

Erlebnisbericht AVD Histo-Monte 2012

Auftrag: Teilnahme an der Winterrallye - AvD Histo-Monte 2012

Zeit: 09. bis 12.02.2012

Ort: Hanau bis Monte-Carlo – 1700 KM

Hintergrund: Die Rallye Monte-Carlo!

Wer kennt sie nicht? Wem sind die sagenumwobenen Geschichten um die Rallyeasse jener Zeiten nicht geläufig? Man würde wohl lange nach jemandem suchen müssen, der nicht wenigstens von dieser „Mutter aller Rallyes“ gehört hatte. Ausgetragen seit 1911 und bis 2008 ausgerichtet vom Automobil Club von Monaco, ist sie heutzutage Teil der Intercontinental Rallye Challenge. Namen wie Walter Röhrl (viermaliger Sieger), Ari Vartanen, Didier Auriol und viele mehr, sowie eine Vielzahl von siegreichen Marken wie Porsche, Lancia, Mini, Subaru und viele andere sind mit ihr verbunden.

Seit 1992 bietet die von Deutschland startende AvD Histo-Monte die Möglichkeit in historischen Fahrzeugen auf den Spuren der Rallye Monte Carlo zu fahren und sich den Schwierigkeiten und Herausforderungen dieser einzigartigen Winter-Rallye zu stellen. Startort ist jeweils Hanau, Zielort selbstverständlich Monte Carlo. Über rund 1700 Km führt die jährlich leicht wechselnde Streckenführung über winterliche Straßen zum Ziel. Eine Vielzahl von GLP-Wertungsprüfungen (Gleichmäßigkeitsprüfungen), ohne Streckensperrung, garantiert hierbei einen sportlichen, aber dem Gedanken des historischen Motorsports verschriebenen Wettbewerb unter den Teilnehmern.

Im Jahr 2012 stand nun die 18. Ausgabe der AvD Histo-Monte an. Zugelassen waren zunächst historische Fahrzeuge bis Baujahr 1985, sowie in einer Sonderklasse darüber hinaus aus Youngtimer bis 1992.



Und hier kamen wir ins Spiel. Wir, das sind Andreas Riefer (IT-Fachmann aus Neu-Isenburg) und Thomas Englert (Polizeibeamter aus Essen). Seit Jahren befreundet und als Organisatoren des POCG (Porsche Owners Club Germany – www.pocg.de) und der 964 Jubi IG (www.jubi.pocg.de) dem Thema Porsche ganz nahe und dem Thema historischer Motorsport nicht ganz fremd. Andreas Riefer war bis dato mit seinem Porsche 924 S bereits bei verschiedenen Bergrennen und auch bereits mehrmals beim Eifelrennen auf dem Nürburgring gestartet. Die Teilnahme an einer Rallye stand bisher aus. Der Porsche 924 S, ca. 1060 KG leicht, dank Transaxle Bauweise gut ausbalanciert und mit knapp 200 PS recht leistungsstark, sollte nach ein paar kleineren Anpassungen hierfür eigentlich geeignet sein.

Thomas Englert hatte zwar noch nie als Beifahrer bei einer Rallye in einem Auto gesessen, aber Kenntnisse um das Reglement (sehr wichtig!) sowie die Handhabung von Roadbook, Tripmaster, Stoppuhr und Schnitttabellen sollten erlernbar sein.



Ziel war es, nicht als letzter ins Ziel zu kommen. Als persönlichen Erfolg wollten wir es werten, wenn wir uns vorne unter den letzten 10 der zu erwartenden 60 Teilnehmer platzieren könnten. Nachdem dies geklärt war, meldeten wir uns also am 12.10.2011 für die 18. AvD Histo-Monte an. Es blieben gute drei Monate für die Vorbereitungen.

Andreas Riefer kümmerte sich hierbei um die technische Optimierung des 924 S. In der Basis war dieses Fahrzeug ohnehin schon für den sportlichen Einsatz gerüstet. Ein entkernter und von jeglichem Ballast befreiter Innenraum, ein verschraubter Käfig, Renn-Schalensitze, Vierpunktgurte, ein abnehmbares Lenkrad und viele weitere Features waren vorhanden.

Zur Sicherheit wurde die zwar noch zuverlässig arbeitende, aber schon in einigen Rennen gebrauchte Kupplung gegen eine Sachs Sportkupplung getauscht. Den zu erwartenden Winterverhältnissen geschuldet, wurde die Batterie erneuert und das originale Getriebe wurde durch überholtes Getriebe mit 40 prozentiger Sperre ersetzt. Der Unterfahrschutz wurde wieder eingebaut, was sich später als sehr sinnvolle Maßnahme herausstellen sollte. Die Bremsen wurden durch den Einsatz von EBC Stahlflex Bremsleitungen weiter optimiert. Gelbe Rennbremsbeläge waren ohnehin schon vorhanden. Der Wischermotor wurde durch einen neuen ersetzt. Selbstverständlich wurden Frostschutz und die Viskosität der Öle ebenfalls auf den Winterbetrieb eingestellt.

Im Innenraum fand für eine punktgenaue Wegstreckenmessung ein Terratrip Tripmaster 303 seinen Platz. Der Gebersensor wurde im Bereich der rechten Vorderachse montiert, so dass das Signal von der Bremsscheibe abgegriffen werden konnte. Die Montage gestaltete sich sehr aufwändig, gelang aber letztlich dank eigenem Improvisationstalent recht gut.



Im Griff- und Sichtbereich des Beifahrers wurden diverse Stoppuhren und Zusatzleuchten platziert. Schließlich war klar, dass die Etappen jeweils bis in die späten Abendstunden führen würden und dass eine Navigation ohne Zusatzbeleuchtung nicht möglich sein würde. (Obligat war zusätzlich noch das Tragen einer Kopfleuchte durch den Beifahrer.)

Diverse zusätzliche Ablagen zum Unterbringen von Verpflegung und Getränken sowie das Deponieren von Bordbuch, Schnitttabellen, Bordkarten, Kugelschreibern, Textmarkern usw. rundeten die Vorbereitungen der „Kommandozentrale“ ab. Da klar war, dass die Tagesetappen sich mit nur einer kurzen Mittagspause über gute 12 bis 13 Stunden hinziehen würden und dass die Zeitlimits jeweils nur knapp zu schaffen waren, würde während der Etappen keine Zeit bleiben um erst nach längerem Suchen an Getränke und Essen heranzukommen. Alles musste in Griffweite vorhanden sein.

Da winterliche Verhältnisse zu erwarten waren, fanden Schneeketten, Anfahrhilfen, zusätzlicher Frostschutz, Eisspray und -Kratzer, Scheibenabdeckungen, ein Klappspaten, eine Brechstange (Gott sei Dank nicht gebraucht!) ein Reservekanister Benzin und weitere Kleinigkeiten ihren Platz im Kofferraum. Ein Reserverad sollte sich ebenfalls später als nützlicher Ballast herausstellen.

Ende Januar 2012 waren dann die materiellen Vorbereitungen abgeschlossen. Die Starterliste war online und so wussten wir, dass wir mit der Nummer 45 an den Start gehen würden. Gestartet würde im Minutenabstand täglich jeweils ab 08:00 Uhr und nach Reihenfolge der Startnummern. Wir würden also morgens nicht die ersten sein, aber auch nicht ganz am Ende des Feldes fahren müssen. Das waren schon mal gute Voraussetzungen.

Ein Termin für eine Trainings-Sektion wurde vereinbart und so fanden wir uns an einem Samstagnachmittag, gute zweieinhalb Wochen vor dem Start der Rallye mit dem 924 S auf den hügeligen und kurvenreichen Landstraßen des Spessarts wieder.

Dieser Termin offenbarte uns, dass uns die Funktionen des Tripmasters nur bedingt verständlich waren und dass die Kalibrierung desselben nur schwierig zu bewältigen war. Im Wesentlichen war dieses Problem der fehlenden Bedienungsanleitung geschuldet, bzw. der Tatsache, dass uns letztlich verschiedene Beschreibungen zur Verfügung standen. Im Endeffekt wurde uns hier klar, dass wir im besten Fall auf die Wegstrecken- und die Zeitmessung des Gerätes bauen konnten, die anderen Funktionen, wie z.B. die Anzeige des gerade gefahrenen Schnittes für uns jedoch nicht brauchbar erschienen. Es war also klar, dass der Beifahrer während der Rallye ganz konservativ mit Stoppuhr und Schnitttabellen arbeiten musste, obwohl wir, da in der Klasse für elektronische Zeitmessung startend, eigentlich einen elektronischen Schnittrechner hätten benutzen dürfen.

Leider blieb nun auch keine Zeit mehr an diesem Umstand technisch etwas zu ändern. Der Beifahrer intensivierte nun also in den vorhandenen Wochen das Studium um Reglement, Roadbook (aus den Vorjahren), Wegstreckenzählung, Zeitmessung und Schnittberechnung. Telefonate mit Bekannten die bereits an Rallyes teilgenommen hatten brachten weitere Unterstützung.

Zwei Tage vor dem Beginn der Veranstaltung wurde der 924 S noch einmal bei Willms Classic Car Care in der Klassikstadt in Frankfurt auf Hochglanz gebracht.



Bei Minusgraden draußen und gutem Kaffee drinnen waren wir froh, dass Christoph Willms uns so kurz vor dem Start noch dazwischen geschoben hat um das Fahrzeug hübsch zu machen.

Auch unsere schwarzen Renn-Anzüge mit Porsche Wappen und Namensschriftzug konnten wir rechtzeitig beim Schneider in Empfang nehmen. Wir hatten uns für einen einheitlichen und zur sportlichen Charakteristik des Fahrzeugs passenden Look entschieden.

Somit waren die Vorbereitungen dann punktgenau in der ersten Woche des Februars abgeschlossen.

Wir waren bereit und der Tag „X“ konnte kommen!

Mittwoch, 08.02.2012 - Hanau – Technische Abnahme

Zunächst war die Anreise des Co-Piloten aus Essen nach Frankfurt zu bewältigen. Dank direkter ICE Verbindung wohl eine der leichtesten Übungen des gesamten Programms. Am Nachmittag ging es dann mit dem Fahrzeug zunächst auf die Referenzstrecke des Veranstalters. Sie war ein paar Tage zuvor markiert und publiziert worden. Das Abfahren der Strecke ergab, dass unser Tripmaster zwar grundsätzlich keine Abweichungen zur Referenz aufwies, die Anzeige im Display jedoch unlogisch erschien. Der Kilometer wurde auf der fünfstelligen Anzeige als „010,00“ angezeigt. Wir wussten jedoch aus dem Stehgreif keine Lösung für das Problem, beließen es also dabei und fuhren zum Sammelpunkt auf dem Marktplatz in Hanau.

Gegen 17:00 Uhr, konnten wir hier dann erstmalig unsere „Konkurrenten“ in Augenschein nehmen. Das Feld war bunt gemischt. Verschiedene Versionen des Mercedes SLC, einige Volvo und Saab-Typen, ein Opel Commodore GS, ein Opel Manta i400, BMW aus den 02-Serien sowie diverse 3er und 5er Typen und vor allem verschiedene 911 Typen, ein 928, ein 924 GT sowie ein 944 S2 waren neben vielen anderen verschiedenen Fahrzeugen präsent. Highlights des Fahrzeugaufgebotes waren ein Reliant aus dem Baujahr 1963, der schon 1964 an der originalen Rallye Monte-Carlo teilgenommen hatten, sowie ein speziell vorbereiteter Citroën 2 CV (Ente). Das Skoda-Werksteam hatte vier Fahrzeuge verschiedener Baujahre gemeldet und hochkarätig besetzt. Ein Team der Zeitschrift Motor-Klassik sowie ein Team der Auto-Bild Klassik waren ebenfalls gemeldet.



Insgesamt versammelten sich so 56 Fahrzeuge und Teams. Schnell war uns klar, dass hier einige professionelle Teams an den Start gingen, die zum Teil Motorsport-Clubs angehörten und die in vielen Fällen, wohl zu mehr als der Hälfte des gesamten Feldes, auf die Unterstützung durch Begleitteams und Service-Crews während der gesamten Veranstaltung bauen konnten.

Besonders zu nennen war hier das Skoda-Werksteam, welches mit insgesamt vier Fahrzeugen um den mehrfachen deutschen Rallye Meister Matthias Kahle an den Start ging.

Auch wurde uns klar, dass sich hier einige Teilnehmer angemeldet hatte, die die Histo-Monte bereits etliche Male unter die Winterreifen genommen hatten.

Doch das beunruhigte uns letztlich nicht, denn wir vertrauten auf die Ingenieurskunst von Porsche, die Qualität und den Zustand des eigenen Fahrzeuges sowie die Ernsthaftigkeit der eigenen Vorbereitungen.

Nachdem wir uns zunächst eingeschrieben und unsere Teilnehmerunterlagen nebst Roadbook (!) erhalten hatten, mussten die Startnummer auf den 924 S geklebt werden. Eine Aufgabe die leichter schien, als sie tatsächlich war. Zu diesem Zeitpunkt, am späten Nachmittag, herrschten auf dem Marktplatz in Hanau Temperaturen unter Minus 10 Grad und so versagte der Klebstoff auf den Aufklebern zum Teil seinen Dienst. Am Ende jedoch gelang die Montage und so fuhren wir mit klammen Fingern und mehr als gut gekühlten Füßen zur technischen Abnahme unter das AvD Zelt vor.



Die Dunkelheit hatte hier bereits den Markplatz erfasst und so fand die technische Abnahme unter dem Scheinwerferlicht des AvD und vor der fast romantisch anmutenden Kulisse des nun illuminierten Marktplatzes statt. Umrahmt vom Sound der vor – und hinter uns vorfahrenden Fahrzeuge und begleitet und moderiert durch den Veranstalter wurden unser Fahrzeug und unsere Team den anwesenden Zuschauern vorgestellt. Erstmals war hier für uns die bevorstehende Rallyeatmosphäre greifbar nahe.

Die technische Abnahme bestand der 924 S in wenigen Minuten. Die Zulassung und Verkehrssicherheit waren schnell bestätigt. Bemängelungen oder die Aufforderung zur Nachbesserung blieben aus.

Die anschließende Abendveranstaltung für die Teilnehmer ließen wir dann zu Gunsten des Studiums des Roadbooks für uns entfallen. Wichtiger als die abendliche Unterhaltung, erschien uns die finale Vorbereitung auf die Rallye.

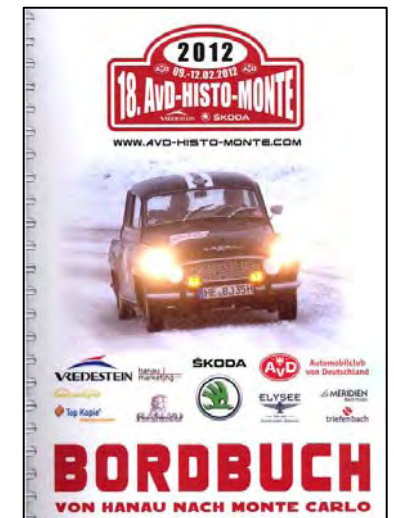
Gegen 23:30 Uhr war dann Nachtruhe angesagt, denn wir wollten nicht übermüdet zum nächsten Tag erscheinen. Zu unserem ersten Rallyetag überhaupt!



Donnerstag – 09.02.2012 – 1. Rallyetag – Hanau bis Horburg-Wihr (Colmar) – 483,85 Km

Um 05.55 Uhr ging der Wecker. Eine Dusche und ein knappes Frühstück waren gestattet, dann ging es zum Start nach Hanau auf den Marktplatz, wo wir wieder auf die anderen Teilnehmer trafen. Viele der Fahrzeuge hatten die eiskalte Nacht auf dem Marktplatz, die Besatzungen in den umliegenden Hotels verbracht.

Das gegen 08:00 Uhr zunächst stattfindende Fahrer-Briefing im Saal des Hanauer Rathauses begann mit den Grußworten seitens der Veranstalterin, Frau Triefenbach. Einige Teilnehmer, wie der mehrfache deutsche Rallyemeister Matthias Kahle, der Kabarettist Urban Priol, der ehemalige Radrennfahrer Klaus-Peter Thaler und einige im Feld mitfahrende Motor-Journalisten wurden gesondert begrüßt. Einige Teile der vor uns liegenden ersten beiden Etappen wurden ebenfalls kurz angesprochen.



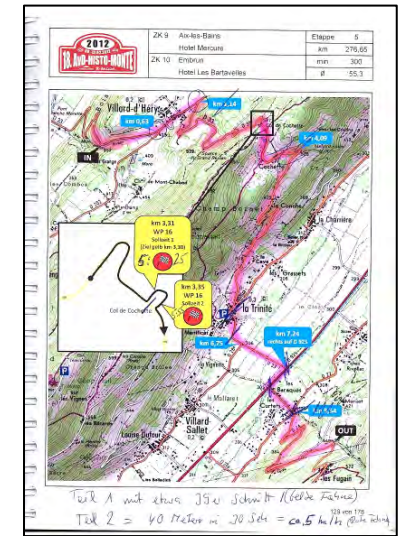
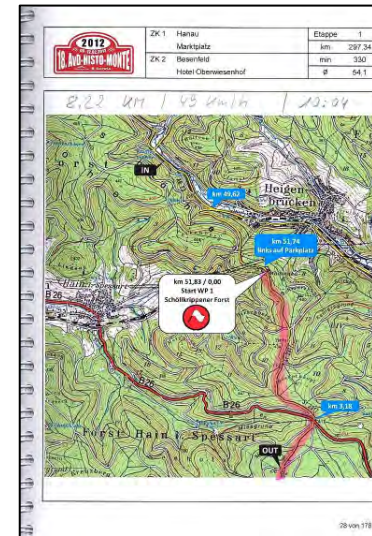
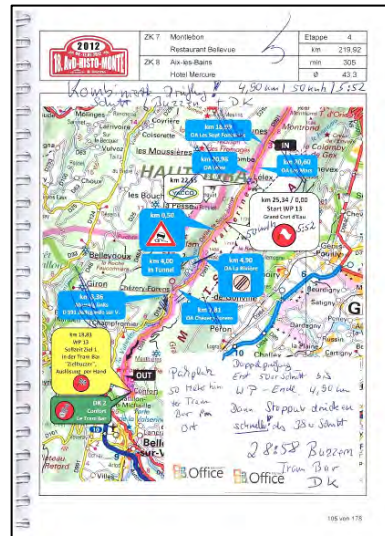
Das neu gestaltete Roadbook wurde vorgestellt. Eine wesentliche Änderung war es, das im Wesentlichen nach abgedruckten Karten und nicht nach den sogenannten Chinesenzeichen navigiert werden musste. Eine Abweichung zum Standard, der, wie sich später herausstellen sollte, seine Tücken hatte. Auf die winterlichen Verhältnisse und das Gebot zur angepassten Fahrweise wurde besonders hingewiesen.

Als wir zu unserem Porsche zurückkehrten mussten wir feststellen, dass ein Souvenirjäger sich scheinbar unserer Startnummer von der Fahrtür bemächtigt hatte. Sie fehlte! Doch dann ging es auch schon los. Der Aushang im Foyer hatte uns unsere Startzeit mit 08:46 Uhr vorgegeben. Es hieß nun also sich so in das Teilnehmerfeld einzureihen, dass man pünktlich zu dieser Zeit unter dem Startschild hindurch fuhr. Es gelang und damit war die erste Hürde der Veranstaltung auch schon umschifft.

Die Nervosität stieg der Optimismus blieb. Mittels Chinesenzeichen gelang die Navigation aus Hanau hinaus und in Richtung des ersten Etappenzieles in Besenfeld. 297,34 Km waren zu überbrücken. Drei Wertungsprüfungen lagen bis dahin vor uns.

Schon nach wenigen Kilometern endete die Navigation per Chinesenzeichen. Es wurde auf Karten-Navigation nebst markierten Wegmarken und Kilometrierungen umgestellt. Was zunächst als eine Erleichterung erschien, stellte sich recht schnell als besondere Schwierigkeit heraus.

2012 19. AUGUST - MONAT		ZK 1	Hainau	Etappe	1
km	min				
Total	Total				
0,00	0,00				
0,00	0,00				
		Richtung	Information		
				19,69	
				19,61	
				19,42	
				19,03	
				18,47	



Verschiedenen Kartenausschnitte die uns von Markierungspunkt zu Markierungspunkt geleiteten waren zum einen unterschiedlichen Karten entnommen. So gab es Straßenkarten, Topografische Karten, Argrarkarten usw. Ferner wechselte der Maßstab ständig, ohne dass er auf der Karte angegeben war. Hatte man sich gerade an den einen Maßstab gewöhnt und konnte die Entfernungen in etwa einschätzen, so lag man auf der nächsten Karte komplett falsch, weil diese eine anderen Maßstab aufwies. Maßstäbe waren jedoch nicht auf den Karten angegeben und so blieb die Entfernungsmessung groben Schätzungen überlassen. Abzweigungen die auf der Karte so aussahen als seien sie welche, nahm man in der Wirklichkeit gar nicht als solche war und umgekehrt. Das führte dazu, dass der Beifahrer kaum einmal entspannt die Umgebung genießen konnte. Permanent war man damit beschäftigt den jeweiligen Standort des Fahrzeuges auf der Karte zu lokalisieren. Wo ein Chinesenzeichen vielleicht angezeigt hätte, dass man in 9,23 Km in einem Kreisverkehr die dritte Ausfahrt zu nehmen hatte, wies jetzt eine Karte den Weg dorthin. Das bedeutete, auf den nächsten 9,23 Km die Karte mit Wegmarken zu vergleichen um sicher zu gehen, dass man noch auf der richtigen Strecke unterwegs war. Nur wenige Wegmarken waren in den Karten vermerkt.

Die ersten drei Wertungsprüfungen liefen ganz passabel. Es fehlt noch die Routine um die Herausgabe der Bordkarte an den Startpunkten, das Bereithalten der richtigen Schnitttabelle und die Koordination aus Navigation und gleichzeitigem Ansagen der aktuellen Durchschnittsgeschwindigkeit, aber insgesamt konnten wir zufrieden sein. Pünktlich auf die Minute erreichten wir das Etappenziel im Hotel Oberwiesenhof in Besenfeld. Höflich stellte Thomas sich mit seiner Bordkarte in die Schlange vor der Zeitnahme, um sich damit auch gleich eine Minute Verzug und damit 20 Strafpunkte einzuhandeln. Die Aussage sich pünktlich in die Schlange gestellt zu haben, brachte nichts. Die Zeitnehmerinnen empfahlen für die Zukunft die Ellenbogen zu benutzen und seine Bordkarte so schnell als möglich unter den Stempel zu bringen. Höflichkeit und Zurückhaltung seien hierbei fehl am Platz.

Sechzig Minuten Mittagspause erlaubten gerade mal das Mittagessen zügig einzunehmen. Für Gespräche mit anderen Teilnehmern blieb nicht viel Zeit, da das Roadbook für den Nachmittag vorbereitet werden musste. Und schon ging es wieder los, auf die 2. Etappe bis Horburg-Wihr bei Colmar.

Schon nach wenigen Kilometern zeigte sich, dass die Ruhe des Mittags, die Anspannung und damit auch die Konzentration des Beifahrers gestört hatte. Und so kam es auch prompt, dass die schon die erste Wegmarke nach 7,5 Kilometern falsch angesagt wurde. Auftragsgemäß bog der Fahrer rechts ab anstatt weiter geradeaus zu fahren. Zwar wurde der Fehler schnell bemerkt, aber bis zur nächste Wendemöglichkeit war es noch ein gutes Stück. Nach dem Wenden entschlossen wir uns den ganzen Weg zum Startpunkt zurück zu fahren und die Kilometrierung des Tripmasters wieder auf null zu setzen. Bis zum Hotel fuhren wir daraufhin dem noch hinter uns startenden Feld entgegen und nach dem Wenden und „Nullen“ des Tripmasters hinterher. Von nun an waren wir die letzten im Feld. Alle anderen Teilnehmer sowie 186 Kilometer und weitere drei Wertungsprüfungen lagen noch vor uns, bis zum Tagesziel in Horburg-Wihr bei Colmar im Elsaß.

Nachdem die Wertungsprüfung Nr. 4 (WP 4) noch ganz gut geklappt hatte, brachte die WP5 eine uns bisher unbekannte Schwierigkeit. Es handelte sich hierbei um eine kombinierte WP aus Durchschnitt und Sollzeit. Lagen wir beim gleichmäßigen Schnitt bisher gefühlt noch immer ganz gut, hatten wir mit dem zeitgenauen Treffen des Zielpunktes so unsere Schwierigkeiten. Gut gelaufen war diese WP für uns nicht, stellten wir anschließend fest. In Diskussionen verstrickt und unter dem Einfluss langsam weichender Konzentration, verstärkt durch aufkommenden Schneefall, eisglatte Straßen und Dunkelheit, schossen wir dann folgenschwer nach einem Abbiegevorgang an der unmittelbar nach der Einmündung aufgebauten WP vorbei. Nur aus dem Augenwinkel hatten wir die WP Kontrollstelle noch gesehen. Wenden und zurück (!) waren angesagt. Das war jedoch mal wieder leichter gesagt als getan. Nachdem wir endlich eine Stelle zum Wenden gefunden hatten und wieder zurückfuhren, kamen uns die offiziellen Fahrzeuge vom Start der WP entgegen. Da wir die ohnehin letzten im Feld waren und an ihnen vorbeigefahren waren, hatten sie die Kontrollstelle abgebaut und waren in Richtung Etappenziel unterwegs. Damit war der Tag für uns gelaufen und wir konnten uns nur noch bemühen unter den schwierigen Straßen und Wetterverhältnissen sicher aber zügig ans Ziel zu kommen. Es gelang! Spät, gegen 21.00 Uhr, müde und ein wenig traurig kamen wir im Hotel Europa an.

Endlich standen eine entspannende Dusche und das anschließende Abendessen (21:30 h) an. Wir nahmen ungezwungen an einem der runden Tische des reservierten Saales Platz und fanden uns hier bei erfahrenen Rallyepiloten wieder. Das passte ganz gut, denn mit unserem Tripmaster hatten wir während dieser ersten Tagesetappen so unsere Schwierigkeiten gehabt. Die Tatsache dass er jeden einzelnen gefahrenen Meter zählte und anzeigte, führte zu einer ständig in Bewegung befindlichen Anzeige, die schwer ablesbar war und eher dem Lauf der deutschen Schuldenuhr glich als dem was eigentlich von dem Gerät zu erwarten war. Die Profis waren sich der Ursache des Problems zwar auch nicht sicher, rieten aber zu einer stellenmässigen Veränderung der Kalibrierungszahl. Das wollten wir am nächsten Tag versuchen.

Gegen 22.30 Uhr fand nach dem Essen das Fahrerbriefing statt. Frau Triefenbach erklärte die Schwierigkeiten der beiden Etappen, nannte die aktuelle Wetter- und Straßenlage für den nächsten Tag und erklärte freundlicherweise, dass beide Sollzeiten des ersten Tages wegen des Wetters aufgehoben worden waren. Somit entfielen auch unsere Strafpunkte hierzu. Der Aushang wies uns als POCG-Team dann auf Platz 43 von 53 noch gewerteten Fahrzeugen aus. Das überraschte uns, denn damit lagen wir trotz der zwei verpatzten WPs noch in unserem selbst gesteckten Soll.

Nach dem Fahrerbriefing ging es aufs Zimmer und an das Studium des Roadbooks für den nächsten Tag. Nachtruhe war dann gegen 01.00 Uhr.

Freitag, 10.02.12 – 2. Rallyetag – Horburg-Wihr bis Aix-les-Bains – 445,05 Km

06:00 Uhr, das Ende aller Träume. Raus aus den Federn und auf in die Vorbereitung. Nach einem kurzen Frühstück bei dem grauenhaftesten Kaffee den jemals ein Mensch getrunken haben musste, ging es hinaus auf den Parkplatz. Die Taschen in den Kofferraum gepackt, Bordbuch, Stoppuhren und weiteres Zubehör sicher verstaut, erfreuten wir uns der aufgehenden Sonne bei minus 15 Grad! Die Fahrzeuge der Teilnehmer waren von einer dicken Schicht Raureif überzogen und nicht jeder Motor wollte auf Antrieb seinen Dienst aufnehmen.



Im Gegensatz zu dem neben uns geparkten 924 GT, dessen Turbolader sich nach dem Start mit einer dicken Qualmwolke verabschiedet hatte, und dessen Team von nun an in einem Begleitfahrzeug durch die Rallye chauffiert wurde, sprang unser „S“ sofort und ohne jegliches Zögern an. Nach dem Tanken ging es auf der Ausfahrtstraße in der Nähe des Hotels an die Neu-Kalibrierung des Tripmasters. Wir beließen die Größe „257“, addierten jedoch eine „0“ hinzu und gaben nun „2570“ als Kalibrierungszahl ein. Und schon erschienen brauchbare und lesbare Zahlen im Display. Einzig die Angabe des jeweils gefahrenen Schnittes machte auch weiterhin keinen Sinn. Es blieb dabei, dass der Beifahrer nach Schnitttabellen und Stoppuhr ansagen musste. Aber immerhin, eine Verbesserung der Navigationsmöglichkeiten war damit erreicht! Optimistisch ging es in den kommenden Tag.

Pünktlich auf die Minute fuhren wir unter dem Startbogen hindurch. Ausgestattet mit dem Wissen, dass Zeit kostbar war und dass man kaum einmal für kleinere Dinge anhalten konnte, fuhren wir auf der nun dritten Etappe dem ersten Etappenziel des Tages in Montlebon entgegen. 225,13 Kilometer und 3 WP lagen vor uns. Die erste WP fand auf der bekannten Rennstrecke L'Anneau du Rhin statt und war eine reine Sollzeitprüfung, bei der auf zwei zu fahrenden Runden und insgesamt 7,42 Kilometern insgesamt sechs Sollzeiten einzuhalten waren. Eine Disziplin die uns weniger lag, wie sich später am Abend bei der Auswertung herausstellte. Überhaupt waren diese Ergebnisse der Sollzeitprüfungen der gesamten Rallye immer unsere schlechtesten Wertungsergebnisse. Die Gleichmäßigkeit und das zielgenaue Navigieren zu z.T. versteckten Durchfahrtskontrollen lag uns offensichtlich besser.

Trotz allem, die Konzentration war wieder da und die Abstimmung zwischen Fahrer- und Beifahrer klappte dieses Mal wieder besser. Und so trafen wir pünktlich zur Sollzeit (Mittag-„In“) am Zielort im Restaurant Bellevue ein. Wir waren entspannt und bis dahin mit uns ganz zufrieden. Der Tag schien besser zu laufen als der erste und so ließen wir uns die gute Laune auch nicht durch das wirklich schlechte Essen (Kochschinken mit Nudeln in undefinierbarer Soße) nicht vermiesen. Das Roadbook und die WP der bevorstehenden 4. Etappe wurden kurz besprochen und schon war die Pause vorbei. Unsere Sollzeit für die Mittagspause „Out“ war gekommen. Die nächsten 219,92 Km sowie zwei Durchfahrtskontrollen (DK) und vier WP lagen vor uns.

Auch den Nachmittag mit seinen DK (eine versteckte DK) und WP meisterten wir zu unserer gefühlten Zufriedenheit. Die Sollzeit am Abend war Dank zügiger Fahrt ohne Pausen trotz wechselnder und nicht immer netter Straßenverhältnisse bei Temperaturen von bis zu minus 13 Grad, kein Problem. Große Hochachtung mussten wir hier den Zeitnehmern zollen, die bei Wind und Wetter und diesen Minusgraden auf ihren Posten waren und unsere Startzeiten vorgaben.

Müde aber entspannt gingen wir nach dem Einchecken und der obligatorischen Dusche zum Abendessen nebst Fahrerbriefing im Restaurant des Hotels Mercure in Aix-les-Bains. Der abendliche Aushang bestätigte dann unser Gefühl. Wir waren 13. in der Tageswertung und hatten zweimal die Bestzeit bei den Zeitkontrollen (ZK) innerhalb der Gleichmäßigkeitsprüfungen erreicht. Insgesamt konnten wir uns dadurch vom 43. auf den 31. Gesamtplatz von noch 51. in der Wertung befindlichen Fahrzeugen vorschieben. Wir waren damit auf dem 4. Platz von 8 noch im Feld befindlichen Porsche Fahrzeugen und konnten mehr als zufrieden sein. Es sollte unser bester Tag bei der Histo-Monte gewesen sein.

Nach dem Studium des Roadbooks für den nächsten Tag, war für uns gegen 01:30 Uhr die Nachtruhe angesagt. Eine wirkliche Ruhe war es nicht, denn auch im Schlaf drehte sich noch alles um Schnitttabellen, Wertungsprüfungen und Stoppuhren. Doch damit ging es uns noch besser als den Leuten der verschiedenen Serviceteams. Die hatten alle Hände voll zu tun einige Teilnehmerfahrzeuge für den nächsten Tag fit zu halten bzw. zu machen.

Die ersten Schäden hatten sich eingestellt und so sah man auf dem Parkplatz bis spät in die Nacht die Schrauber am Werk. Alles immer noch bei Temperaturen von weit unter null Grad.



Samstag, 11.02.12 – 3. Rallyetag –Aix-les-Bains – Monte Carlo - 556,82 Km

Wieder ging um 06:00 Uhr der Wecker. Schon Routine war mittlerweile der Ablauf aus Morgentoilette, Frühstück und Vorbereitung des Fahrzeugs. Was würde der Tag bringen? Die Etappen 5 und 6 mit insgesamt acht WP, davon sieben auf engsten Bergstraßen dritter Ordnung und z.T. im Schnee gefahren, und 556,82 (!) Kilometer z.T. in den französischen Seealpen lagen vor uns. Am Ende des Tages sollten wir endlich in Monaco ankommen. Es galt nach Möglichkeit die gute Gesamtpositionierung des Vortages zu halten. Doch der Tag war lang und mit der längsten zu überbrückenden Entfernung der Rallye sicher auch anstrengend. Wir wollten jedenfalls unser bestes tun!



Unseren ZK-Stempel für die Startzeit holte sich der Beifahrer wieder einmal bei den beiden netten Damen der Zeitkontrolle. Auch dieses Mal trafen wir die Ausfahrtzeit wieder punktgenau. Auf schönen Straßen und bei akzeptablen Wetterverhältnissen ging es los in Richtung Embrun. Ein kleiner Abstecher über Italien stand ebenfalls auf dem Programm. Ein permanenter Wechsel aus trockenen Teilstücken, schneebedeckten Bergstrassen, Schnee und Sonnenschein wartete auf uns. Fahrerisch waren die nächsten Teilstücke eine echte Herausforderung, aber auch die Navigation blieb trotz Gewöhnung an das Karten-System auch weiterhin nicht ohne Tücken. Schwierig und fehlerhaft lief dann für uns die WP 16. Hier war wieder einmal eine Sollzeit zu schaffen. Ohnehin, wie schon beschrieben, nicht unsere Stärke, waren es hier sogar zwei Sollzeiten unmittelbar hintereinander. Angekündigt durch die obligatorische gelbe Fahne. Doch leider hatte der Navigator die Aufgabenstellung falsch verstanden und lotste den Fahrer sekundengenau und perfekt berechnet.... zu den falschen Punkten! Die WP war gelaufen. Das Tagesziel, Halten der Position, stand in Frage! Allerdings fand der Navigator anschließend eine versteckte Durchfahrtkontrolle (DK), die, wie sich später herausstellte, nur von 14 der 51 Teams erreicht wurde. Das waren ein paar Pluspunkte zum Ausgleich des fatalen Fehlers zuvor.

Bis zur Mittagsrast im Hotel Les Bartavelles in Embrun, welches wir dieses Mal sogar ein paar Minuten vor der Sollzeit erreichten, lief danach alles in allem einigermaßen rund.

Die anschließende Mittagsrast wurde auf 50 Minuten verkürzt. Der Weg war noch weit und anstrengend. Schneebedeckte Passstraßen und mit Steinschlag übersäte Straße die eher als Wege bezeichneten werden konnten waren zu meistern. Und hier zeigte sich dann, dass die eingangs erwähnte Montage des Unterfahrschutzes sinnvoll gewesen war. An einer Stelle hatten wir unmittelbar nach einer scharfen 90 Grad Kurve einem Stein nicht mehr ausweichen können. Mit einem lauten Knall schlug dieser gegen den Unterfahrschutz und hinterließ eine tiefe Delle. Wäre der Unterfahrschutz nicht gewesen, hätte es hier mit hoher Wahrscheinlichkeit einen Schaden im Bereich des Ölfilters gegeben und damit möglicherweise das Ende für unsere Fahrt bedeutet.

Die Tatsache, dass die Strecken der jeweiligen WP während der gesamten Histo-Monte nicht für uns gesperrt wurden und somit die Schnitt- und Sollzeitprüfungen im öffentlichen Straßenverkehr gefahren wurden, machte die Sache noch kniffliger! Zwar war örtlicher Verkehr auf den Prüfungsstrecken

meist so gut wie nicht vorhanden, aber wenn einmal ein Fahrzeug vorfuhr oder entgegen kam, war der Schnitt für die nächsten hunderte Meter erst einmal dahin. Dann hing es von den Fahrkünsten und dem Geschwindigkeitsgefühl des Fahrers und der schnellen Ansage des Beifahrers nach der Schnitttabelle (alle 100 bis 200 Meter) ab, ob und wie schnell der geforderte Schnitt wieder erreicht werden konnte.

Am Ende dieses dritten Rallye-Tages konnten wir feststellen, dass es uns im Ergebnis ganz gut gelungen war die Probleme der Etappen zu meistern. Zwar hatten sich während des Tages und vor allem nach der dummerweise verpatzten WP 16, sagen wir mal „Interferenzen“ im Cockpit aufgebaut, aber trotzdem schafften wir es uns als Team zusammen zu raufen und das Ziel in den Vordergrund zu stellen. Fahrtechnisch und auch von der Navigation her hatten wir hier den schwierigsten Tag zu meistern gehabt.

Das Ziel des Tages, Monte Carlo, war erreicht und damit auch schon irgendwie fast das Ziel der Rallye. Nur noch ein Tag lag vor uns. Sechs anstrengende Etappen und 21 WP hatten wir bereits gemeistert. Nachdem die Einsicht in den Aushang ergab, dass wir trotz des nicht perfekt gelaufenen Tages als 22. des Tages abgeschlossen hatten und damit vom 31. auf den 27. Platz weiter vorgepunktet hatten, kam ein wenig Optimismus auf. Wir lagen weit vor unserem selbst gesteckten Ziel und den letzten Tag sollten wir auch zu meistern im Stande sein.



An diesem Abend erlaubten wir uns einen etwas längeren Aufenthalt an der Hotelbar als üblich. Auch wenn das Glas Wein im Le Meridien mit 14,- und der Hamburger mit 38,- € ins Kontor schlugen. Wir waren halt in Monaco.

Doch der Übermut nahm keine Überhand und so ging es nach einem Glas Wein für den „Co“ und einer Cola für den Fahrer wieder an das Studium des Roadbooks für den nächsten Tag. In keinem Fall sollte die gute Platzierung leichtfertig und wegen etwaiger schlechter Vorbereitung geopfert werden. Gegen 02:00 Uhr gingen dann in dieser Nacht die Lichter aus. Für den nächsten Tag schienen keine größeren Komplikationen zu erwarten zu sein. Die drei WP des Vormittags waren reine Gleichmäßigkeitsprüfungen (GP), die beiden WP am Nachmittag waren reine Zeitprüfungen. Letztere lagen uns zwar grundsätzlich immer noch nicht, aber langsam sollten wir uns auch darauf eingestellt haben bzw. einigermaßen damit zu recht kommen. Das galt es also zu beweisen.

Bemerkenswert war an diesem Abend, dass wie an den Vortagen viele Fahrzeuge in der Tiefgarage des Hotels hatten repariert werden müssen. Auch schon auf der Strecke hatten wir das eine oder andere Mal ein Teilnehmerfahrzeug am Fahrbahnrand stehen sehen. Umlagert von eigenen Serviceteams oder vom mitreisenden Serviceteam des AvD.

Allein, ein Porsche war nie unter diesen Fahrzeugen. Es schien, dass auf sie in größerem Umfang Verlass war. Wir waren daher auch weiter zuversichtlich was unseren 924 S anging. Bisher war keinerlei Störung aufgetreten.



Sonntag, 12.02.12 – 4. Rallyetag –Monte Carlo – Monte Carlo – 196,11 Km

Der Wecker schellte an diesem Tag erst um 07:00 Uhr. Der Start der 7. Etappe von Monte-Carlo nach San Romolo (I) war auf 09:00 Uhr für das erste Fahrzeug festgelegt. Gestartet wurde nicht mehr nach Startnummern (unsere Startzeit war immer 08:46 h) gewesen, sondern nach Platzierung im Gesamtklassement. Damit war unsere Startzeit auf 09:27 h terminiert. Gestartet wurde aus der Tiefgarage des Hotels, nachdem der „Co“ sich seinen ZK-Stempel pünktlich in der Lobby des Hotels abgeholt hatte. 140,01 Km und drei WP sollten bis zum Mittag vor uns liegen.

Zunächst wurde per Chinesenzeichen aus Monaco hinaus navigiert. Nach rund 35 Km lag dann der Start der WP 22 am Col de Vescavo vor uns. Endlich schien die Sonne! Die Außentemperaturanzeige zeigte plus 11 Grad! Ein Gefühl von Frühling kam auf und man merkte den entspannten Gesichtern der anderen Teilnehmer die vor und hinter uns an der WP warteten das gleiche fröhliche Gefühl an. Vermutlich auch deshalb, weil an diesem Tag „nur 196,11 Km zu fahren sein würden und die Anordnung der Fahrstrecke und der verschiedenen WP vermuten ließ, das hier den Teilnehmern ein schöner Abschlusstag geboten werden sollte.

So ging es also in die erste WP des Tages. Die am Vortag etwas eingeschränkte Harmonie zwischen Pilot und „Co“ war wieder hergestellt. Mit Sonnenbrillen auf den Nasen, dem Erreichen des Platzes 27 und mit dem nahen Ziel vor Augen, sah die Welt doch viel schöner aus. Diese Stimmung schlug durch und die WP meisterten wir (gefühl) sehr gut. Die versteckten Fahrzeuge der Zeitnahmen hatten wir aus den Augenwinkel gesehen und zu diesen Zeitpunkten ziemlich gut im Schnitt gelegen. Es konnte so weiter gehen. Das nächste Teilstück bis zur WP 23 war dann auch zum Genießen da. Die Navigation war leicht, die Strecke machte fahrerisch viel Spaß. So konnten wir endlich einmal durchatmen und das sportliche Fahren und die schönen Aussichten im Hinterland Monacos auf uns wirken lassen.

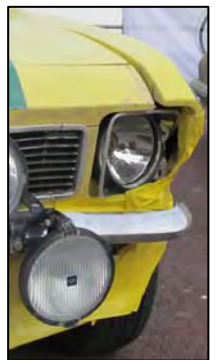
Die WP 24 wurde dann abgebrochen und neutralisiert nachdem wir uns bereits auf halber Strecke befanden und auch hier sehr gut im Schnitt lagen. Leider hatte es vor uns einen kleineren Unfall gegeben, welchen die italienische Polizei zum Anlass genommen hatte alle weiteren WP des Tages zu untersagen. Die nächsten Kilometer wurden also zu reinen Überführungsfahrten und konnten daher ganz entspannt genossen werden.



Die Mittagsrast im Ristorante Dall'Ava in San Romolo hielt dann für uns noch mal ein ganz besonderes Highlight bereit. Die Gaststätte ist ein legendärer Anlaufpunkt vieler Rallyes und deren Protagonisten.



Die Wände sind getäfelt mit Rallyeschildern, Fotos, Zeichnungen und Autogrammkarten aus Jahrzehnten des Rallyesports. Diese Atmosphäre selbst als Teilnehmer bei der Histo-Monte zu erleben war wirklich etwas Besonderes.



Und wie selbstverständlich schlenderte plötzlich Walter Röhl selbst über den Parkplatz und durch die Reihen der Teilnehmerfahrzeuge. So hatten auch wir die Ehre und das Vergnügen ein paar Worte mit dem großen Idol zu wechseln und uns mit ihm gemeinsam fotografieren zu lassen. Ein nachhaltig wirkender Moment in unserem Leben und ein sehr schöner dazu!



Nach der Mittagsrast, auch hier wurde die Zeit beim „ZK-Out“ peinlich genau beachtet, und ohne Druck und ohne die für den Nachmittag geplante erste Sollzeit-WP ging es in Richtung Monaco. Die Küste oberhalb von San Remo bot spannende Ausblicke und endlich hatte man Zeit auch einmal anzuhalten und die Schönheit der Landschaft zu genießen.

Die letzten Kilometer innerhalb Monte Carlos führten uns per Chinesenzeichen in Richtung des letzten Etappenzieles in den Hafen. Wir durchfuhren mit wesentlich niedriger Geschwindigkeit als man es von den Fernseh-Übertragungen her kennt den berühmten Tunnel der Formel 1 Strecke und rollten anschließend fast flanierend über die Hafensperrmauer in den Zieleinlauf. Eine letzte Sollzeitprüfung war hier noch zu bestehen. Die Aufgabe der letzten WP, der WP 26 lautete 20 Meter in genau 7 Sekunden zurückzulegen. Was soll man sagen, eine Taste zu spät gedrückt und schon fehlen ein paar Sekunden am Ende. Aber, was machte das noch aus? Die Sonne schien und wir waren mit 50 weiteren Teilnehmern am Ziel der 18. Histo-Monte angekommen. 1700 Kilometer unserer ersten Rallye überhaupt, gefahren unter schwierigen Wetterverhältnissen und mit vielen weiteren Unwägbarkeiten lagen hinter uns.

Glücklich und zufrieden fuhren wir unter dem Zielbogen hindurch. Die schwarz-weiß karierte Zielflagge, geschwenkt durch die Organisatorin Frau Triefenbach winkte unsere Zielzeit ab.

Wir hatten es geschafft! Ein Gläschen Sekt und die Küsschen der hübschen Zeitnehmerinnen gaben uns ein klein wenig das Gefühl, unabhängig von der Platzierung, auch ein bisschen wie Sieger zu sein.



Eine Weile verbrachten wir noch auf der Promenade und im Feld der Teilnehmer. Die Fahrzeuge wurden gegenseitig begutachtet. Man zollte sich Respekt und tauschte Glückwünsche und gegenseitige Anerkennung aus. Die ersten Anrufe gingen ein. Freunde und Kollegen hatten von zu Hause im Internet die Rallye verfolgt und wie wir wussten schon bei den jeweiligen Tagesständen mit gefiebert. Es hatte uns schon während der Etappen überrascht, dass unsere Freunde sich wohl täglich informierten und dieses auch in unserem Porsche-Forum kund taten.



Nach einem Kaffee im Café de Paris, gegenüber von Hotel de Paris und neben dem Spielcasino, den wir dem Gedenken an einen Freund widmeten, fuhren wir ins Le Meridien zurück. Ein paar Stunden Entspannung lagen vor uns. Noch vor dem Abendessen und der offiziellen Siegerehrung hingen die Tagesergebnisse aus. Die beiden verbleibenden WP des Tages hatten uns trotz des Patzers im Hafen einen 27. Platz in der Tageswertung gebracht. Wie sich erst später herausstellen sollte, hatte das gereicht um uns im Gesamtergebnis auf Platz 26. vorzuschieben.

Wir hatten also unser selbst gestecktes Ziel nicht Letzter zu werden und vielleicht im oberen Bereich der letzten Zehn in der Rangfolge zu landen, weit übertroffen. Wir konnten also den kommenden Abend genießen.

Die ersten zehn Platzierungen gingen fast ausschließlich an professionelle Teams verschiedener Motorsport Vereinigungen, die über ein hohes Maß an Erfahrungen und eigene Serviceteams verfügten. Siegreich und gut platziert waren vor allem sehr potente Opel Fahrzeuge aus dem Werksbestand, gefolgt von einem Alfa, mehreren BMW sowie ein Saab 99 der ebenfalls unter den ersten 10 war. Der beste Porsche, ein 911 ST hatte sich auf Platz 18 positioniert.



Walter Röhl und Jochen Mass gaben sich die Ehre an Gala und Siegerehrung teilzunehmen. Urban Priol, mit seinem BMW der 02-Serie im Gesamtklassement auf Platz 23 gelandet, moderierte einen Teil der Veranstaltung und trug in seiner unnachahmlichen Art des Kabarettisten dazu bei, dass das offizielle Rallyeschild des Veranstalters zu einem Preis von 4000,- € zu Gunsten der Lebenshilfe Gießen an den letztplatzierten Teilnehmer, einem Team aus Hamburg (Porsche 944 S II) versteigert wurde.

Langsam und gemütlich klangen Abend und die Rallye aus.



Montag, 13.02.12 – Rückreise nach Deutschland

Am nächsten Morgen war endlich Ausschlafen angesagt. Nach einem ausgiebigen Frühstück und der Verabschiedung von den anderen Teilnehmern machten wir uns auf den Heimweg. Ca. 1000 Km und zwei Tage Zeit lagen vor uns. Wir genossen jetzt einen Luxus über den wir in den letzten vier Tagen nicht verfügt hatten. Wir hatten Zeit!

Da der berühmte Col de Turini in diesem Jahr bei der Histo-Monte nicht gefahren wurde, jedoch ganz in der Nähe lag, war es quasi eine Pflicht ihn nachträglich noch zu fahren!



Wir näherten uns ihm von Westen und fuhren ihn von La Bollène-Vésubie aus an. Eng war die Strecke und satt halte der Sound des 924 S von den umliegenden Hügeln zurück. Ein erhebendes Gefühl hier auf den Spuren der „Nacht der langen Messer“ zu fahren. Vor allem die von Mauern eingefassten Kehren der Ostseite boten ein unvergleichliches Bild und so hinterließ diese Fahrt, weit entfernt von jeglichem Rallye-Stress, einen prägenden Eindruck. Wir waren sehr froh uns diese Zeit genommen um diese vielleicht einmalige Gelegenheit wahrzunehmen.

Im Talort Sospel trafen wir dann an einer Kreuzung auf einen klassischen Volvo, genannt „Amazone“. Er war ebenfalls mit einem Rallyeschild ausgestattet.

Uns war aber nur eine blaue „Amazone“ aus dem Starterfeld der Histo-Monte bekannt, jedoch keine schwarze mit ausländischem Kenzeichen. Wir fuhren rechts ran und nahmen Kontakt auf. Es stellte sich heraus, dass der Fahrer ein Schotte war, Xerxes Matten, der vor wenigen Tagen an der Rallye Monte-Carlo Historique, der französischen Variante der historischen Rallye Monte-Carlo teilgenommen hatte.

Die nächste Stunde verbrachten wir dann zum gemeinsamen Mittagessen in einem netten Bistro und tauschten unsere Erfahrungen und natürlich auch unsere Kontaktdaten aus.



Dann war es endgültig Zeit Abschied zu nehmen. Über die Autobahn ging es an der Küste entlang zunächst in Richtung Genua. Von dort dann über Mailand in Richtung Tagesziel Como. Kurz vor Como mussten wir dann unser Ersatzrad bemühen. Dem rechten hinteren Reifen war die Luft ausgegangen. In wenigen Minuten war das Rad dank der idealen Platzierung des Reserverades gewechselt, ohne dass der Kofferraum hätte entladen werden müssen. Ein Hoch auf die damalige Porsche-Ingenieurskunst! Nicht erst hier wurde uns bewusst, dass der 924 S trotz seiner 26 Jahre die er bereits auf dem Buckel hatte, ohne jegliche Störung und ohne einen Tropfen Öl oder sonstige Flüssigkeiten nachzufüllen während der gesamten Fahrt seinen Dienst zuverlässig getan hatte.

Lediglich ein einziges Problem hatte sich ergeben. Die Spritzdüsen der Scheibenwaschanlage blieben während der ersten drei Etappen trotz 70% konzentriertem Mittel eingefroren. Die Wärme des Motorraumes konnte sie nicht erreichen, da die hinter der Spritzwand gelegen sind und so permanent der Kälte ausgesetzt waren. Manuelles Aufbringen des Scheibenreinigers war hierdurch angesagt. Aber auch für diese Aufgabe waren wir vorbereitet und gerüstet.

Nach einem schönen Abend mit ausgezeichnetem Essen in einem guten Restaurant bei nächtlichem Blick auf den Comer See und nach einer ruhigen Nacht, führen wir nach einem knappen Frühstück am nächsten Tag in Richtung Gotthard in der Schweiz. Staufrei und auf leeren Schweizer Autobahnen erreichten wir den Breisgau. Über Karlsruhe ging es dann direkt zurück nach Neu-Isenburg zum Wohnort des Fahrers und unserem endgültigen Zielort.



Sieben unvergleichliche Tage und viele viele spannende Momente und tolle Erlebnisse, sowie über 3000 Kilometer durch fünf Länder lagen hinter uns. Das war sie gewesen, unsere persönliche Histo-Monte 2012!

Wollte man ein kurz zusammengefasstes Resümee der Veranstaltung ziehen, so könnte man sagen, dass die AvD Histo-Monte 2012 eine sehr gut organisierte, historische Rallye war, die über schöne und spannende Strecken und unter Erfüllung anspruchsvoller Aufgaben zu einem Zielort führte der seines gleichen sucht. Bei allen Organisatoren und Helfern die dies ermöglicht haben kann man sich nicht genug bedanken. Bemerkenswert waren weiter die Freundlichkeit und die Hilfsbereitschaft innerhalb des Teilnehmerfeldes. Vor allem die gegenseitige moralische wie auch praktische Unterstützung der ohne große Ambitionen angereisten Teams war bemerkenswert und sehr erfreulich.

Will man eine anspruchsvolle und herausfordernde Winter-Rallye unter die Ränder nehmen, dann ist die AvD Histo-Monte sicher die richtige Wahl. Unvorbereitet sollte man allerdings nicht hineingehen. Sowohl technisch, in Sachen Fahrzeug, als auch fahrerisch wie auch in Richtung Navigator werden einigermaßen hohe Ansprüche gestellt. Wer das berücksichtigt, der kann hier sehr viel Spaß haben!