Erbacher Hof? Check! Es gibt schöne Lammfell-Westen, die man auch sofort ausprobieren soll. Ein Umtausch ist aber nicht möglich. Naja. Das Bordbuch besteht dieses Jahr überwiegend aus topografischen Übersichtskarten mit eingezeichneter Strecke oder den Fahraufgaben als Pfeile. Das verschlankt das Roadbook enorm. Es gibt keine Feinheiten wie im Ori-Sport. Aber Karte lesen zu können muss gelernt sein.

Zurück zum Domplatz und das Auto in die Warteschlange zur technischen Abnahme einreihen. Währenddessen wird das Auto feinsäuberlich beklebt.

Die Organisation ist wie immer rundum perfekt. Rallye-Torbogen inklusive Szenenkenner Peer Günther als Sprecher sowie Verpflegungsstand. Alles da. Umrahmt von vielen Zuschauern. Trotz mitten unter der Woche und frischen Temperaturen.

Es haben sich wieder 80 Teams eingefunden. Der Andrang war jedoch weitaus höher, weshalb der Veranstalter zahlreiche Absagen erteilen musste und Verständnis bittet. Die enttäuschten Rallye-Teilnehmer werden dafür im Jahr 2017 bei der 21. AvD Histo-Monte bevorzugt behandelt. Grund für die Limitation der Startplätze ist das sehr strenge Genehmigungsverfahren in Frankreich. Jede zu durchfahrende Ortschaft muss vorab informiert und um Erlaubnis gebeten werden. Speziell für die französischen Streckenabschnitte hat Fahrleiter Peter Göbel einen französischen Fahrleiter an seiner Seite. Nicht nur als Dolmetscher, sondern auch als „Ortskundiger“.

Der Ablauf ist zügig getaktet und funktioniert einwandfrei. Anschließend geht es auf die Mess-Strecke. In diesem Jahr ist diese etwas außerhalb in einem Weinberg gelegen. Nützlicher Vorteil ist, dass die Referenzstrecke als ca. 3,5km langer Rundkurs aufgestellt ist und gleichzeitig als Wertungsprüfung mit geheimer Schnitüberwachung funktioniert. Die Abweichungen in der Schnitüberwachung werden einem am Ziel sofort mitgeteilt. Sehr gelungen, Herr Göbel!

Wir fahren einmal zum kalibrieren des Wegstreckenzählers und noch 2 weitere Male als Wertungsprüfung. Geräte und Besatzung sind im „Kampfmodus“!

Trotz gewisser Vorkenntnisse im historischen Rallye-Sport besuchen wir den Beifahrer-Lehrgang am Abend. In rund einer Stunde versucht der Fahrleiter den vielen Neulingen und Ersttättern die Grundsätze des Rallyefahrens sowie den Ablauf der Histo Monte und deren Wertungsprüfungen näherzubringen.

Anschließend geht es zum Fahrerfest. Restaurant Citrus. Für jeden Mainz Besucher ein absoluter Tipp. Schickes Ambiente und gutes Essen. Viele werden jetzt sagen: „Das kann man für 4.000€ Nenngeld ja wohl auch erwarten!“. Man kann sich aber sicher sein, dass es Veranstaltungen zu vergleichbaren Gebühren gibt, die nicht einmal die Hälfte des hier gebotenen Programmes bieten. Wir würden das Preis-Leistungsverhältnis als akzeptabel bezeichnen.

Nächster Morgen, 8:00 Uhr. Das Fahrerbriefing beginnt. Kurz und knapp. Nix schlimmes. Die erste Etappe liegt vor uns. Das erste Fahrzeug startet um 9:00 Uhr vom Domplatz. In knapp 5 Stunden geht es bis zur Geroldsauer Mühle im Schwarzwald. Die ersten und berühmtesten Wertungsprüfungen in der Pfalz werden absolviert. Wer sich an die Rallye Vorderpfalz erinnert, wird hier schon viel Spaß gehabt haben. Und wer davon noch mehr will, ist bei der KST Vorderpfalz Classic 2016 (26.-27. August 2016) herzlich Willkommen.

Der Wertungsmodus dieser Rallye ist schnell erklärt: Schnitt fahren! Von Anfang bis Ende. Teilweise über 20 km lang. Die geforderten Schnitte liegen überwiegend bei 50km/h. Auf trockener Straße alles kein Problem. Das haben sich die Teilnehmer im letzten Jahr auch gedacht. Und sind direkt am Anfang von einem Schneesturm im Schwarzwald bitter überrascht worden.

Bis jetzt ist es trocken. Und auch der Wetterbericht verspricht eher milde Temperaturen für die kommenden Tage. Der Vorauswagen hat jedoch vereinzelte Schneefälle im

Schwarzwald gemeldet. Die Straßen sollen jedoch jederzeit frei und gut befahrbar sein. Ein bisschen macht sich die Enttäuschung breit. Eine Histo-Monte ohne Schnee ist nur halb so spannend. Schließlich gibt es viele Teilnehmer, die sich speziell und intensiv auf diese Rallye vorbereiten. Inklusive separatem Winter-Rallye-Auto. Übermäßig polierte Schätzchen findet man in diesem Starterfeld eher weniger. Dafür die typischen Winter-Spezialisten wie Volvo, Saab oder Audi. Getreu dem Motto „Kotflügel sind Verschleißteile“. Das haben wir bei uns im Auto auch einmal gesagt. Aber dazu gleich mehr.

Es sind aber auch allerhand 2-beinige Kompetenzen am Start. Sie alle aufzuzählen würde den Rahmen sprengen.

Auch die hier angebotene Sanduhr-Wertung (also ohne jegliche elektronische Hilfsmittel) erfreut sich einer starken Beliebtheit.

Um kurz nach 19 Uhr trifft der erste Teilnehmer im Dorint Hotel in Freiburg ein. Es ist schon lange dunkel. Der Tag war lang. Bei der Histo-Monte wird wirklich gefahren. Keine „unnötigen“ Kaffeepausen. Keine winke-winke Durchfahrtskontrollen an jeder Kuhkanne. Es stehen ja auch fast 1700 km auf dem Programm. In 4 Tagen! Darüber beschwert sich aber auch niemand. Wäre ja auch noch schöner. Jeder weiß, worauf er sich hier einlässt. Wer Kaffeefahrten sucht, wird hier definitiv enttäuscht sein.

Der Abend kling ruhig aus. Als die ersten Ergebnisse ausgehängt werden folgt die Ernüchterung. Das Gefühl war spitzenmäßig. Aber die Realität belehrt uns eines Besseren. Woran es liegt, wird der Beifahrer in der Nacht analysieren.

Wir kommen zu der Erkenntnis, dass die Kalibrierung wohl doch nicht so gelungen war. Die Kalibrierung wird leicht korrigiert. Der Abstand nach ganz vorne ist mit mehreren Sekunden zwar schon erheblich, jedoch nicht aussichtslos. Noch lange nicht aussichtslos.

Freitag Morgen. 7:30 Uhr. Die Motoren werden bei Nieselregen gestartet. Es geht bis zur Mittagspause nach Malbuisson und weiter bis zum Casino in Aix-les-Bains (südlich von Genf). Heute stehen wieder 500 Rallye Kilometer an.

Die erste Wertungsprüfung wird etwas verkürzt. Wegen Schneefall!!!!!! Yeah. Schnee. Endlich. Jetzt geht die Monte richtig los. Aber ehe man sich umschauchen kann ist das weiße Spektakel auch schon wieder vorbei. Um es direkt vorweg zu nehmen: Das war es dann auch mit Schnee! Schade. In Rheinfeldern geht es über die Grenze in die Schweiz. Entlang und über das Jura Gebirge erleben wir wirklich tolle Strecken. Dass wir dabei viel im Freitags Feierabendverkehr stecken ist zwar etwas lästig, aber nicht zu ändern. Dass es leider nur wenige Sonderprüfungen und dabei sehr ermüdende und teils extrem lange Überführungsetappen. Fast 3 Stunden ohne Wertungsprüfung sind nicht einer Monte würdig. Da gibt es vielleicht etwas Verbesserungspotential! Zudem sind die Zeiten zwischen zwei Zeitkontrollen teils sehr optimistisch gelegt.

Es ist bereits lange dunkel ehe die ersten Teilnehmer das Ziel erreichen. Die letzten Wertungsprüfungen im Dunkeln haben nochmal die volle Konzentration gefordert.

Das Abendessen fällt ruhig aus. Müdigkeit macht sich breit. Harri Toivonen gibt später noch ein paar Gedanken aus seiner früheren Rallye-Karriere zum Besten. Sehr unterhaltsam.

Auch das zeichnet die Monte aus.

Samstag. 7 Uhr. Noch früher aufstehen. Es geht heute über Grenoble nach Cannes. Der Wochenendverkehr kostet uns schon früh morgens den letzten Nerv. Und die ZK-Zeiten sind schon wieder nur Schall und Rauch.

Zwischendurch fordert der Fahrleiter nun doch die genaue Aufmerksamkeit der Beifahrer. Ein kleiner farbiger Strich auf der Karte, abseits der Hauptstraße, belohnt die Teilnehmer bei Beachtung mit einer geheimen Durchfahrtskontrolle. Eine nicht zu vernachlässigende Anzahl an Teilnehmern entdeckt diese Fahraufgabe nicht. Es hagelt Strafpunkte.

Gleich nach der Mittagspause passiert es. Eine geheime Wertungsprüfung. Mit lila Schildern auf der Strecke gekennzeichnet. Ein „Peter Göbel Spezial“ durch und durch.

Die Aufgabe ist wie folgt: Innerhalb einer laufenden Wertungsprüfung mit geheimen Schnittüberwachungen erfolgt eine gesonderte Zeitnahme. Diese Zeitnahme wird aber erst 1000 Meter vorher mittels einer Vorankündigung auf der Strecke bekanntgegeben. Nun muss das Team in den folgenden 1000 Metern die Ideal-Fahrzeit für diese Zeitnahme errechnen. Hektik ist vorprogrammiert.

Bei uns: Alles ruhig! Die Lichtschranke ist in Sichtweite. Noch 5-4-3-2-1. Und durch. Und weiter im Schnitt wie vorher. Hier sind Profis am Werk!

Nur kurze Zeit später folgt eine weitere Prüfung. Spätestens jetzt sind alle Teilnehmer hellwach. Und angesichts der vielen Strafpunkte durch das Versagen bei dieser Lila-Prüfung hoffnungslos in den Tiefen der Ergebnislisten versunken. Die letzten Wertungsprüfungen in der Dämmerung und kilometerweit entlang eines Abhanges sind grandios.

Der Abend steht zur freien Verfügung. Wir schäkern in einer nahegelegenen (und gerammelt vollen) Pizzeria etwas mit der spanischen Bedienung rum. Die laute Geburtstagsfeier am langen Tisch hinter uns hat uns schnell ermüdet.

Die Tages-Ergebnisse lassen uns traurig werden. Noch schlechter?! Was ist denn hier los? Aber viele Teilnehmer haben ähnliche Probleme. Obwohl wir unsere Messinstrumente auf der Mess-Strecke passend kalibriert haben, waren auf der gesamten Strecke immer wieder Abweichungen festzustellen.

Letzter Rallye-Tag. Sonntag. 9 Uhr. Wir starten am Parkplatz nahe des Hafens. Frühstück bei Sonnenschein mit Blick auf das Meer. So muss es sein. Gemütliche plus Grade begleiten uns auf der Etappe bis zur Mittagspause. Im Restaurant Les Trois Vallées. In Mitten DER Sonderprüfung bei der Rallye Monte Carlo. Der Prüfung Col de Turini. Dieses Jahr wird die extrem anspruchsvolle Prüfung von La Bollène-Vésubie aus gestartet. Knapp 8 km lang schlängelt sich der Kurs hinauf bis zur Mittagsrast. Wir starten. Und genau in diesem Moment fährt uns ein Einheimischer vor die Nase. Und der fährt definitiv nicht den geforderten Schnitt. 4 oder 5 Spitzkehren später verlieren wir endgültig die Geduld und drücken uns dran vorbei. Kotflügel sind doch Verschleißteile! Puhh! Gut gegangen. Aber wir sind knapp 300 Meter hinter dem Schnitt. Rolf gibt alles. Der Beifahrer macht, was er am besten kann. Er meckert! „Bloß nicht die Kurve schneiden, sonst passt die Kilometrierung nicht mehr!“ Rolf tut, was er am besten kann. Er fährt die Kutsche ruhig und gelassen, wie gewohnt sportlich-defensiv, den Berg rauf und rollt dabei angesichts der nicht enden wollenden Meckerei des Co dabei kräftig mit den Augen. Der Mann ist Multi-Tasking-fähig. Mit dem kann man wirklich arbeiten.

Wir geben wirklich alles, ohne dabei halbsbrecherisch unterwegs zu sein. Bei der Mittagspause gibt es nur ein Gesprächs Thema. „Und? Wie viel warst du hinter deinem Schnitt?“ Uns hat es gut gereicht. Wir haben ein gutes Gefühl. Aber das hatten wir am ersten Tag auch schon.

Der gesamte Sonntag zeichnet sich durch wunderbare Streckenabschnitte aus. Zudem noch sehr schöne Wertungsprüfungen in kurzen Abständen. Das war ein perfekter Rallyetag. So hätten wir uns den ein oder anderen Tag zuvor auch gewünscht. Natürlich sind die meisten Teilnehmer wohl eher die genussvollen Teilnehmer und nicht allzu „sportlich ambitioniert“ und erwarten auch nicht allzu viele und herausfordernde Prüfungen. Für uns kann es davon jedoch nicht genug geben. Daher auch das ganz große Lob an die Sonntags-Etappe. Bis ins Ziel im Hafen von Monte-Carlo gibt es noch einige sehr zügige, toll gelegenen und sehr kurvenreiche Prüfungen. Die zahlreichen Bremsspuren auf einigen Abschnitten verrät, dass hier die Rallye Weltmeisterschaft zuvor zu Gast gewesen ist. Wir bewegen uns also auf heiligem Boden.

Wir sind in Monte-Carlo. Es ist Samstag Nachmittag. Wir sind umgeben von Reichtum und Sonne.

Zurück im Hotel in Cannes. Es geht zur Siegerehrung. Kurz um: Sehr professionell / kurz und knapp / gute Aufteilung / schöne und sehr gelungene Moderation durch den Fahrleiter höchstpersönlich / schöne Pokale / einmalige Atmosphäre durch die Erlebnisberichte von Harri Toivonen und den sensationellen Filmbeitrag über die vergangenen 4 Rallye-Tage. Am Ende wird das Team Droste / Mohr mit dem Tagessieg und dem 6. Platz im Gesamtklassement belohnt. Über das „hätte, wäre, wenn“ schweigen wir uns aus. Der Gesamtsieg ist bis zuletzt offen. Am Ende lassen sich Dietmar Gornig und Stephan Hinze im Audi Urquattro verdient auszeichnen und feiern.

Es ging in den letzten Zeilen sehr wenig um uns. Um das Team. Um den Teamgedanken. Naja. Der war auf jeden Fall da. Aber so was von. Von maximaler Anspannung im Dunkeln oder vor lila Prüfungen, bis hin zur völligen Gelassenheit, oder teilweise ekstatischen

Lachanfällen. Wir hatten Spaß. Und das ist die Hauptsache. Darauf kommt es doch am Ende am Meisten an. Klingt komisch, ist aber so.

Fabian und Rolf