

# BIN MAL KURZ IM INTERNET. ORIGINALTEILE VON BMW CLASSIC.

FREUDE HÖRT NIE AUF.

Rund 50.000 Teile-Positionen stehen Ihnen unter [shop.bmw-classic.de](http://shop.bmw-classic.de) zur Verfügung. Einfach online gehen, die passenden Teile für Ihren Klassiker auswählen und bequem nach Hause oder in die Werkstatt liefern lassen. Natürlich haben Sie auch auf jedes Original BMW Classic Teil die volle Herstellergarantie.



MAINZ - MONTE CARLO • 4 LÄNDER • 1.780 km

# AvD-Histo-Monte

04.-08.02.2015

19.  
Programm



[www.avd-histo-monte.com](http://www.avd-histo-monte.com)



BMW Classic



Freude am Fahren

[shop.bmw-classic.de](http://shop.bmw-classic.de)

SWISS WAXMAKERS SINCE 1930



**SWISSVAX™**  
HIGH PERFORMANCE CAR CARE  
HAND MADE IN SWITZERLAND



CARE FOR YOUR DREAM™

Les produits Swissvax forment un système d'entretien complet pour l'automobile. Swissvax est fabriqué et mis en boîte à la main, en Suisse. Le secret réside dans le système à deux composants – une huile de nettoyage et de la cire qui ne contiennent pas de produits abrasifs. Tandis que les cires traditionnelles de voitures contiennent environ 3 à 5% de cire de Carnauba, la recette Swissvax contient 30 à 76% de Vol. De plus les cires Swissvax offrent un degré de protection extrêmement élevé

contre les influences de l'environnement tels que les déjections d'oiseaux et d'insectes, résine d'arbres, taches de rouille ou les pluies acides et sont très agréables à appliquer tout en laissant une clarté sans trace. Ce n'est donc pas étonnant que Swissvax soit partenaire OEM pour Rolls-Royce Motorcars, Spyker Cars, Lamborghini et Mercedes-Benz Classic. Découvrez par vous-même ce qui est tant apprécié partout dans le monde, par les collectionneurs et amoureux de l'automobile, depuis toutes ces années!

Swissvax ist ein komplettes Pflegesystem für Automobile. In der Schweiz von Hand gefertigt und Dose für Dose abgefüllt. Das Erfolgsgeheimnis liegt in den beiden Komponenten Reinigungöl und Wachs, die keine Schleifmittel enthalten. Während herkömmliche Autowachse ca. 3–5 Vol.% Carnaubawachs aufweisen, enthalten Swissvax-Rezepturen mit 30–76 Vol.% eine der höchsten Konzentrationen

auf dem Markt. Das Resultat ist der tiefe, einzigartige Swissvax-Glanz. Swissvax-Wachse schützen hervorragend vor Umwelteinflüssen wie Vogel- und Insektenkot, Baumharzen, Flugrost oder saurem Regen und sind äusserst bequem und absolut wolkenfrei zu verarbeiten. Kein Wunder, dass Swissvax als Hersteller für einige der angesehensten Automobilhersteller tätig ist. Überzeugen Sie sich selbst!



**Swissvax «Onyx»**

**Cire standard** avec 30% en vol. de pure cire brésilienne de Carnauba. Produit sur toutes les peintures une clarté sans trace et un effet déperlant.

**Standardwachs** mit 30 Vol.% reinem brasilianischem Carnaubawachs. Erzeugt auf allen Lacken einen wolkenfreien Glanz und abperlenden Schutz. €85.00



**Swissvax «Mirage»**

**La cire standard** contient 40% en vol. de cire carnauba pure brésilienne et peut s'utiliser aussi bien pour des couleurs claires que foncées.

**Premiumwachs** mit 40 Vol.% reinem brasilianischem Carnaubawachs für erhöhten und dauerhaften Lackschutz, speziell im Winter und für Waschanlagen. €135.00



**Swissvax «Concorso»**

**Cire de concours** classique et primée pour des surfaces profondes et brillantes avec 50% en volume de pure cire jaune brésilienne de Carnauba.

**Concorsowachs** der preisgekrönten Klassiker für tief spiegelnde und satt glänzende Oberflächen mit 50 Vol.% reinem brasilianischem Carnaubawachs. €225.00

A01-HistoMonte 01-015



**Swissvax «Master Collection»**

Notre savoir faire complet, pour que votre véhicule soit comme vous le souhaitez – parfait!

Unser komplettes Know-how für die perfekte Automobilmontage. €570.00, sans la cire, ohne Wachs



**Swissvax «Entry Collection»**

Ihr perfekter Einstieg für die ersten 10–20 Swissvax-Erlebnisse, die an Ihrem Automobil eine Sensation auslösen. L'entrée parfaite pour les 10 à 20 premières applications Swissvax, qui créons une sensation garantie sur votre voiture! €165.00, sans la cire, ohne Wachs



**Swissvax Set de soin cuir - Lederpflege-Set**

Leather Cleaner pour un nettoyage efficace du cuir, sans nuire au cuir. Leather Milk pour le maintien naturel et humide du cuir. Avec protection UV.

Wirkungsvolle, aber schonende Lederreinigung und natürliche Lederpflege mit UV-Schutz. €82.00



SWISSVAX  
ONLINESHOPS



SWISSVAX.FR SWISSVAX.DE SWISSVAX INTERNATIONAL SWISSVAX.AT SWISSVAX.CH  
SWISSVAX AG · CH-8117 FÄLLANDEN · TEL. +41 (0) 840 850 850 · SALES@SWISSVAX.COM · WWW.SWISSVAX.COM



Grußwort

Oberbürgermeister der Landeshauptstadt Mainz  
**Michael Ebling**

Die Stadt Mainz heißt Sie herzlich willkommen zum Start der 19. AvD-Histo-Monte in der Landeshauptstadt von Rheinland-Pfalz. Nachdem die Histo-Monte in den letzten beiden Jahren pausiert, freuen wir uns umso mehr, in diesem Jahr erstmalig Gastgeber für alle Rallye-Fahrer, deren Teams und die vielen, begeisterten Fans zu sein.

Mainz blickt nicht nur stolz auf seine 2000-jährige Stadtgeschichte zurück, sondern auch auf eine lange Automobilhistorie: Bereits 1926 wurde der Mainzer Automobil Club e.V. gegründet, der bis heute seine Leidenschaft an historischen Fahrzeugen zum Ausdruck bringt. Die seit 1950 bestehende Kooperation mit dem AvD hat sein Wirken bis heute maßgeblich geprägt. Aufgrund der langjährigen Zusammenarbeit beider Clubs ist es ein ganz besonderes Erlebnis, den Start der legendären Histo-Monte als „Heimspiel“ hier in Mainz live mitzuerleben.

Wir Mainzer freuen uns besonders, dass wir in unserer 5. Jahreszeit neben dem Rosenmontagszug ein weiteres Highlight mitten in der Stadt erleben dürfen. Denn wenn die Rallye im Zentrum der Stadt startet, werden sicherlich viele Zuschauer da sein, um die Fahrer und ihre historischen Oldtimer gebührend zu verabschieden. Falls das ein oder andere Helau dabei erklingen sollte, so ist es gute Tradition zu dieser Jahreszeit und ein warmer und herzlicher Gruß für die lange Reise.

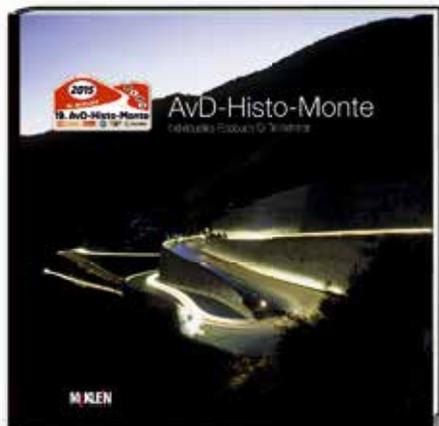
Ich danke allen Unterstützern dieses Projektes und wünsche den Teilnehmerinnen und Teilnehmern der Rallye viel Erfolg, eine aufregende, aber vor allem sichere Tour nach Monte Carlo und unvergessliche Begegnungen in und mit Mainz.



4 Tage Fahrspaß • lebenslange Erinnerungen

Mit Ihrem persönlichen

# FOTOBUCH



Mit den besten Bildern der bekannten Rallyefotografen Reinhard Klein, Daniel Roeseler und Willem Wittenberg

- Individuell: mehr als 20 personalisierte Seiten mit Bildern von Ihrem Team
- Informativ: kompletter Rückblick auf die Rallye mit allen Autos, Tagesberichten und Ergebnissen
- Format: 30 x 30 cm
- Seiten: 60 (insgesamt)

Anfragen an: [histo-monte@mcklein.de](mailto:histo-monte@mcklein.de)  
Weitere Infos: [www.mckleinstore.com](http://www.mckleinstore.com)



Grußwort

Organisator und Plusrallye-Geschäftsführer  
**Peter Göbel**

**E**s ist soweit. Die AvD-Histo-Monte ist zurück im klassischen Rallye-Kalender. Zum 19. Mal geht es auf den Spuren der legendären Rallye Monte Carlo.

Hinter uns liegt ein Berg von Arbeit. Das Genehmigungsverfahren in Frankreich ist zu einer Mammutaufgabe geworden, im Vergleich zu einer Sylvester-Rakete von einst ist es jetzt der Flug zum Mond. Dennoch war der Kontakt zu allen Behörden positiv, die wenigen Gegenstimmen konnten wir mit einem ordentlichen Konzept überzeugen.

Wenn man in diesem Zusammenhang eine Person herausstellen muss, dann ist das ohne Zweifel Jean-Marc Bonny aus Frankreich, der uns in seinem Land mehr als professionell vertreten hat. Sein Einsatz und seine Kontakte nach 33 Jahren Organisation im Rahmen der Rallye Dakar haben dazu beigetragen, dass die AvD-Histo-Monte nun mit vielen Highlights die treuen und neuen Teilnehmer überzeugen möchte.

So werden wir erstmals in der Landeshauptstadt Mainz als Gäste begrüßt, zuerst auf dem Domplatz mit der technischen Abnahme, dann zum Start auf den Malakoff-Terrassen am Rhein. Neu ist das Fahrerfest am Mittwoch, die Test-WP, die erstklassigen Mittagsstationen und Hotels. Mit Dr. Olivier Aubry und Dr. Florence Pommerie begleiten uns der Chefarzt der Rallye Dakar und die Chefärztin des weltberühmten Radrennens Tour de France! Das Zielhotel musste zwar nach Nizza ausweichen, dafür liegt der Parc fermé nun direkt am Mittelmeer, gute Bilder sind damit für die vier Fotografen und zwei Kameraleute im Team garantiert.

Die Zutaten für vier Tage auf den Spuren der Rallye Monte Carlo haben wir zusammengetragen. Jetzt liegt es an uns allen, aus der Winterrallye eine unvergessliche Reise zu machen. Ich hoffe, dass wir alle mit Bedacht und viel Spaß nach Monte Carlo reisen können und wünsche Ihnen eine unfallfreie und gute Fahrt. Start frei, ich verlasse mich auf Sie!

*Peter Göbel*

## Inhalt

<b>Grüßworte</b> .....	<b>3</b>	<b>Außergewöhnliche Teilnehmer-1</b> .....	<b>38</b>
von Michael Ebling und Peter Göbel		Winterfreuden oben ohne	
<b>Topfotos</b> .....	<b>8</b>	<b>Geschichte der AvD-Histo-Monte</b> .....	<b>40</b>
Die Histo-Monte von ihrer schönsten Seite		Vom Lückenfüller zur Attraktion	
<b>Zeitplan</b> .....	<b>12</b>	<b>40 Jahre Škoda 130 RS</b> .....	<b>44</b>
Alle Zeiten auf einen Blick		Jubiläum der tschechischen Rallye-Flunder	
<b>Was passiert in Mainz?</b> .....	<b>14</b>	<b>Die Gesamtsieger</b> .....	<b>46</b>
Blicke unter die Blechkleider		Alle Gewinner aller AvD-Histo-Monte	
<b>Landeshauptstadt Mainz</b> .....	<b>15</b>	<b>Außergewöhnliche Teilnehmer-2</b> .....	<b>52</b>
Mainz – Lebenslust am Rhein		Ein Wikinger auf großer Fahrt	
<b>Geschichte der Rallye Monte Carlo</b> .....	<b>32</b>		
Großartige Zicke und die Ursprünge der Sternfahrt			

## Streckenvorstellung

<b>Gesamtstrecke</b> .....	<b>13</b>
Und Legende für alle Streckenkarten	
<b>Tag 1, Etappe 1</b> .....	<b>16</b>
Die Motoren brüllen wieder ...	
<b>Tag 1, Etappe 2</b> .....	<b>18</b>
Im Land der Kuckucksuhren	
<b>Tag 2, Etappe 3</b> .....	<b>20</b>
Drei Länder in fünf Stunden	
<b>Tag 2, Etappe 4</b> .....	<b>22</b>
Vom Jura in die Alpen	
<b>Tag 3, Etappe 5</b> .....	<b>24</b>
Von einem Col zum nächsten	
<b>Tag 3, Etappe 6</b> .....	<b>26</b>
Durch die Schlucht ans Meer	
<b>Tag 4, Etappe 7</b> .....	<b>28</b>
Rauf auf den Berg der Berge	
<b>Tag 4, Etappe 8</b> .....	<b>30</b>
Le Grand Final	



Typisch Histo-Monte:  
Klassiker wie ein Buckel-  
Volvo oder Porsche 912  
erklimmen verschneite  
Alpenpässe



## Die Teams

<b>Startnummer 1-7</b> .....	<b>54</b>
Der amtierende Champion eröffnet das Feld	
<b>8-14</b> .....	<b>56</b>
Der Rekordmeister gibt sich erneut die Ehre	
<b>15-21</b> .....	<b>58</b>
Der Tuning-Engel will das Feld aufmischen	
<b>22-27</b> .....	<b>60</b>
<b>28-33</b> .....	<b>62</b>
<b>34-39</b> .....	<b>64</b>
<b>40-45</b> .....	<b>66</b>
<b>46-51</b> .....	<b>68</b>
<b>52-57</b> .....	<b>70</b>
<b>58-63</b> .....	<b>72</b>
<b>64-69</b> .....	<b>74</b>

<b>Markenlexikon</b> .....	<b>76</b>
<b>Außergewöhnliche Teilnehmer-3</b> .....	<b>85</b>
Alter Schwede neu gemachtt	
<b>Preise für die Sieger</b> .....	<b>86</b>
Edle Uhren von ELYSEE für Monaco	
<b>Jubiläum: Porsche 911</b> .....	<b>88</b>
Schwaben-Guerilla	
<b>Die Monte im Zeitraffer</b> .....	<b>90</b>
Was bisher geschah	
<b>Das Organisationsteam</b> .....	<b>94</b>
Und Impressum	
<b>AvD Pannendienst</b> .....	<b>96</b>
Die Helfer in der Not	
<b>Danksagung</b> .....	<b>98</b>
Ohne ein gutes Team geht nichts	



*Winterwunderwelt: Auf den Pässen sorgen Eis und Schnee für echtes Monte-Feeling. Bitte Schneeschaukel einpacken!*

*Auf historischen Pfaden:  
Tag drei führt die Teams  
durch die legendäre  
Schlucht von Aiglon –  
so wie einst Henri  
Toivonen im Lancia  
Delta S4 im Jahr 1986*





Zeitplan

Streckenvorstellung: **Gesamtstrecke**

# Alle Zeiten auf einen Blick

## Mittwoch, 04.02.2015

- 15:00 – 20:00 Uhr Technische Abnahme (Domplatz, Mainz)
- 16:00 – 21:00 Uhr Test-Prüfung (Bodenheimer Weinberge)
- 17:00 – 22:30 Uhr Fahrerfest (Battenheimer Hof, Bodenheim)

## Donnerstag, 05.02.2015

- 06:30 – 07:30 Uhr Technische Abnahme (Hotel Hyatt Regency, Mainz)
- ab 09:00 Uhr Start Tag 1 (Malakoff-Terrassen, Mainz)
- ab 13:50 Uhr Mittagspause (Schloss Eberstein, Gernsbach)
- ab 20:15 Uhr Ziel Tag 1 (Fahrzeugvertrieb Freiburg)
- ab 20:30 Uhr Zielempfang (Dorint Hotel an den Thermen, Freiburg)

## Freitag, 06.02.2015

- ab 08:00 Uhr Start Tag 2 (Dorint Hotel an den Thermen, Freiburg)
- ab 13:00 Uhr Mittagspause (Hotel Le Lac, Malbuisson)
- ab 19:30 Uhr Ziel Tag 2 (Rathaus/Mairie, Aix-les-Bains)
- ab 20:15 Uhr Zielempfang (Hotel Golden Tulip, Aix-les-Bains)

## Samstag, 07.02.2015

- ab 07:00 Uhr Start Tag 3 (Hotel Golden Tulip, Aix-les-Bains)
- ab 14:00 Uhr Mittagspause (Hotel La Magnanerie, Aubignosc)
- ab 19:15 Uhr Ziel Tag 3 (Promenade des Anglais, Nizza)
- ab 20:00 Uhr Zielempfang (Hotel Le Méridien, Nizza)

## Sonntag, 08.02.2015

- ab 09:00 Uhr Start Tag 4 (Promenade des Anglais, Nizza)
- ab 12:20 Uhr Mittagspause (Restaurant Les Trois Vallées, Col de Turini)
- ab 15:15 Uhr Ziel Tag 4 (Quai Albert 1er, Hafen, Monte Carlo)
- ab 20:00 Uhr Galaabend mit Siegerehrung (Hotel Le Méridien, Nizza)



## Legende für alle Streckenkarten



Mittagsstopp, Lunch stop, Repas de midi



Übernachtungsstopp, Night halt, Hôtel



Zeitkontrolle (ZK), Time Control (TC)  
Contrôle horaire (CH)



Geheime Gleichmäßigkeitsprüfung (GLP)  
Epreuve spéciale secrète (ESS)



Durchfahrtskontrolle (DK)  
Contrôle de passage (CP)





Was passiert in Mainz?



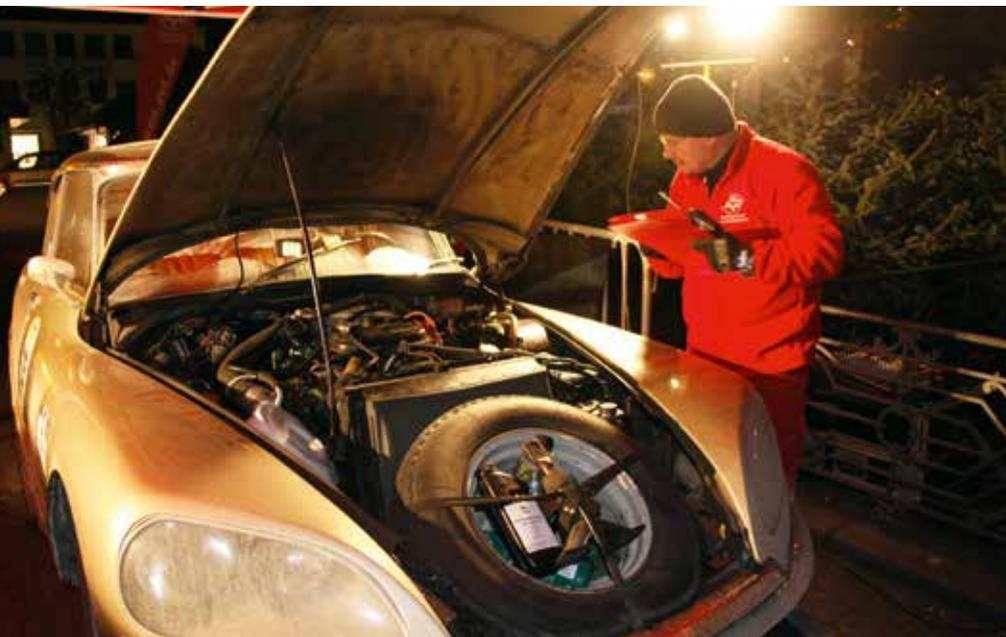
Landeshauptstadt Mainz

## Blicke unter die **Blechkleider** Benzingeflüster vor dem Mainzer Dom

**D**er offizielle Startschuss zur AvD-Histomonte 2015 fällt zwar erst am Donnerstagmorgen, doch schon vorher ist in Mainz einiges los – und das liegt nicht nur an der bevorstehenden Fassenacht. Am Mittwoch, 04. Februar, werden rund 70 Old- und Youngtimer die Innenstadt bevölkern und bei der Technischen Abnahme (15 bis 20 Uhr) auf dem Domplatz für eine automobilen Zeitreise von der frühen Nachkriegszeit bis in die 90er-Jahre sorgen. Während der TÜV Süd die Funktionsfähigkeit der Wagen

überprüft, können Automobil-Liebhaber die edlen Karossen in aller Ruhe aus der Nähe betrachten.

Abends brechen die Fahrer und Beifahrer dann zum Battenheimer Hof in Bodenheim auf, wo das Fahrerfest stattfindet. In der Nähe des Gasthofs wird auch eine kurze Test-Prüfung abgesteckt. Auf dieser Übungsstrecke können die Teams ihr ganzes Equipment testen – vom Tripmaster bis hin zur Schnitt-Tabelle. Wer sich nach der Winterpause noch unsicher fühlt, kann am Mittwoch zudem am Beifahrerlehrgang teilnehmen. *Sebastian Klein*



### Kontakt:

Tourist Service Center Mainz  
Brückenturm am Rathaus  
55116 Mainz

Tel.: 06131-242 888  
Mail: [tourist@mainzplus.com](mailto:tourist@mainzplus.com)

[www.mainz-tourismus.com](http://www.mainz-tourismus.com)

## Mainz – Lebenslust am Rhein Die Landeshauptstadt hat viele Facetten

**O**b als Medienstadt, Gutenbergstadt, Fastnachtshochburg oder seit 2008 auch Weinhauptstadt Deutschlands im Verbund der Great Wine Capitals – Mainz hat viel zu bieten.

Wahrlich beeindruckend erhebt sich der über 1000-jährige Dom St. Martin über den Dächern der Stadt. In seinem Schatten wird die Histomonte starten, die sicherlich ein Highlight des diesjährigen Veranstaltungskalenders ist. Für die Teilnehmer wird es eine ganz besondere Verabschiedung geben, denn zur Fastnachtszeit gehört ein standesgemäßes Auftreten mit Gardien, Schwellköpp und Trommlerzügen. Hier kann man Meenzer Brauchtum und Tradition live erleben.

Selbstbewusst und das Herz immer auf der Zunge tragend, das sind stolze Charaktereigenschaften des Mainzers. So bescheiden spricht er

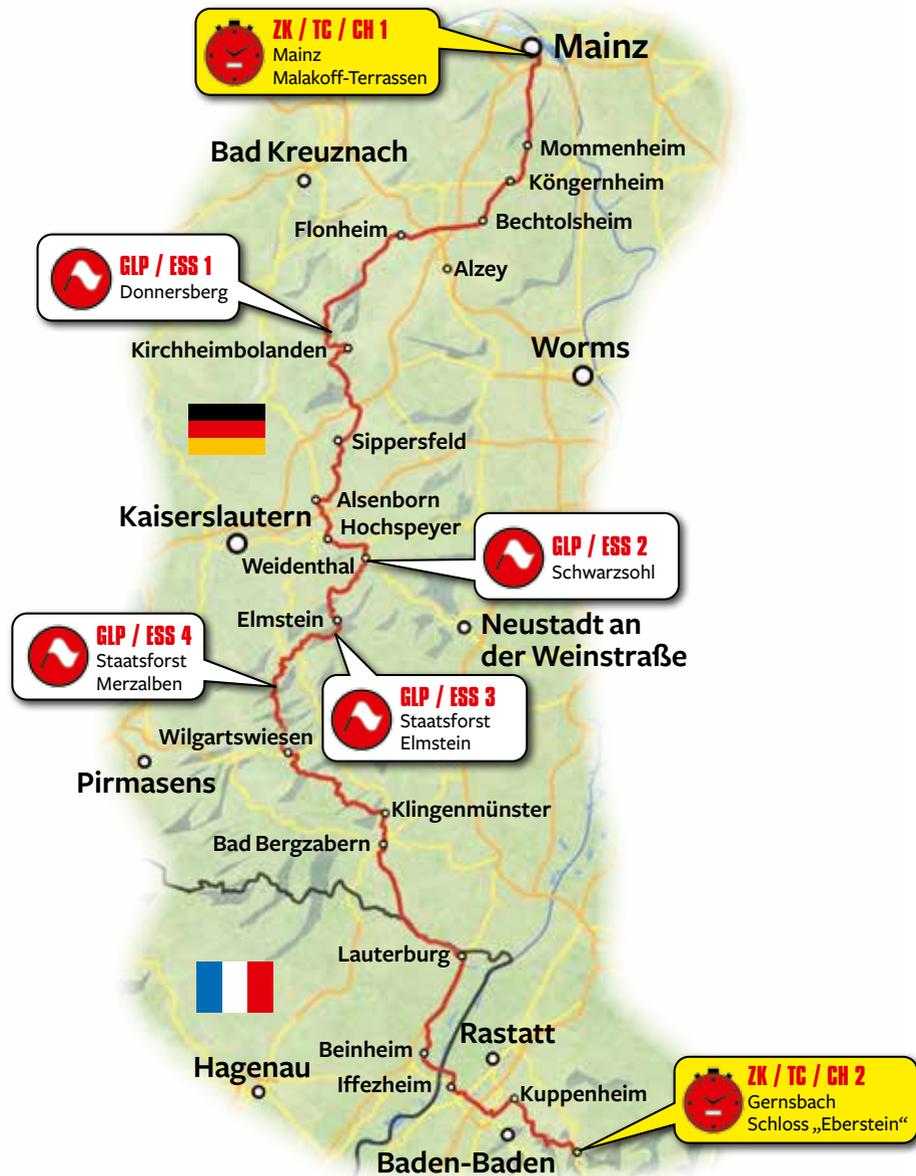
auch über seine in Deutschland einzigartigen Sehenswürdigkeiten. Was man in Mainz nicht verpassen darf: Einen Besuch im Gutenberg-Museum, gewidmet dem berühmtesten Sohn der Stadt und dem Erfinder des Buchdrucks, Johannes Gutenberg, sowie einen Besuch der Kirche St. Stephan. Hier hat der Künstler Marc Chagall Anfang der 1980er Jahre sein letztes Werk geschaffen, indem er die Kirchenfenster gestaltete.

Das römische Moguntiacum trifft man in Mainz an fast jeder Ecke. Beim Bau des Einkaufszentrums „Römerpassage“ stieß man auf Teile einer Tempelanlage, dem Isis- und Mater Magna-Heiligtum. Modern inszeniert und im wörtlichen Sinne Geschichte zum Anfassen, so präsentiert sich die Ausstellung in der Taberna Archaeologica.

Eine beeindruckende Geschichte, Sinn für kulinarische Genüsse und eine gesunde Portion Humor – das ist Mainz.



Streckenvorstellung: Tag 1, Etappe 1



## Die Motoren brüllen wieder ... ... und sofort geht's auf historische Pfade

**W**interschlaf adé: Am 05. Februar beginnt um 9 Uhr morgens auf den Malakoff-Terrassen die Oldtimer-Saison 2015. Die Reise startet nur wenige Meter vom Mainzer Winterhafen entfernt und endet vier Tage später an einer etwas glamouröseren Schiffsanlegestelle – im Hafen von Monte Carlo.

Auf dem Weg ans Mittelmeer gilt es zunächst, die Landstraßen der Pfalz hinter sich zu bringen. Und schon hier warten die ersten historischen Pfade auf die Teilnehmer. Drei der vier Vormittags-Prüfungen waren früher Teil der Rallye Vorderpfalz, bei der einst Driftkünstler wie Walter Röhrli, Michèle Mouton oder Harald Demuth triumphierten.

Die GLP „Schwarzsohl“ hieß früher „Waldleiningen“, die GLP „Staatsforst Elmstein“ wurde in Gegenrichtung als „Eschkopf-Iggelbach“ gefahren und die GLP „Staatsforst Merzalben“ ist als „Hermerbergerhof“ bekannt.

Von der Pfalz aus geht es weiter gen Süden in das Elsass – in die Heimat des neunfachen Rallye-Weltmeisters Sébastien Loeb. Der Citroën-Pilot wuchs in Haguenau auf und lernte in den umliegenden Weinbergen sein Handwerkszeug.

Auf einem solchen Weinberg, allerdings auf der deutschen Rheinseite, steht auch das 1272 erbaute Schloss Eberstein, wo der Histo-Monte-Tross stillvoll zur ersten Mittagspause einkehrt.

*Sebastian Klein*



## Streckenvorstellung: Tag 1, Etappe 2



# Im Land der Kuckucksuhren

## Ein deutsches Wintermärchen auf über 1000 Metern

**D**irekt nach dem Mittagsstopp im wunderschönen Schloss Eberstein geht es für die Teilnehmer der AvD-Historic Monte hoch hinaus. Bei der Fahrt durch den Schwarzwald führt die Route auf über 1200 Meter. „Ich würde jedem raten, Schneeketten und Klappspaten schon in Deutschland griffbereit zu haben“, verrät Rallyeleiter Peter Göbel.

Mitten im Land der Kirschtorten und Kuckucksuhren legen wir auch einen kurzen Stopp ein: Das Regrouping im Ortskern von Haslach im Kinzigtal ermöglicht den Teams eine kurze Verschnauf-

pause – und das im malerischen Ambiente zwischen historischen Fachwerkhäusern.

Kurz vor Feierabend sollten Fahrer und Beifahrer aber noch einmal voll konzentriert sein, denn dann erwartet sie das größte fahrerische Highlight des ersten Tages: die legendäre Bergrennstrecke Schauinsland mit 173 Kurven verteilt auf zwölf Kilometer, wo seit 1924 Rennen gefahren werden.

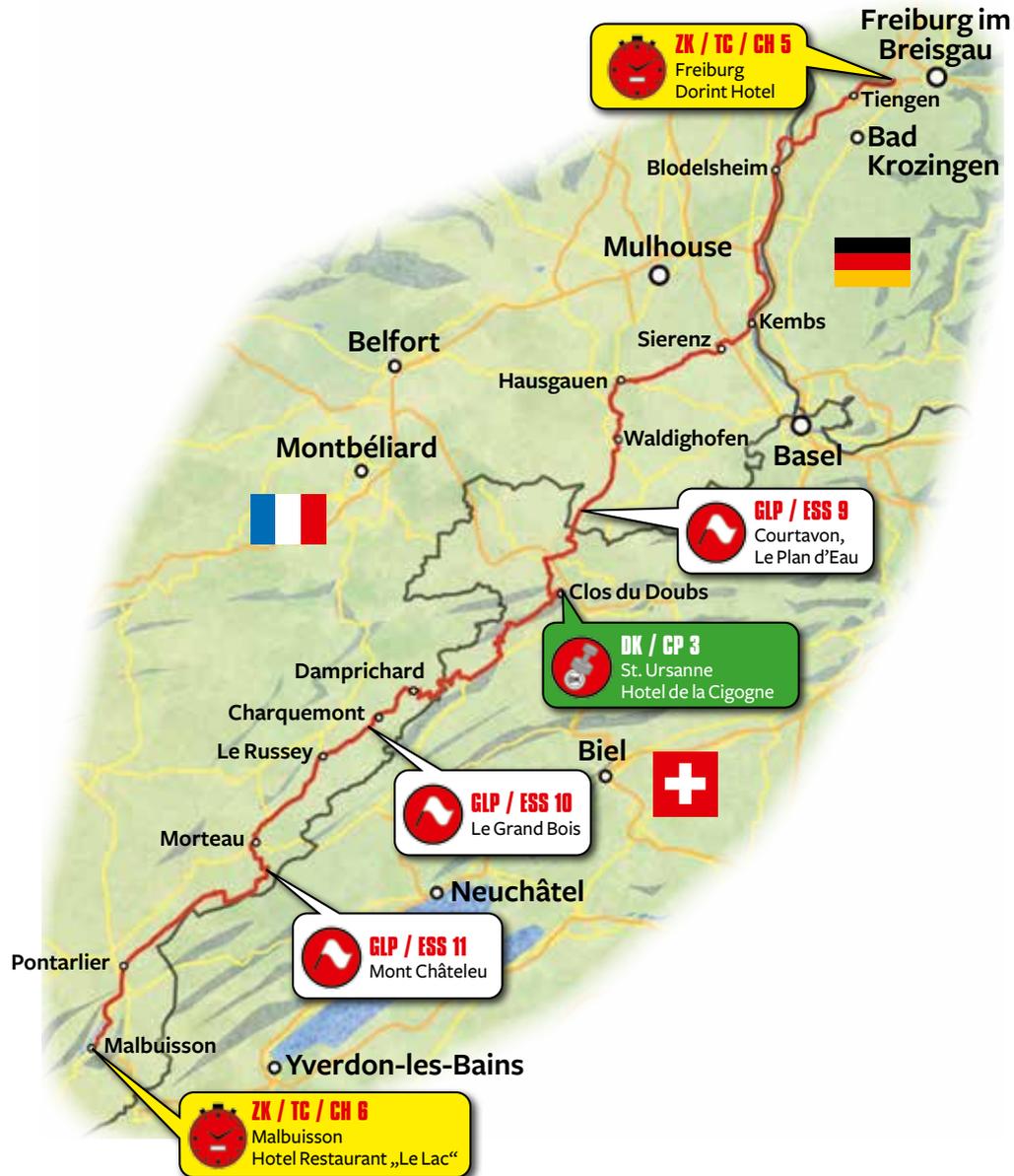
Wenn der Abstieg ins Tal geschafft ist, liegen das Etappenziel beim örtlichen Škoda-Händler und das Dorint Hotel Freiburg an der Therme nur noch einen Gasstoß entfernt.

*Sebastian Klein*





Streckenvorstellung: Tag 2, Etappe 3



## Drei Länder in fünf Stunden Das letzte bisschen Flachland

**B**ienvenue en France – gleich zu Beginn des zweiten Tages lassen wir die Bundesrepublik hinter uns und kehren in das Land ein, wo der Großteil der 19. AvD-Histo-Monte stattfindet. 20 Kilometer nach dem Start im Freiburger Dorint Hotel an der Therme überqueren wir die Grenze und legen im Elsass praktisch die einzigen Flachland-Kilometer der gesamt-

ten Rallye zurück. Ab dann heißt es drei Tage lang Berge, Berge und nochmals Berge.

Der alpine Teil der Oldtimerrallye beginnt im bis zu 1700 Meter hohen Jura-Gebirge und hält auch einen Abstecher in die Schweiz bereit. In der Alpenrepublik legt der Rallyetross einen kurzen DK-Stopp ein – im historischen Städtchen Saint-Ursanne, wo auch das bekannte Bergrennen St. Ursanne-Les Rangiers startet.

Ein paar Kilometer später geht es zurück auf die französische Seite des Jura, wo die Teilnehmer bei zwei weiteren Gleichmäßigkeitsprüfungen gefordert sind. Und auch der erholsame Zwischenstopp ist nicht mehr weit. Das Mittagessen nehmen wir mit Blick auf den malerischen Lac Saint-Point bei Malbuisson zu uns.

*Sebastian Klein*



Streckenvorstellung: Tag 2, Etappe 4



# Vom Jura in die Alpen

## Spektakel: Mont Revard bei Nacht

**R**eisen wie Gott in Frankreich: Nach dem Mittagsstopp im Restaurant Le Lac geht unsere Fahrt durch das Jura-Gebirge weiter. Passend zum französischen Lebensgefühl legen wir am Nachmittag eine kleine Kaffeepause ein. Eine Tasse Café au lait in der „Le Tram Bar“ zu genießen, gehört mittlerweile zur AvD-Histomonte wie der Eiffelturm nach Paris.

Mit dem zu einem Restaurant umgebauten Eisenbahnwaggon verlassen wir den Jura, doch die Alpen liegen schon vor uns. Einen Vorgeschmack auf die zweite Rallyehälfte gibt es schon am Freitagabend. Zum ersten Mal in der Geschichte der Histo-

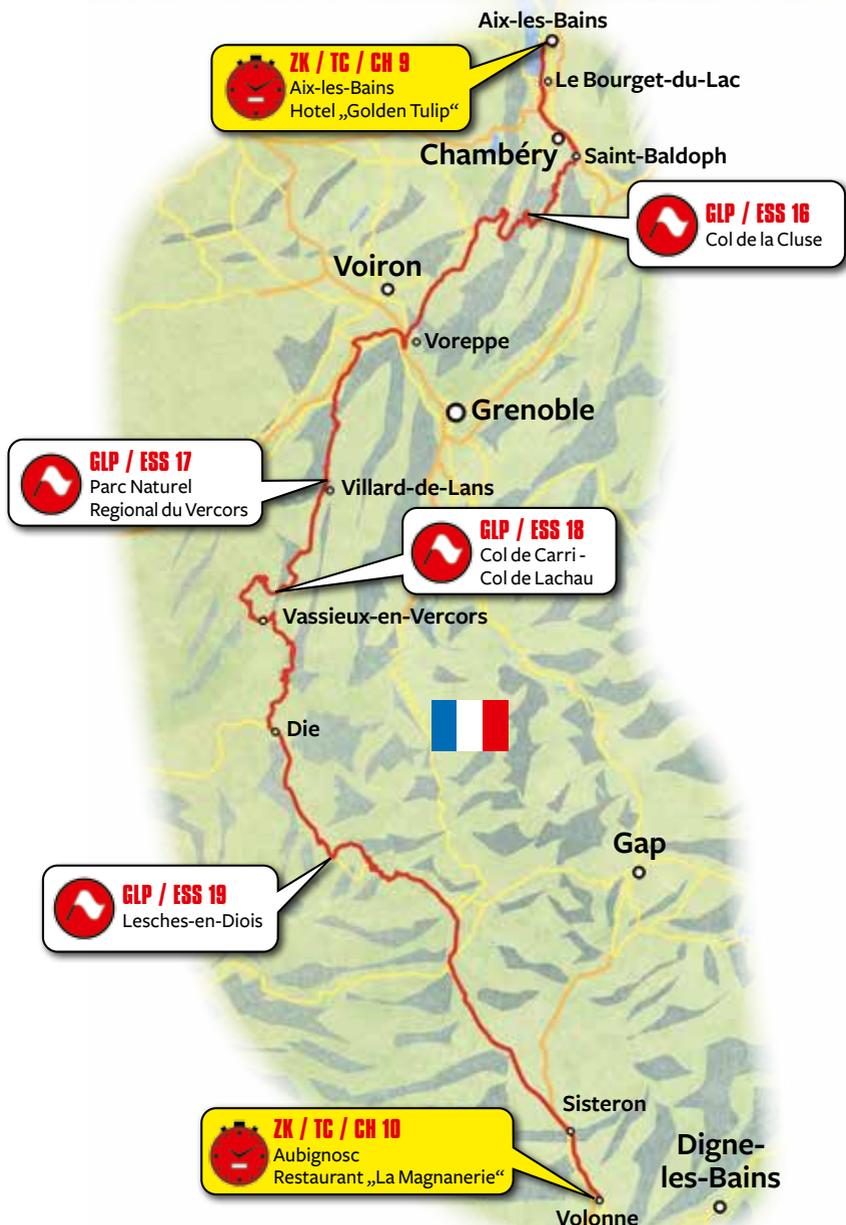
Monte wird der Mont Revard abends bei Dunkelheit befahren. In der Prüfung können die Fahrer und Beifahrer die spektakuläre Aussicht auf das nächtliche Aix-les-Bains genießen (wenn es nicht schneit und die Anspannung im Auto nicht so groß ist) – jenen Ort, an dem die Sternfahrt der Rallye Monte Carlo in den 80ern häufiger endete.

Das Etappenziel wird direkt vor dem Rathaus aufgestellt, wo der Bürgermeister von Aix-les-Bains die Teilnehmer persönlich empfangen wird. Von dort aus sind es nur wenige hundert Meter zum „Golden Tulip Hotel“ – unsere Bleibe für die Nacht von Freitag auf Samstag. *Sebastian Klein*





Streckenvorstellung: Tag 3, Etappe 5



## Von einem Col zum nächsten Achterbahnfahrt mit Alpen-Panorama

**C**ol de la Cluse, Col de Carri, Col de la Chau – die Liste der „Cols“, die am dritten Tag der AvD-Histo-Monte zu bewältigen sind, ließe sich noch um einige klangvolle Namen fortsetzen. Die Fahrt von Aix-les-Bains an die Mittelmeerküste gleicht einer nie enden wollenden Ach-

terbahnfahrt. Links, rechts, hoch, runter. Für den gemeinen Autofahrer mag sich das nach harter Arbeit anhören, für den Rallyefahrer bedeutet es absoluten Hochgenuss.

Vom Start weg bewegen wir uns auf traditionellen Prüfungen der Rallye Monte Carlo. Historisch besonders interessant ist der Abschnitt zwischen Villard-de-Lans und dem Ort Die, wo die GLP 18 stattfindet. Hier führte nicht nur die Monte selbst lang, wegen der hohen Schneewahrscheinlichkeit (der Col de la Chau liegt auf 1337 Metern) war es auch ein beliebtes Reiseziel für Reifentests.

Bei so viel Lenkradakrobatik ist der Mittagsstopp im Restaurant „La Magnanerie“ kurz hinter Sisteron eine willkommene Abwechslung. Der mehrfach ausgezeichnete „Chef de la Cuisine“ Stéphan Paroche wird uns hier ein paar kulinarische Köstlichkeiten zaubern. *Sebastian Klein*



Streckenvorstellung: Tag 3, Etappe 6



## Durch die Schlucht ans Meer Viele Klassiker und **eine Premiere**

**D**er Nachtisch liegt fast noch auf der Zunge, da servieren wir schon den nächsten Leckerbissen: die von unzähligen Fotos bekannte „Schlucht von Aiglun“, wo die Straße regelrecht in den Berg geschlagen wurde. Links die Felswand, rechts der steile Abhang. Gefühlte 200 Meter senkrecht unter einem verläuft ein kleiner Bach, der munter vor sich hin plätschert.

Doch auch sonst hat die sechste Etappe der Histo-Monte einiges zu bieten: den 1365 Meter ho-

hen Col de Saint-Barnabé oder den Col de Principier auf dem Anflug in Richtung Küste.

Abends gibt es dann eine echte Premiere: Erstmals in fast 20 Jahren Histo-Monte werden wir unsere Zelte in der Küstenstadt Nizza aufschlagen, wo die Autos direkt neben dem Mittelmeer parken.

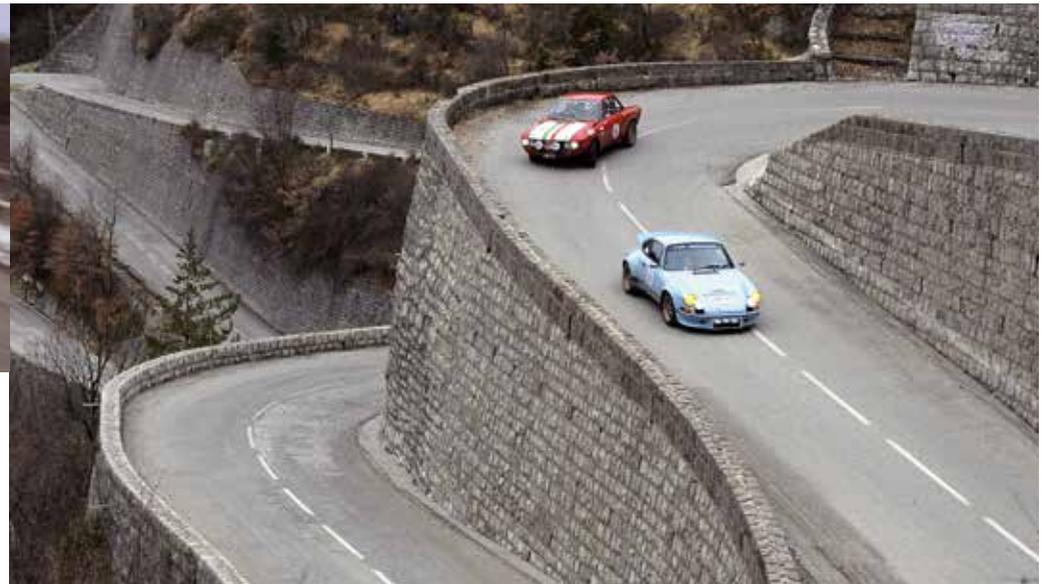
„Das ist der schönste Parc Fermé in der Geschichte der Histo-Monte“, verspricht Rallyeleiter Peter Göbel. Genächtigt wird im wenige Meter entfernten Hotel Le Méridien.

*Sebastian Klein*





Streckenvorstellung: **Tag 4, Etappe 7**



## Rauf auf den Berg der Berge

### Mittagsstopp auf dem „Turini“

**Z**um Abschluss der 19. AvD-Histo-Monte erwartet die Fahrer und Beifahrer eine Art „Best of Rallye Monte Carlo“. Nach dem Start auf der „Promenade de Anglaise“ in Nizza geht es sofort auf historische Pfade. Col de Saint Raphaël, Col de la Porte und Col Saint Roch

sind nur drei der berühmten Pässe in den französischen Seealpen, die schon vor der Mittagspause bezwungen werden. Die wunderschöne Asphaltstraße über den Col Saint Roch war 2013 sogar noch Teil der „Nacht der langen Messer“ bei der „richtigen“ Monte.

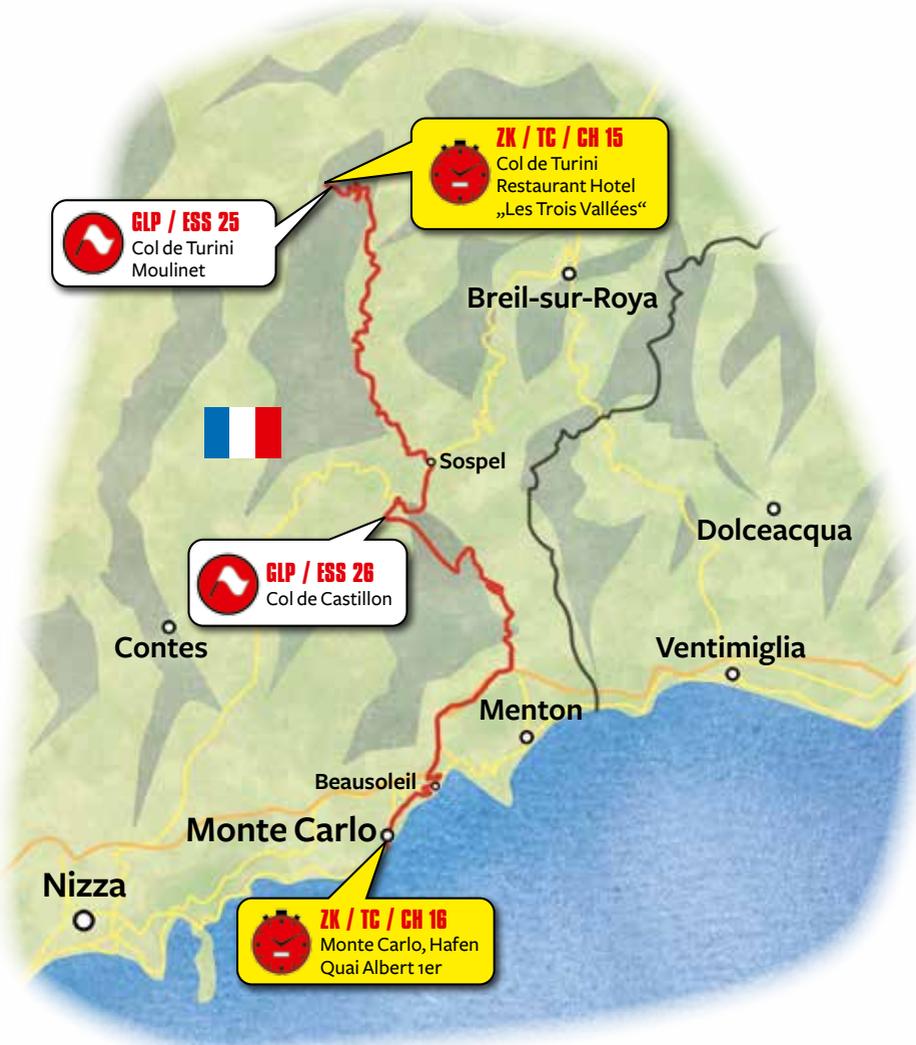
Das Highlight am vierten und letzten Tag ist aber zweifelsohne die Fahrt über den Col de Turini. Die berühmteste Rallyeprüfung der Welt wird sogar als Gleichmäßigkeitsprüfung gefahren. Streng genommen sogar als zwei: Den Aufstieg vom Col Saint Roch über Peira Cava bis auf 1607 Meter Höhe gilt es noch vor der Mittagsrast zu bewältigen, den Abstieg direkt danach.

Zwischendurch haben wir eine volle Stunde auf dem „Berg der Berge“, um das Flair des Turini aufzusaugen und uns im bekannten Restaurant „Les Trois Vallées“ zu stärken.

*Sebastian Klein*



Streckenvorstellung: Tag 4, Etappe 8



## Le Grand Final Große Party im Hafen von Monaco

Nach vier Tagen und fast 1.800 Kilometern lassen wir die Sektkorken knallen: Zwischen funkelnden Luxusyachten geht die 19. AvD-Histo-Monte am 08. Februar 2015 standesgemäß zu Ende. Wer das Ziel erreicht hat, darf sich zu Recht feiern lassen, denn er hat die Oldtimerrallye auf den Spuren der großen Rallye Monte Carlo gemeistert und dabei die verschneiten Alpen in einem jahrzehntealten Auto bezwungen.

Nach der Mittagspause auf dem Col de Turini haben es die Teilnehmer fast geschafft, dann sind das Mittelmeer und die Glitzermetropole Monaco

praktisch schon in Sichtweite. Über Moulinet, Sospel und den Col de Castillon – die letzte Gleichmäßigkeitsprüfung der Rallye – geht es in Richtung Fürstentum. Den Zielbogen stellen wir auf dem „Quai Albert 1er“ auf. Also an jenem Ort, wo beim Grand Prix von Monaco die Formel-1-Teams ihre Zelte aufstellen.

Abends ab 20 Uhr lassen wir die Rallye dann mit einem großen Fahrerfest im Le Méridien Hotel in Nizza ausklingen. In gemütlicher Runde werden wir die Sieger kühren und vier wunderschöne Tage Revue passieren lassen.

*Sebastian Klein*



Geschichte der Rallye Monte Carlo



# Großartige Zicke

## Die Mutter des Rallyesports ist eine Diva, die irgendwie nie in die Jahre kommt

**B**escheidenheit war nicht die erste Eigenschaft des Fürsten. Charles, Dritter seines Namens und Fürst von Monaco, hatte auf felsigem Brachland in der Bucht von Monaco einen neuen Stadtteil gebaut und ihn der Einfachheit halber gleich nach sich selbst benannt. Zur Refinanzierung gab es in diesem Monte Carlo ein Casino und luxuriöse Hotels. Dumm nur, dass beides in der Wintersaison unerfreulich unausgelastet war. Das reiche Volk reiste lieber nach Nizza. Dort gab es Karneval.

Aber Casino-Chef Camille Blanc wusste Rat. Man müsste was mit Autos machen. Die High Soci-

ety konnte von diesem neuen Spielzeug gar nicht genug bekommen und suchte ständig nach Ausfahrtgelegenheiten und Abenteuern. Nicht von ungefähr hatte Alexandre Noghès schon 1909 seinen reinen Fahrradclub in Fahrrad- und Automobilsportclub Monaco umgetauft. Und angelehnt an die populären Fahrradsternfahrten überlegte man sich gemeinsam eine Automobiltour aus sechs europäischen Orten. Bei der Premiere 1911 fanden sich 23 Starter.

Der Sieger kam aus Frankreich. Henri Rougier war ein echter Tausendsassa: Radrennfahrer, Sportflieger, Grand-Prix-Pilot. Aber was ihn un-

*Auf den Straßen Monte Carlos wurde die Super Special geboren, in den verschneiten Bergen die Wertungsprüfung*

sterblich machte, war der Sieg bei dieser ersten Rallye Monte Carlo, die trotz des Skandals um das Endergebnis rasend schnell populär wurde und bald Nachahmer fand. Ein neuer Sport war geboren und die Monte ist die Mutter des Rallyesports.

Es bedurfte schon zweier Weltkriege und einer Ölkrise, um sie aus dem Tritt zu bringen. Seit Einführung der Weltmeisterschaft für Marken 1973 ist die große alte Dame der traditionelle

Saisonauftritt des nach der Formel 1 bedeutendsten Automobil-Championats, mit Ausnahme von 2009 bis 2011, als der Automobil Club von Monaco die Idee des Automobilsport-Verbandes FIA, alle Rallyes im Kalender rotieren zu lassen, mit einem trotzigen Exil in die Intercontinental Rally Challenge beantwortete.

Die Geschichte der Königin der Rallyes ist ohnehin zwingend verbunden mit einer Kombination aus Eigenwilligkeit, aber auch Arroganz des ACM.

Schon im Premierenjahr 1911 protestierte das deutsche Duo Beutler und von Es-march gegen seinen sechsten Rang. Schließlich hatte man aus Berlin mit 1700 Kilometern die weiteste Anreise und war dennoch als erstes im Ziel. Wenn die Posten an den Durchfahrtskontrollen abends ins Warme strebten, fuhren die

**Ein neuer Sport war geboren und die Monte war ihr Wegbereiter**

## Geschichte der Rallye Monte Carlo

Deutschen dennoch weiter. Prompt fehlten ein paar Stempel. Nur ein Jahr später belegte die Jury alle Teilnehmer mit offenen Wagen mit einer Strafe – wegen fehlender Eleganz. Beutler hatte vorgebaut. Sein Berliet hatte ein festes Dach, dieses Mal kam der Sieger aus Deutschland.

Die schwere Vergleichbarkeit der verschiedenen Strecken und die unterschiedlichen Konzepte der teilnehmenden Fahrzeuge führten zu einem Wust aus Koeffizienten, Umrechnungsfaktoren und Sonderregeln. Weil Casino-Chef Blanc möglichst viel Volk an den Spieltischen sehen wollte, wurden Autos mit möglichst vielen Insassen bevorteilt, zumindest bis der findige Stoßdämpferfabrikant Francois Repousseau mit einem Kleinbus vom Typ Renault 40 CV mit Neunliter-Motor samt Frau, Kind sowie sechs weiteren Passagieren die Rallye gewann, obwohl er in den engen Spitzkehren des Col de Braus zuweilen zurücksetzen musste.

Als Mercedes 1960 einen Dreifachsieg einfuhr, schrie die nationalistische Presse in Frankreich auf. Prompt wurden ein Jahr später Autos mit geringem Hubraum bevorzugt. Als Saab mit zierlichen Einliter-Motörchen aber einem revolutionär schnellen Erik Carlsson die Bühne betrat, bekamen die Schweden ein Handicap für Zweitakt-Motoren aufgebremst. 1975 legten protestierende Bauern die Rallye lahm. Sämtliche Amateure wurden kurzerhand wegen Zeitüberschreitung disqualifiziert, worauf diese ihrerseits wütend versuchten, die Rallye zu blockieren.

Den Gipfel der Willkür erlebte 1966 das BMC-Werksteam. Die favorisierten Minis wurden sämtlich wegen nicht regelkonformer Beleuchtung disqualifiziert. Alle drei Autos hatten zuvor anstandslos die technische Abnahme passiert. Der resultierende Citroën-Sieg beruhigte zwar die nati-



*Mercedes, Audi und Porsche gewannen die Monte für Deutschland, Gigant Walter Röhrl ist mit vier Siegen ein Monte-Monument*

onale Seele, empörte aber den Rest der Automobilsportwelt, die zudem immer professioneller wurde und das Gebaren der ACM-Granden nicht anstandslos hinnahm.

Aber der ACM war nicht nur ein Hort der Eigenwilligkeit, sondern oft auch Vorreiter. Mit einer abschließenden Beschleunigungs- und Bensenprüfung am Hafen hatte er 1931 sozusagen die Super Special erfunden. Am Col de Lecques fand 1953 auf 14,5 Kilometern die erste abgesperrte Wertungsprüfung der Geschichte statt. Auf die zunehmende Punktgleichheit antwortete der Veranstalter mit einer zusätzlichen Schleife, die in einer Nacht- etappe endete. Die „Nacht der langen Messer“ war geboren.

1968 schaffte der ACM alle Koeffizienten ab. Aus einer Gleichmäßigkeitsveranstaltung wurde so eine moderne Rallye. Der Schnellste sollte fortan gewinnen, und das war in diesem Winter Sportwagen-Spezialist Vic Elford im Porsche 911. Mit dem steigenden Tempo setzten sich aber im Lauf der Jahre immer mehr die Spezialisten unter den Fahrern durch. Walter Röhrl befeuerte den Mythos Monte mit beharrlichen Schwüren, keine Rallye sei so anspruchsvoll. Zufälligerweise hatte er sie vier Mal gewonnen.

Der lange Regensburger galt zwei Jahrzehnte als heimlicher Fürst Monacos, bis ein kleiner Franzose kam. Sébastien Loeb führt die Monte-Statistik mit sieben Siegen einsam an. Ende 2012 trat Loeb nach neun Titeln in Folge gelangweilt zurück. Er hatte das Rallyefahren satt. 2015 kehrte er zurück, nur für einmal und nur für die Monte.

*Markus Stier*

Historische Stunde: In Bad Homburg starten 1981 zwei Audi Quattro zu ihrem ersten WM-Auftritt bei der Rallye Monte Carlo



Geschichte der Rallye Monte Carlo

## Die Ursprünge der Sternfahrt Aus Kriegsritual wird ein Sport

**B**evor es die Monte gab, fuhren italienische Fahrradclubs längst an verschiedenen Orten los, um sich am Ende an einem gemeinsamen Ziel zu treffen, die Erfindung der Sternfahrt. Zu solchen Treffpunkten hatten sich schon im Mittelalter die Bauernsöhne eingefunden, wenn der Lehnsherr Truppen für Kriege aus hob. „Rallier“ heißt im Französischen diese Art von Zusammenkunft. Das Wort Rallye war erfunden, und bis 1930 war die Monte eine Sternfahrt reinsten Wassers. Aber als mit fortschreitender Technik und milden Wintern immer mehr Teilnehmer strafpunktfrei im Fürstentum einliefen, wurde eine Art Ausscheidungs-Wettbewerb nötig. 1939 suchte man die Entscheidung in einem Bergrennen bei Èze, das dennoch keine Entscheidung brachte. Der Pokal wurde zersägt. Die vom Treffpunkt ausgehende Schleife bekam immer mehr Bedeutung. War es in den späten Zwanzigern noch cool, aus John o' Groats im Norden Schottlands aufzubrechen, wurde aus der Sternfahrt nach und nach eine reine Anreise.

1964 beklagte man das Fehlen des Winters. Den 50er Schnitt bis zum Treffpunkt in Reims schafften selbst die 4000 Kilometer entfernt gestarteten Teilnehmer aus Minsk völlig problemlos. Im folgenden Winter dagegen erstickte Väterchen Frost

Europa im Schnee. Wer in Paris, Lissabon, Monte Carlo, Athen oder Frankfurt gestartet war, geriet im Jura-Gebirge in einen Schneesturm, der das Erreichen des Treffpunktes in Chambéry unmöglich machte. Die einen sprachen vom furchtbarsten Erlebnis ihrer Karriere, die anderen von der Fahrt ihres Lebens.

Die lange Anfahrt wurde zunehmend unpopulär, noch dazu barg sie Gefahren. 1968 stieß Sandro Munari Lancia in Jugoslawien mit einem Mercedes zusammen. Beifahrer Giovanni Lombardini hatte den müden Italiener am Steuer abgelöst. Dass er nun links saß, kostete ihn das Leben. Beim Debüt der Quattro 1981 schied ein Werksauto aus, bevor es richtig losging: Michele Mouton könnte heute in der Siegerliste stehen, wäre ihr Audi nicht mit verunreinigtem Benzin gestrandet.

1976 wurde die Sternfahrt von maximal 4000 Kilometern auf die Hälfte gekürzt und geriet zur reinen Folklore. Nach ständigem Zetern der Hersteller bezüglich der Kilometerkosten und wegen der von der FIA gewünschten Vereinheitlichung der WM-Rallyes durften sich die Werksteams 1997 die Anfahrt sparen. 1998 wurde sie ganz gestrichen. Im Rallyesport sind die Sternfahrten seitdem verschwunden, nur die Fahrradfahrer halten die Tradition bis heute aufrecht. *Markus Stier*

## „Best for Cars“

Die Spezialversicherung für besondere Fahrzeuge.



*Best for Cars*  
OLDTIMER · SAMMLER · EXOTEN  
SPEZIALVERSICHERUNG

Wir wünschen den Teilnehmern der 19. AvD-Histo-Monte eine schöne und unfallfreie Rallye.

### Highlights:

- Wertgutachten bei PKW erst ab 40.000 Euro.
- Oldtimertarif für PKW ab Fahrzeugalter 20 Jahre möglich.
- Grobe Fahrlässigkeit ist mitversichert.
- Fahrer ab 18 Jahre möglich.
- Allgefahrendeckung für Oldtimer (PremiumSchutz) möglich.

### Interessiert?

Dann lassen Sie sich von unserem Expertenteam ein Angebot erstellen.  
Telefon 07 11 662-5778

Besuchen Sie uns auch im Internet: [www.oldtimer.de](http://www.oldtimer.de)

**W&W** württembergische

Der Fels in der Brandung.



Außergewöhnliche Teilnehmer-1



# Winterfreuden oben ohne

## An Frischluft wird es Hannes Streng in seinem Oldsmobile Delta 88 nicht fehlen

**S**tellen Sie sich das frostige Ambiente eines begehbaren Tiefkühlschranks vor: Sie sitzen darin auf einem Stuhl und ihnen bläst eine ganze Legion von Ventilatoren auf höchster Stufe ins Gesicht. In diesem Umfeld harren Sie vier Tage lang je acht Stunden aus. Selbst der Yeti würde beim Gedanken an dieser Szenerie Schüttelfrost bekommen.

Hannes Streng nicht. Der 48-jährige Franke setzt sich freiwillig dieser Kältetherapie aus, wenn er in seinem Oldsmobile Delta 88 Royale Convertible an der AvD-Histo-Monte teilnimmt. „Wenn es nicht gerade Katzen und Hunde regnet, fahren wir offen“, kündigt Streng an. Mit Sitzheizung, Pelzmütze und einer aus Schottland importierten Bomberjacke will Streng in seinem Cabrio dem alpinen Winter trotzen. Auch an der richtigen Brille sollte es nicht scheitern: Auf dem Beifahrersitz nimmt mit Georg Höfler einer der Geschäftsführer des Skibrillenherstellers Uvex Platz.

Dass er es ernst meint, hat Streng schon beim Winter Raid 2013 bewiesen. Die Veranstaltung hat den Diplom-Kaufmann, dessen Firma 16 Baumärkte betreibt, jedoch nicht nur in puncto Temperaturempfinden abgehärtet. „Zwei Mal ist uns die Lichtmaschine abgeraucht“, erklärt der



Fürther. Aufgeben kam für Vater und Sohn Fritz Streng trotzdem nicht in Frage. „Mein Freund und Schrauber Marcus ist beide Male von Nürnberg nach St. Moritz bzw. Meran gefahren und hat eine neue gebracht. Wir sind tags gefahren und haben nachts geschraubt. Ich laufe auch Marathons, aber diese Rallye war definitiv anstrengender.“ Immerhin wurde das Vater-Sohn-Gespann für die Mühen belohnt – mit der Zielankunft und dem Sonderpreis „Outstanding Performance“. Der Veranstalter des Winter Raid bezeichnete den Oldsmobile bei der Siegerehrung gar als unglaublichestes und unbrauchbarstes Fahrzeug für so eine Rallye.

Doch was bringt einen dazu, mit einem 5,59 Meter langen, 2,05 Meter breiten und über zwei Tonnen schweren Straßenkreuzer schmale, verschneite Bergpässe bezwingen zu wollen? Für Streng stellt sich diese Sinnfrage

gar nicht: „Bei mir muss es ein Amerikaner sein, und da die anderen Autos aus meiner Sammlung zu stark oder zu wertvoll sind, haben wir den Oldsmobile als Winterauto auserkoren. Das ist ein ‚Daily Driver‘ mit einfacher Technik.“

Im Land der unbegrenzten Möglichkeiten bedeutet das: 7,5-Liter-Big-Block-Motor mit 210 PS, 3-Stufen-Automatikgetriebe und Servolenkung. Trotz Servo muss er auf den vielen Cols aufpassen. „In den Haarnadeln darf einem keiner entgegenkommen, aber auch so werden die Kehren spannend. Wegen des Überstands

kommt es schon mal vor, dass die hintere Stoßstange auf Grund läuft.“

Wir dürfen gespannt sein, wie sich der Straßenkreuzer im artfremden Terrain alpiner Bergsträßchen so schlägt.

Sebastian Klein

**Hannes Streng: „Wenn es nicht gerade Katzen und Hunde regnet, fahren wir offen!“**



Geschichte der AvD-Histo-Monte



## Vom Lückenfüller zur Attraktion

Wie eine kleine, aber clevere Idee  
über sich hinauswuchs

**D**ie meisten Topteams der Rallye Monte Carlo 1993 waren in Reims gestartet – die Anfahrt war kürzer. Immerhin, Deutschlands einziger Werksfahrer Armin Schwarz fuhr mit seinem Mitsubishi Lancer in Bad Homburg über die Startrampe. Aber beim Automobilclub von Deutschland grämte man

sich angesichts der dünnen Teilnehmerzahl über den großen Bahnhof, den man vor dem altehrwürdigen Casino in Bad Homburg aufbaute. Klassik-Spezialist Peer Günther kam auf die Idee, mit den aktuellen Monte-Startern rund 50 historische Rallye-Autos über die Rampe zu schicken. Schließlich fehlte es der deutschen Oldtimer-Ge-

*Es dauerte ein paar Jahre, bis die Histo-Monte sich wirklich auf den Weg nach Monte Carlo machte, seit 1998 genießen die Teilnehmer verschneite Pässe und grandiose Panoramen, wie oben Rüdiger Ott im Porsche 356*

meinde an Gelegenheiten, ihre Schätzchen auch mal im Winter auszuführen.

Der Aufwand hielt sich in Grenzen. Man fuhr auf den nahen Feldberg, absolvierte eine Sollzeitprüfung und kam zurück zu der Spielbank, die einst der legendäre Camille Blanc aus der Taufe gehoben hatte, bevor er das Casino im Fürstentum Monaco übernahm und die Rallye Monte Carlo mitbegründete. Der Nachmittagsausflug war ein voller Erfolg. Mehrere Tausend Schaulustige bewunderten neben den modernen Rallye-Boliden vor allem die historischen. Und schon

beim Debüt konnte man mit mindestens so viel Prominenz aufwarten wie das moderne Feld. Immerhin stand Erik Carlsson am Start, mit einem Saab 96, seinem Monte-Siegerauto von 1962 und 63. Die kurze Ausfahrt hinterließ bei denen, die dabei waren, allerdings nicht wirklich Befriedigung, sondern machte eher Hunger auf mehr. Man verabredete sich, im kommenden Jahr wiederzukommen. Die Histo-Monte war geboren.

Dem Wunsch, nicht nur eine kurze Schleife durch den Taunus zu fahren, gab der AvD sofort statt, 1994 reiste der Tross in den Pfälzer Wald nach Pirmasens. Frühe Zielorte waren auch Stuttgart und Freiburg. Nach einem halben Jahrzehnt war die Histo-Monte längst ein fester

Bestandteil des Klassik-Kalenders, aber immer noch fehlte was:

Schließlich hatte noch nie ein Teilnehmer im Ziel die Kulisse von Monte Carlo gesehen. Es war irgendwie Ironie der Geschichte, dass der deutsche Rallyetross erstmals 1998 den Weg nach Frankreich fand und

**Frühe  
Zielorte waren  
auch Pirmasens,  
Stuttgart  
und Freiburg**



## Geschichte der AvD-Histo-Monte

im Hafen des Fürstentums einlief, just in jenem Jahr, in dem der Veranstalter der regulären Monte die Sternfahrt für immer abschaffte und Bad Homburg Ende Januar in den Winterschlaf schickte. Auch die Histo-Monte gab sich nicht die Ehre, sie war am Nürburgring gestartet.

Die Teams durften ihre Autos auch endlich über die Klassiker lenken, St. Bonnet le Froid, die Chartreuse, den Col de la Madone und natürlich den Col de Turini. Die Legende sagt, dass mancher Teilnehmer über die Reise nach Frankreich so aufgeregt war, dass er an der ersten Autobahnmautstelle seinen Pass vorzeigen wollte. Bis 2003 war die Histo-Monte für alle Beteiligten eine ziemlich ausgedehnte Operation. Man fuhr mit Ausnahme einer stark verkürzten Version 2001 sieben Tage lang und legte bis zu 2600 Kilometern zurück. Der Tod von Organisator Manfred Triefenbach, der die Rallye nach dem Rückzug des AvD 2003 übernommen hatte, hinterließ eine große Lücke. 2004 und 2005 fiel die Veranstaltung aus, bis Gaby Triefenbach für acht Jahre das Erbe ihres Mannes übernahm.

Wie die große alte Dame des Rallyesports setzte auch die Histo-Monte die für historische Veranstaltungen typische Patina an. Sie schuf sich ihre eigenen Rekorde, Dramen, Anekdoten und wie es sich für eine Monte gehört auch einen Skandal. Im Schneechaos südlich von Grenoble lag der berühmte Rallye-Teamchef Konrad Schmidt 1998 in Führung und war pünktlich an der nächsten Zeitkontrolle, sein französischer Kontrahent Maxime Chalot brauchte für die Durchquerung des Winterwunderlandes dagegen vier Minuten zu lang. Aber sein belgischer Beifahrer Yves Thirionet schaffte es, dem Zeitnehmer die korrekte Zeit abzuschwatzen. Der Vorfall blieb nicht unbemerkt, aber Protest war zwecklos. Thirionets Bordkarte zeigte schließlich die korrekte Zeit. Schmidt wurde um den Siegtrogon. Immerhin erfuhr der Nürnberger Rallye-Tuner später Genugtuung: Er gewann mit Sohn Christian die nächste Histo-Monte 1999.

In den Annalen finden sich weitere prominente Namen: 2001 siegte der frühere Rad-Querfeldein-Weltmeister Klaus-Peter Thaler zusammen mit dem ehemaligen Röhrl-Beifahrer Jochen Berger



auf Opel. 2009 und 10 trug sich der deutsche Rekord-Rallyemeister Matthias Kahle mit einem Skoda in die Siegerliste ein. Am Lenkrad ist Klaus Treude mit drei Siegen der erfolgreichste Teilnehmer. Ganz weit vorn in der Statistik steht sein Beifahrer Peter Göbel. Mit sechs Siegen ist der Sauerländer der dominante Mann der Histo-Monte. Immerhin muss bei der Neuauflage in diesem Februar niemand vor ihm zittern. Göbel wechselte die Seiten und ist nun der Cheforganisator.

Als solcher ist man selbstredend immer um ein gutes Verhältnis zu Behörden und Ordnungskräften bemüht. 2003 war Göbel tief beeindruckt vom Polizeiaufgebot, das die Teilnehmer in Burzet einwies. Begeistert von den bunten Autos, die sich in zahllosen goldenen Uniformknöpfen spiegelten, folgte der Navigator unbeirrt der Route und wunderte sich, dass er beim Start der nächsten Prüfung von weiteren Ordnungshütern gestoppt wurde. Er war der Einzige am Start. Die Flics waren gar nicht zum Spalier angetreten, sie hatten die Rallye lahmgelegt und wollten erst einmal alle Genehmigungen sehen. Für die diesjährige Ausgabe sollten derlei Unterbrechungen kein Thema sein. Seit dem 15. Januar liegen alle Genehmigungen vor. *Markus Stier*

*Skoda und Opel schickten schon Werks-Autos, der deutsche Rekordmeister Matthias Kahle gewann im 130 RS. Rekord-Sieger sind Klaus Treude und Peter Göbel*





40 Jahre ŠKODA 130 RS



*Doppelsieg: Bei der Monte 1977 dominierten die 130 RS die Gruppe-2-Wertung*

# ŠKODA 130 RS feiert Jubiläum

## Ein Monte-Klassensieger hat Geburtstag: Vor 40 Jahren erschien der ŠKODA 130 RS.

Er galt als „Porsche des Ostens“ und hielt im Motorsport, was der Kosenamen versprach: Der ŠKODA 130 RS war ein echter – und erfolgreicher – Allrounder. 1975 erschien die scharfe Gruppe-2-Version des beliebten Serencoupés 110 R. Die geduckte Karosserie wurde durch Dach, Fronthaube und Türhäute aus Aluminium sowie Motorhaube und verbreiterte Kotflügel aus GfK erleichtert, die Fenster bestanden aus Polycarbonat. Das Fahrwerk stammte aus den Prototypen 180 RS und 200 RS. Der robuste 1,3-Liter-Vierzylinder sorgte mit der damals stattlichen Leistung von 136 PS für rasanten Temperament wie etwa eine Höchstgeschwindigkeit von 220 km/h.

Auf Osteuropas Rallye-Pisten war der ŠKODA 130 RS bald unschlagbar, und auch im Westen sorgte der Hecktriebler für Furore. Höhepunkt: 1977 gelang ŠKODA bei der Monte der Doppelsieg in der Gruppe 2, Vacláv Blahna/Lubislav Hlávka erreichten Gesamtrang zwölf.

Auch auf der Rundstrecke trat der 130 RS an. Bereits 1975 gab er sein Debüt in der Tourenwagen-EM. Nach zahlreichen Klassensiegen folgte 1981 der große Coup: Mit dem 130 RS wurde ŠKODA Marken-Europameister.

Bei der diesjährigen AvD Histo Monte gehen gleich mehrere 130 RS an den Start. Einen davon steuert der siebenfache Deutsche Rallyemeister Matthias Kahle.

Wohlfühlzeit. Made by

**Dorint**

An den Thermen  
Freiburg



Erleben Sie Freiburg von seiner schönsten Seite und genießen Sie einen Wohlfühl-Aufenthalt im Dorint An den Thermen Freiburg. Zum Beispiel mit unserem **Freiburg-Arrangement** (2 Übernachtungen, Vital-Frühstücksbuffet, 1 x 4-Gang-Menü, 1 Freiburger-Pils, 1 Erlebnis-Stadtführung, 1 Freiburg-Stadtführer, 2 x Eintritt in die Thermen, Medical Fitness-Training u.v.m.: **ab 247,-€**).

Reservierung / Buchungsanfrage:

**Dorint • An den Thermen • Freiburg**  
An den Heilquellen 8 • 79111 Freiburg  
Telefon: +49 761 4908-0  
E-Mail: [info.freiburg@dorint.com](mailto:info.freiburg@dorint.com)  
[www.dorint.com/freiburg](http://www.dorint.com/freiburg)

Sie werden wiederkommen.

2000



1997



Die Sieger der AvD-Histo-Monte



1996

	<b>1993</b> keine Wertung, daher wurde kein Sieger gekürt		Bad Homburg – Bad Homburg
	<b>1994</b> <b>Dr. Percin Ayanoglu (D), Thorsten Keding (D)</b>	1965 Alfa Romeo Giulia Sprint GT 1	Bad Homburg – Pirmasens
	<b>1995</b> <b>Fritz Franke (D), Karlheinz Mohme (D)</b>	1969 Simca Bertone 1200 S	Stuttgart – Stuttgart
	<b>1996</b> <b>Klaus Treude (D), Peter Göbel (D)</b>	1965 Porsche 912	Bad Homburg – Bad Homburg
	<b>1997</b> <b>Klaus Treude (D), Peter Göbel (D)</b>	1965 Porsche 912	Nürburgring – Freiburg
	<b>1998</b> <b>Maxime Chalot (F), Yves Thirionet (B)</b>	1958 Jaguar XK 150	Nürburgring – Monte Carlo
	<b>1999</b> <b>Konrad Schmidt (D), Christian Schmidt (D)</b>	1971 BMW 3,0 CSI	Nürburgring – Monte Carlo
	<b>2000</b> <b>Reinhard Stahl (D), Peter Göbel (D)</b>	1970 Opel Kadett B Rallye	Nürburgring – Monte Carlo
	<b>2001</b> <b>Klaus Peter Thaler (D), Jochen Berger (D)</b>	1975 Opel Ascona A Rallye	Nürburgring – Saarbrücken
	<b>2002</b> <b>Klaus Treude (D), Peter Göbel (D)</b>	1965 Porsche 912	Bad Homburg – Monte Carlo
	<b>2003</b> <b>Horst Weck (D), Udo Pilger (D)</b>	1972 BMW 2002	Bad Homburg – Monte Carlo

1998



1999





Die Sieger der AvD-Histo-Monte

	<b>2006</b> Karlheinz Schott (D), Matthias Pfister (D)	1972 BMW 2002 Baur Cabrio	Bad Homburg – Monte Carlo
	<b>2007</b> Thomas Plüschke (D), Mike Giesche (D)	1971 BMW 2002	Hanau – Monte Carlo
	<b>2008</b> Matthias Kahle (D), Peter Göbel (D)	1971 Skoda 110 R	Hanau – Monte Carlo
	<b>2009</b> Matthias Kahle (D), Peter Göbel (D)	1961 Skoda Octavia TS	Hanau – Monte Carlo
	<b>2010</b> Reinhard Huemer (A), Doris Huemer (A)	1971 VW Käfer 1302	Hanau – Monte Carlo
	<b>2011</b> Burkhard Müller (D), Jürgen Meggle (D)	1967 Daimler Benz 250 SL Pagode	Hanau – Monte Carlo
	<b>2012</b> Lars Blunck (D), Norbert Aschmann (D)	1974 Opel Ascona A	Hanau – Monte Carlo

\* 2004, 2005, 2013 und 2014 fand die AvD-Histo-Monte nicht statt



**MEHR TRADITION.  
MEHR SERVICE.  
MEHR LEIDENSCHAFT.  
DER AvD.**



**Automobilclub  
von Deutschland**



## MEIN CLUB FÜR UNTERWEGS.

Der AvD ist der traditionsreichste Automobilclub Deutschlands. Vieles, was heute selbstverständlich ist, hat der AvD aktiv vorangetrieben und mitgeprägt. Der AvD engagiert sich für Verkehrssicherheit, Motorsport und den Erhalt von historischen Fahrzeugen. Sie profitieren von einem breiten Leistungsspektrum, wie zum Beispiel Pannenhilfe und professioneller Beratung in allen Oldtimerfragen. [www.avd.de](http://www.avd.de)



# Ein Wikinger auf großer Fahrt

## Helge Dykesteen fährt die Route aus den 30er-Jahren – von Stavanger nach Monaco

**W**er die Passstraße Tronåsen im Winter erklimmen möchte, landet schon bald an einer verschlossenen Schranke. Die Ost-West-Verbindung über den 352 Meter hohen Berg Tron ist heutzutage nur noch von Mai bis September geöffnet, wenn kein Eis und Schnee liegt. In den 30er-Jahren war das noch ganz anders. So unglaublich es klingen mag, damals war der Pass sogar Teil der Rallye Monte Carlo. Für die in Stavanger gestarteten Teams ging es gleich nach dem Start den Tronåsen hinauf. Sprich: acht Serpentinaugen, bis 33 Prozent Steigung und das auf einem 1,90 Meter breiten Sträßchen. Im Winter wohlgeerntet.

„Weil der erste Gang der Autos zu lang übersetzt war und die Wagen noch keine Benzinpumpen hatten, mussten viele Teilnehmer den Berg im Rückwärtsgang hochfahren, sonst hätten sie schon diese erste Hürde nicht geschafft“, erklärt Helge Dykesteen, der von seinen Eltern und Großeltern viele Geschichten über diese Zeit gehört hat. „Früher war hier oben nicht viel los, da war die Rallye Monte Carlo ein gro-

ßes Event für die Leute aus Stavanger. Ich selbst war auch als Kind ein großer Fan der ‚Monte‘.“

Im Februar 2015 nimmt der 62-Jährige diese historische Herausforderung selbst in Angriff, wenn er an der 19. AvD-Histo-Monte teilnimmt. Dykesteen fährt den ganzen Weg von Stavanger nach Monte Carlo auf Achse. Insgesamt bedeutet die Veranstaltung für den Norweger eine rund 5.500 Kilometer und zehn Tage lange Europa-Tournee. Bis er in Mainz ankommt, hat er schon halb Deutschland, ganz Dänemark und die dreistündige Fähre von Kristiansand nach Hirtshals hinter sich.

Dykesteen sieht dieses Mammutprogramm aber mit der Gelassenheit, die man von einem Skandinavier erwartet hätte: „Wenn man im Auto sitzt, fühlt es sich nicht so lang an“, so die trockene Aussage des Nordlichts.

Dykesteen weiß jedenfalls, worauf er sich einlässt. 2007 war er zum Beispiel bei der Sachsen Classic mit von der Partie, und 2009 hat er schon einmal an der AvD-Histo-Monte teilgenommen. Dabei hat er sein per-

„Um den Tronåsen-Pass zu bezwingen, mussten viele den Berg rückwärts hochfahren.“



sönliches Ziel erreicht: „Ich habe meinen Peugeot 504 wieder heil nach Hause gebracht.“

Diesmal will er trotzdem besser vorbereitet sein: „2009 bin ich ein paar Mal im ‚Economy Modus‘ gefahren, weil unser Tank fast leer war. Daher nehmen wir jetzt einen Reservekanister mit, der 22 Liter fasst.“ Außerdem denkt der Norweger über einen zweiten Satz Reifen nach. „In Frankreich darf man Spikes fahren, vielleicht nehme ich welche mit. Die Ersatzräder Nummer zwei und drei passen in den Kofferraum, das vierte geht auf die Rückbank.“

Als fahrbaren Untersatz vertraut Dykesteen erneut auf jenen Peugeot 504, den sein Vater vor 38 Jahren als Neuwagen gekauft hat und der sich Zeit seines Lebens immer in Familienbesitz befand. Für die 96-PS-Limousine ist es zwar der erste Rallye-Einsatz seit der AvD-Histo-Monte 2009, dennoch ist der Mann aus Stavanger optimistisch, dass die fünfjährige Pause keine negativen Auswirkungen hat. „Wir haben den norwegischen TÜV ohne Beanstandung passiert, das Auto ist topfit.“

Dass der von Pininfarina entworfene Verkaufschlager ausgezeichnete Nehmerqualitäten besitzt, hat er schon in den 70er-Jahren bewiesen. Damals wurde die Löwen-Marke mit dem 504 und



zahlreichen Siegen bei der East African Safari, der Rallye du Maroc und der Bandama Rallye zum König von Afrika. Das später eingesetzte 504 V6 Coupé vermochte es in der Steppe Ostafrikas sogar, den sonst so übermächtigen Donnerkeil Lancia Stratos zu schlagen. Nicht zuletzt auf Grund dieser Erfolge prägte der 504 bis vor einigen Jahren das Straßenbild vieler afrikanischer Länder.

Falls bei der AvD-Histo-Monte doch mal etwas schief gehen sollte, hat Dykesteen immer noch seinen Service dabei: „Ein paar Werkzeuge, Ersatzteile und mich! Bei der Anreise lasse ich extra einen Tag Luft, damit ich das Auto noch reparieren kann, wenn auf der Anfahrt aus Norwegen etwas schief gehen sollte.“

Die Tachonadel von Dykesteens Peugeot 504 steht aktuell bei 160.000. Da sollten die nächsten 5.500 Kilometer doch reine Formsache sein.

Sebastian Klein



Die Teams



**1** 



**IbH-Team - Histo  
Opel Ascona A**

1.900 ccm, 120 PS, Bj. 1974  
**Lars Blunck** *Rosengarten (D)*  
**Norbert Aschmann** *Germasogeia/Limas (CY)*

Bei der AvD-Histo-Monte 2012 sicherten sich Lars Blunck und Norbert Aschmann mit einem fulminanten Schlusspurt den Gesamtsieg. Jetzt dürfen die Norddeutschen endlich ihren Titel verteidigen, dabei setzen sie erneut auf ihren froshgrünen Opel Ascona A aus dem Jahr 1974.



**2**

**Ecurie Basilisk  
Fiat 1100 TV 103, Bj. 53**  
 Jürg Hügli *Pratteln (CH)*  
 Hermann Unold (D)

**Scuderia Lufthansa Classico  
VW Käfer, Bj. 54**  
 Dr. Hans-Wilhelm Dercks  
 Simmerath (D), Georg Weiß (D)

**3**



**4**

**IbH-Team - Monte  
Mercedes-Benz 220 S, Bj. 59**  
 Alexander Sporer *München (D)*  
 Joachim Überschär (D)

**Kraft-Walzen-Team  
Volvo PV 544, Bj. 59**  
 Eberhard Hess *Düren (D)*  
 Hanns Werner Wirth (D)

**5**



**6**

**A & D  
Porsche 356 A Coupe, Bj. 59**  
 Marcus Schrammen *Mönchengladbach (D)*, Christian Roegels (D)

**Porsche 356 B 1600, Bj. 61**  
 Dr. Ernst Schröder *Lenggries (D)*  
 Dirk Johae (D)

**7**





## Die Teams



8



### Škoda Auto Deutschland Škoda 130 RS Coupé

1.289 ccm, 130 PS, Bj. 1976

Matthias Kahle Köln (D)

Thomas Roth (D)

Sieben Mal hat er die Deutsche Rallye-Meisterschaft gewonnen, vier Mal die Rallye Dakar bezwungen und auch von der AvD-Histo-Monte kam er zwei Mal mit dem Siegerpokal nach Hause: Wenn Škoda-Pilot Matthias Kahle vier Räder und einen Motor um sich herum hat, ist er in seinem Element.



9

Škoda Auto Deutschland  
Škoda Octavia 1200 TS, Bj. 61  
Andreas Leue Schöneiche (D)  
Andreas Of (D)



Wi 3 Racing  
MGA, Bj. 61  
Tony Vos Wiesbaden (D)  
Thomas Beckmann (D)

10



11

Krafft-Walzen-Team  
Porsche 356 SC Coupé, Bj. 64  
Horst Weck Solingen (D)  
Udo Pilger (D)



Krafft-Walzen-Team  
Saab 96, Bj. 64  
Peter Steinfurth Nackenheim (D)  
Mike Giesche (D)

12



13

Porsche 911 ST, Bj. 69  
Heimo Schäfer Forst (D)  
Wolfgang Böser (D)



Goodtimer.ch  
Volvo PV 1800 E, Bj. 69  
Marcel Widler St. Margrethen (CH)  
René Jung (CH)

14



**15** 



**Škoda Auto Deutschland  
Škoda 110 R**

1.107 ccm, 52 PS, Bj. 1978  
Lina van de Mars Berlin (D)  
Lars Hönkhaus (D)

Die gelernte Kfz-Mechatronikerin Lina van de Mars wurde 2004 durch die DSF-Sendung „Tuning TV“ bekannt. Die Münchnerin gibt aber nicht nur im Fernsehen eine gute Figur ab, sondern auch als Rallyefahrerin – wie 2014, als sie erfolgreich an der Deutschen Rallye-Meisterschaft teilnahm.



**16** **Škoda Auto CZ  
Škoda Favorit 135 L, Bj. 92**  
Jan Červenka Úherce (CZ)  
Vitěslav Kodým (CZ)



**18** **Lancia Fulvia Coupé 1.3, Bj. 71**  
Manuel Roth Oberwil (CH)  
Jan Lüchinger (CH)

**17** **Porsche 914-6 GT, Bj. 70**  
Dominik an der Heiden Wesel (D)  
Werner Neugebauer (D)



**19** **Elysee  
Lancia Fulvia 1,3 S, Bj. 72**  
Reiner Seume Düsseldorf (D)  
Julian Seume (D)



**20** **Škoda Auto Deutschland  
Škoda 120 L, Bj. 85**  
Jens Herkommer Schwarzenberg (D)  
Andrea Sudeck (D)

**21** **Mercedes-Benz (Baureihe  
W108) 280 se 3,5, Bj. 71**  
Christian Dierig Augsburg (D)  
Hendrik van Delden (D)



Die Teams



**22** Oldtimersport.net  
Lancia Fulvia 1.3 S, Bj. 71  
Hans Taute Hofgeismar (D)  
Marcel Humme (D)



**23** Škoda-Oldtimer IG  
Škoda 130 RS Coupé, Bj. 78  
Herbert Gartenschläger Schönwalde-  
Glien (D), Alexander de Becker (D)



**24** SLC Rallye Team  
Mercedes 350 SLC, Bj. 71  
Rainer Brunotte Sen. Monaco (MC)  
Rainer Brunotte Jun. (D)



**25** Kfz-Friedrichs  
Opel Ascona A Rallye, Bj. 72  
Horst Friedrichs Oberzissen (D)  
Jörg Friedrichs (D)



**26** Oldsmobile Delta 88 Royale  
Convertible, Bj. 71  
Hannes Streng Fürth (D)  
Georg Höfler (D)



**27** Leyland Mini 1000  
MK II, Bj. 72  
Peter Caspar-Bours Aachen (D)  
Matthias Caspar-Bours (D)



Türdesign. Gern gesehen.



dpi türdesign GmbH  
Am Schornacker 109  
46485 Wesel  
Telefon 0281/ 95 24-0 · [www.dpi-tuerdesign.de](http://www.dpi-tuerdesign.de)



Die Teams



**28** Team Seat Deutschland  
Seat 127, Bj. 73  
Tim Westermann (D)  
Alexander Voigt (D)



**29** IbH-Team - Monte  
Porsche 911 Coupé, Bj. 74  
Hans Brückmann Düsseldorf (D)  
Gabriele Brückmann (D)



**30** Innocenti Mini  
Cooper 1300, Bj. 75  
Heinrich Resch Gründau (D)  
Detlef Göddel (D)



**31** Westlake Reifen  
Porsche 911 SC, Bj. 75  
Jan Hennen Kandel (D)  
Sylke Lambert (D)



**32** Mercedes-Benz 450 SLC  
Rallye, Bj. 76  
Ulf Kaufmann Ulm (D)  
Maximilian Kaufmann (D)



**33** Porsche 911 SC 3.0, Bj. 76  
Peter Göhringer Karlsruhe (D)  
Stefan Göhringer (D)

WIR KENNEN UNS. AUS IHREM AUTO.



Unsere 640 Mitarbeiter in fünf Werken entwickeln und produzieren Stanz- und Umformteile, Baugruppen und Verstell-systeme. Wir beliefern namhafte Fahr-zeughersteller und Zulieferer in aller Welt. Auch wenn man unsere Produkte nicht auf den ersten Blick wahrnimmt, ist

ihre Bedeutung offensichtlich: Als tragen-de Teile der Karosseriestruktur, als Kern-stück von Abgasanlagen oder als Wär-meabschirmung im Motorraum sorgen sie quasi unsichtbar dafür, dass moder-ne Automobile komfortabel, sicher und energiesparend unterwegs sind.



Mehr über unser Unternehmen, unsere Produkte und attraktive berufliche Perspektiven für junge Menschen und engagierte Fachkräfte erfahren Sie auf unserer Homepage.



Martin Metallverarbeitung GmbH  
Am Hummelsberg 6  
96237 Ebersdorf / Coburg  
Tel. +49 (0) 95 62 / 94 02-0  
e-Mail: info@martin-metall.de  
www.martin-metall.de



## Die Teams



**34** Porsche 911, Bj. 77  
Norbert Schrader *Willich (D)*  
Roman Viets *(D)*



Westlake Reifen  
Porsche 924 Gruppe 4, Bj. 77 **35**  
Michael Küke *Essen (D)*  
Joachim Carl *(D)*



**36** BMW 528 Limousine, Bj. 77  
Otto Schröfelbauer *Ingolstadt (D)*  
Silvia Riegler *(D)*



Team HD Oiltech  
Peugeot 504 GL, Bj. 77 **37**  
Helge Holck-Dykesteen *Stavanger (N)*  
Ove Torsteinbø *(N)*



**38** Ford Escort Mk II, Bj. 78  
Clive Biester *Pattensen (D)*  
Samantha Biester *(D)*



IbH-Team - Monte  
Porsche 911 SC Coupé, Bj. 83 **39**  
Detlef Brauweiler *Neu-Isenburg (D)*  
Heidy Loeff-Brauweiler *(NL)*

# GESCHICHTE KANN MAN SCHREIBEN. ODER BAUEN.



## ŠKODA. Automobile seit 1905.

Leidenschaft war der Antrieb unserer Firmengründer Václav Laurin und Václav Klement, ihr erstes Auto zu bauen. Daran hat sich bei ŠKODA bis heute nichts geändert. Doch Leidenschaft alleine genügt nicht. Deswegen kommen bei ŠKODA auch nur hochwertige Materialien und moderne Technologien zum Einsatz. Und die haben wir seit unserer Firmengründung natürlich bis ins Kleinste perfektioniert. Das heißt: Sie bekommen nicht nur ein Fahrzeug auf dem neuesten Stand der Technik, sondern auch das Know-how aus über 100 Jahren Automobilbau und Motorsport. Weitere Informationen erhalten Sie bei Ihrem ŠKODA Partner, unter 0800/99 88 999 oder [www.skoda-auto.de](http://www.skoda-auto.de)

Die Teams



**40** IbH-Team - Histo  
Porsche 924 Turbo, Bj. 79  
Karsten Wohlenberg Königstein (D)  
Monika Wohlenberg (D/USA)

**41** Team Automotion  
Daimler-Benz 350 SLC, Bj. 79  
Joachim Zeunges Mollhagen (D)  
Frederik Zeunges (D)



**42** IbH-Team - Histo  
Porsche 911 SC, Bj. 80  
Klaus Schepper Herford (D)  
Ute Schepper (D)

**43** Porsche 911 SC, Bj. 80  
Dr. Wolfgang Brunk Ludwigsburg (D)  
Heiner Schaufelberger (D)



**44** Küng Classics  
Mazda 626 GLS, Bj. 80  
Oliver Steil Wollerau (D)  
Roman Küng (CH)

**45** IbH-Team - Monte  
Daimler Benz 280E, Bj. 80  
Thomas Haffa München (D)  
Daniel Haffa (D)



**4. IN MEMORIAM FRITZ B. BUSCH BODENSEE Auto Bild klassik 2015**  
7.-9.5.

**JETZT ANMELDEN UND IM MAI DURCHSTARTEN!**

Fahren Sie mit bei der Bodensee-Klassik vom 7. bis 9. Mai 2015

Bereits zum vierten Mal geht es in die wunderschöne Bodensee-Region. Es warten viele neue Strecken und Highlights auf Sie: grandiose See- und Alpenpanoramen, herrliche Straßen, malerische Landschaften und Orte und viele tolle Etappen-Events. Lassen Sie sich dieses unvergessliche Erlebnis für Oldtimer und Youngtimer nicht entgehen und fahren Sie mit!

**Anmeldung und alle Infos zur Rallye unter: [www.bodensee-klassik.de](http://www.bodensee-klassik.de)**



Wir leben Autos.

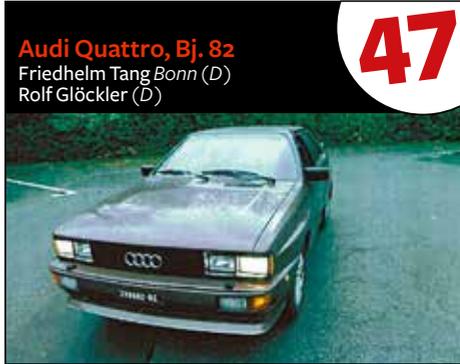


Die Teams



**46**

**Fiat Ritmo  
Abarth 125 TC, Bj. 82**  
Reto Hosig *Wädenswil (CH)*  
René Hosig *(CH)*



**47**

**Audi Quattro, Bj. 82**  
Friedhelm Tang *Bonn (D)*  
Rolf Glöckler *(D)*



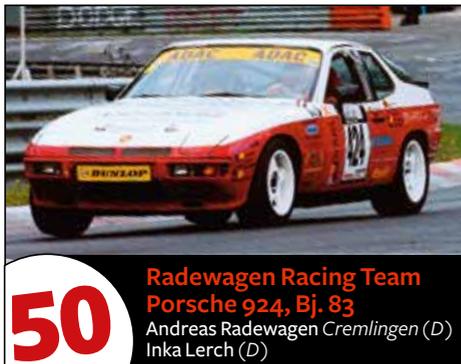
**48**

**Bader  
Volkswagen Golf 1, Bj. 82**  
Udo Lenz *Meerbusch (D)*  
Jürgen Bader *(D)*



**49**

**Urquattro-Team  
Audi Ur-Quattro, Bj. 83**  
Dietmar Gornig *Meyenburg (D)*  
Stephan Hinze *(D)*



**50**

**Radewagen Racing Team  
Porsche 924, Bj. 83**  
Andreas Radewagen *Cremlingen (D)*  
Inka Lerch *(D)*



**51**

**Clou-Team  
BMW 635 CSI, Bj. 83**  
Eberhard Werth *Rodgau (D)*  
Rüdiger Euler *(D)*

**ELYSEE**



SEIT 1960

DÜSSELDORF / GERMANY



**Der RALLY TIMER I** – eine einzigartige Uhr aus dem Hause ELYSEE – gebaut für Gleichmäßigkeitsprüfungen im Ralliesport. Die Drücker sind wie bei einer Stoppuhr am oberen Gehäuserand angebracht. Die Lünette ist so bedruckt, dass man die Restzeit einer Rallye-Gleichmäßigkeitsprüfung sekundengenau einstellen kann. Das Chronographen-Uhrwerk misst nicht nur die Sekunden, es zeigt auch die 1/20 Sekunden-Schritte an. Nahe der 4h-Position ist das Datum ablesbar. Zum Schutz dieser hochwertigen Uhr ist ein Saphirglas verbaut. Der Gehäuseboden ist geschraubt und gewährt damit eine Wasserdichtigkeit von 10 ATM. Für Nachtfahrten ist dieses Modell mit komplett lumineszierendem Zifferblatt in jeder Situation perfekt ablesbar. Der RALLY TIMER I ist mit weißem und grauem Zifferblatt erhältlich.

[www.elysee-watches.com](http://www.elysee-watches.com)



**52** BMW Group Classic  
BMW 320i, Bj. 84  
Alexander Ostern (D)  
Stefan Behr (D)



**53** Auto Piazza Classic  
Porsche 928 S, Bj. 84  
Frank Hönsch Elsdorf (D)  
Wilhelm Friedrich Lauterborn (D)



**54** BMW Group Classic  
BMW 316, Bj. 84  
Michael von Klodt (D)  
Benjamin Voß (D)



**55** Audi Coupé, Bj. 85  
Michael Nover Leichlingen (D)  
Wolfgang Nover (D)



**56** Audi 200 Turbo, Bj. 86  
Karl-Heinz Ehrhardt Magdeburg (D)  
Helma de Vries (D)



**57** Porsche 924 S, Bj. 86  
Friedrich von der Leyen  
Neukirchen-Vluyn (D)  
Dr. Friedrich Ludwig Hausmann (D)

# FOTO SERVICE



Wir begleiten Ihre Rallye von A bis Z,  
die besten Prüfungen, die beste Action!

Täglich fünf Motive per E-mail während der Rallye  
Plus ca. 60 Fotos als Downloadlink nach  
der Veranstaltung

**€ 250,-\***

\*Komplettpreis bei Buchung bis zum Start  
der Rallye, danach 50% Zuschlag



Für weitere Informationen oder Anmeldung,  
besuchen Sie bitte [www.rssp.eu/histo](http://www.rssp.eu/histo).

## Die Teams



**58** Audi Quattro Coupé, Bj. 86  
Johannes auf der Lanver Ahlen (D)  
Walter Rehe (D)



**WMR Historic**  
BMW 325iX, Bj. 86  
Theo Wellmann Ascheberg (D)  
Udo Volckmann (D)

**59**



**60** Klassik-Garage Hamm  
BMW 320i, Bj. 88  
Heinz-Jürgen Grewe Hamm (D)  
Jutta Franken (D)



**TKW Armaturen**  
Porsche 928 GT, Bj. 89  
Klaus Tropp Hanau (D)  
Fabian Heger (D)

**61**



**62** Porsche 911, Bj. 69  
Hans Werner Wessel Ahlen (D)  
Gottfried Burckhardt (D)



**Mercedes Benz**  
190E 2,5-16V, Bj. 90  
Torsten Müller Berlin (D)  
Bernd Reibeholz (D)

**63**



marx+moschner

TEXTILE BILDWELTEN



### Unsere Leistungen - Ihr Nutzen

- Projektplanung
- 3D-Rendering
- Textildruck bis 5m Breite
- kompletter Service für Messe- und Displaysysteme
- Werbetechnik
- europaweite Montagen

### Marx + Moschner GmbH

Wigeystraße 18 - 20  
57368 Lennestadt

Tel.: 0 27 23 - 96 68-0

Fax: 0 27 23 - 96 68 15

mail: info@marx-moschner.de

www.marx-moschner.de

www.marx-moschner24.de

**PRÄSENTATIONSSYSTEME**  
FÜR MESSE, SHOP & ARCHITEKTUR



## Die Teams



64

### Subaru Legacy Turbo, Bj. 91

Andrik Aschoff *Kempten (D)*  
Jürgen Aschoff *(D)*



65

### Audi Quattro Typ 85, Bj. 91

Willi Mayer *Bisingen (D)*  
Christina Mayer *(D)*



66

### Team Schlossgarage Audi S2, Bj. 91

Thomas Richter *Werne (D)*  
Josef Dumpe *(D)*



67

### Lancia Delta Integrale HF 2.0 16V, Bj. 92

Dirk Appel *Nordkirchen (D)*  
Daniel Dumpe *(D)*



68

### Porsche 993 Carrera 4, Bj. 94

Peter Martin *Coburg (D)*  
Maren Caroline Bohl *(D)*



69

### Wilhelm Theis GmbH BMW 850 CSI, Bj. 94

Burkhardt Theis *Bad Marienberg (D)*  
Bernd Stahl *(D)*



Mehr unter [www.porsche.com/classic](http://www.porsche.com/classic)

## Investieren Sie in Kunst. Handwerkskunst.

### Porsche Classic Originalteile.

Mehr als 70% aller jemals gebauten Porsche Fahrzeuge fahren heute noch. Wir sorgen dafür, dass es so bleibt. Mit Qualität „Made in Germany“ – und mehr als 52.000 Porsche Classic Originalteilen. Erhältlich bei Ihrem Porsche Classic Partner sowie in Ihrem Porsche Zentrum. Eine Auswahl finden Sie auch im Porsche Classic Online Shop unter [www.porsche.de/classic-shop](http://www.porsche.de/classic-shop)



PORSCHE



Nach Differenzen mit dem Aufsichtsrat verließ August Horch die Horch-Werke und rief 1910 in Zwickau eine neue Marke ins Leben – Audi, die lateinische Übersetzung des Namens Horch.

Eine symbolisierte Eins thronte bald als Markenzeichen auf dem Kühler als Sinnbild für die Qualität dieser Wagen. Der nach dem ersten Weltkrieg gebaute Typ M mit Sechszylindermotor fand viel Beachtung, war aber zu teuer. 1932 wurde die Firma Teil der Auto Union. Dem Audi Front mit Vorderantrieb folgte 1938 der viel versprechende 920 mit Heckantrieb, doch der Krieg vereitelte den Erfolg. 1940 wurde der vorerst letzte Audi gebaut.

1965 griff die Auto Union in Ingolstadt den Markennamen Audi wieder auf. Mit dem Modell 100 von 1968 gewann die Marke schnell an Bedeutung. Der richtige Durchbruch gelang der Marke aber erst in den 80er-Jahren mit dem Quattro. Die sportliche Limousine mit Allradantrieb, Turboaufladung und dem charakteristischen Fünfzylindermotor eroberte über den Rallyesport die Welt. Von 1981 bis 1986 gewann Audi zwei Mal die Fahrer- und zwei Mal die Marken-WM. Bei der „Monte“ feierten die Quattro-Bändiger Walter Röhrl, Stig Blomqvist und Hannu Mikkola 1984 einen überragenden Dreifachsieg. Unvergessen ist bis heute aber vor allem das spektakuläre Flügelmonster namens Audi S1.



Die 1916 gegründeten Bayerischen Motoren Werke waren anfangs auf dem Flugzeugsektor aktiv, später wurden Motorräder zum Zugpferd von BMW. 1928 übernahmen die Münchner die Dixi-Werke. Der

Dixi, ein Lizenzbau des Austin Seven, war das erste BMW-Automobil.

1933 stellte BMW mit dem Typ 303 seinen ersten Sechszylinderwagen vor, zur Legende wurde der Sportwagen 328. Nach dem Krieg geriet das Werk in finanzielle Schwierigkeiten – auch die Strategie war unklar. Zwischen der ab 1955 gebauten Isetta und den noblen Sechs- und Achtzylinderwagen wie Barockengel, 503 und 507 klaffte eine große Lücke im Programm.

Der BMW 700 war die Rettung. Mit dem Zweizylinder-Kleinwagen boten die Bayern eine sportliche Alternative zum VW Käfer. In den 60er-Jahren ging es mit BMW aufwärts – auch sportlich. Die Münchner konzentrierten sich zwar hauptsächlich auf die Formel 2 und den Tourenwagensport, waren aber auch bei Rallyes erfolgreich, unter anderem mit dem Gewinn des Europameistertitels durch Sobieslaw Zasada 1971. Der 2002 sowie der 1986 vorgestellte M3 E30 sind bis heute die beliebtesten Rallyeautos aus dem Hause BMW.



Die 1899 in Turin gegründete Fabbrica Italiana Automobili Torino, kurz Fiat, hatte schon frühzeitig den Massen-Automobilismus im Fokus.

Bereits zu Beginn entwickelte Fiat vor allem einfache und robuste Gebrauchswagen wie den 501 von 1919 und leistete Pionierarbeit auf dem Gebiet vollwertiger Kleinwagen, wie der geniale 500, der als „Topolino“ (italienisch für Mäuschen) und der Nachfolger Nuova 500 bewiesen. Doch auch Mittelklassefahrzeuge mit praktischen und sportlichen Eigenschaften trugen den Namen Fiat. Im Laufe der Jahre wurde das Programm immer um-

fangreicher und beinhaltete auch Oberklasse-Autos oder Sportwagen.

Um den Bekanntheitsgrad der Marke zu steigern, setzte Fiat schon früh auf den Motorsport. Dabei sprang sogar der erste Sieg bei der Rallye Monte Carlo heraus: 1928 durch Jacques Bignan auf einem Fiat 509. Bis zum nächsten Triumph im Fürstentum sollten allerdings mehr als 50 Jahre vergehen. 1980 gewann Walter Röhrl auf einem 131 Abarth Mirafiori und legte damit den Grundstein für seinen ersten und Fiats dritten Weltmeistertitel.



Die 1903 gegründete Ford Motor Company war lange Zeit der weltgrößte Automobilhersteller. Gründer Henry Ford war überzeugt von der durch Massenmotorisierung geprägten Zukunft und führte als erster Hersteller die Fließbandfertigung ein.

Ab 1908 wurde das legendäre T-Modell gebaut, bei dem die Umstellung auf die neue Fertigungstechnik zu enormen Absatzzahlen führte. Bis 1972 hielt die Tin Lizzy mit rund 15 Millionen Exemplaren den Produktionsrekord. Ford expandierte schnell in andere Länder und war schon seit 1911 in England vertreten. 1930 begannen die Bauarbeiten für das deutsche Werk in Köln, wo sich noch heute der Europa-Sitz von Ford befindet. Die erste Eigenentwicklung war der Taunus von 1939.

Für die Rallye-Aktivitäten der Marke mit dem blauen Oval waren aber fast ausschließlich die Engländer verantwortlich. Seit den 60er-Jahren entstanden Inhouse in Boreham und später bei der Partnerfirma M-Sport in Cumbria so großartige Driftmaschinen wie der Escort Mk1 und Mk2,

der RS200, Sierra und Escort Cosworth sowie Focus und Fiesta WRC. Mit sieben Siegen ist Ford zudem der dritterfolgreichste Hersteller in der Geschichte der Rallye Monte Carlo.



1906 gründete Vincenzo Lancia seine eigene Automobilfirma. Der Rennfahrer war bekannt dafür, erst

nach der Entwicklung auf die Kosten zu schauen. So wurden aufwändige Motoren, komplexe Karosserien und sportliche Fahrwerke gebaut.

„Marke der Ingenieure“: So lautete der Spitzname von Lancia, das mit zahlreichen Innovationen Einfluss auf die Automobilgeschichte nahm. Stehende Ventile, ein abnehmbarer Zylinderkopf, Einzelradaufhängung, hydraulische Stoßdämpfer und das erste Auto mit selbsttragender Karosserie – die Italiener zeigten oft mit ausgefallenen Lösungen, was konstruktiv möglich war. Die Kehrseite waren regelmäßige finanzielle Schwierigkeiten, die 1969 zur Übernahme durch Fiat führten.

Zudem verursachte das Engagement im Motorsport hohe Kosten. Bei der Rallye Monte Carlo z. B. ist Lancia bis heute der erfolgreiche Automobilhersteller. Zwischen 1954 und 1992 feierten die Lancisti 13 Siege mit sechs verschiedenen Modellen (Aurelia, Fulvia, Stratos, 037 Rally, Delta S4, Delta). Die Motorsportfolge des Delta Integrale sorgten für ein kräftiges Aufflammen der Marke. Die Aufgabe der sportlichsten Volumen-Marke im Fiat-Konzern wurde seither jedoch auf Alfa Romeo übertragen.



Die Mazda-Geschichte reicht bis ins Jahr 1920 zurück. Zunächst

veredelte das Unternehmen Kork, ab 1928 wurden Maschinenteile gefertigt. Wenig später produzierte Mazda die ersten Motorräder, Dreiräder und Lkw.

1960 präsentierte Mazda den Kleinwagen R360. 1961 erwarb das Unternehmen von NSU die Lizenz zum Bau des Wankelmotors und präsentierte mit dem 1967 vorgestellten Cosmo das erste Serienfahrzeug mit Kreiskolbenmotor – diese Technologie sollte über Jahre das Markenzeichen des Herstellers sein. Bis 2010 gehörten Mazda-Modelle mit Wankelmotor zum Modell-Programm.

Ein Wankelmotor befeuerte auch das heißeste Motorsportgerät der Japaner: den Mazda 787B, der 1991 überraschend in Le Mans siegte. Das erfolgreichste Rallyeauto war dagegen mit einem gewöhnlichen Ottomotor ausgestattet. Der 323 4WD bescherte Mazda drei WM-Siege, bei der „Monte“ war Gesamttrang vier das beste Ergebnis.

Eine besondere Rolle in der Geschichte von Mazda spielte der 1989 erschienene MX-5. Der Roadster wurde zum Bestseller und sorgte für massive Lieferprobleme – ursprünglich waren 5.000 Mazda MX-5 pro Jahr geplant, doch schon in den ersten beiden Jahren lagen die Produktionszahlen bei über 140.000 Exemplaren.



**Mercedes-Benz**

Mercedes-Benz ist einer der ältesten Automobilhersteller der Welt. Karl Benz und Gottlieb Daimler bauten 1886 unabhängig voneinander die ersten Benzin-Motorwagen und gelten daher als die Erfinder des Automobils.

1926 wurden die Firmen Benz und Daimler zur Daimler-Benz AG vereint, die Fahrzeuge hießen künftig Mercedes-Benz. Kurz zuvor hatte die Kom-

pressor-Ära begonnen, die mit 500 K und 540 K ihre Blütezeit erlebte.

Mercedes zeichnete sich seit jeher durch Sicherheit, Zuverlässigkeit und wertige Konstruktion aus. Am besten transportiert das der Technologieträger S-Klasse. Hier demonstrieren die Stuttgarter, was auf dem Gebiet der Fahrzeug- und in erster Linie der Sicherheitstechnik machbar ist.

Doch auch Sportlichkeit ist ein fester Bestandteil der Mercedes-DNA. In der 50er- und 60er-Jahren waren die Stuttgarter im Rallyesport ähnlich dominant wie heutzutage in der Formel 1. „Sternfahrer“ wie Werner Engel, Eugen Böhringer oder Walter Schock siegten im 300SL oder in der „Heckflosse“ bei praktisch allen namhaften Rallyes in Europa, darunter auch bei der Rallye Monte Carlo (1960).



Die Marke MG wurde 1923 als „Morris Garages“ im englischen Oxford gegründet. Im Zeichen des achteckigen Markenlogos war die Marke auf den Bau kleiner Sportwagen spezialisiert.

Der Sportwagenhersteller blickt auf eine sehr bewegte Vergangenheit mit vielen Besitzerwechseln zurück: In den 50er-Jahren schlüpfte MG zusammen mit Austin und Morris unter das Dach des Nuffield-Konzerns. Dieser firmierte später um in die British Motor Corporation und dann in die British Leyland Motor Corporation, die nahezu alle britischen Automarken unter einem Dach vereinte.

Nach wirtschaftlichen Schwierigkeiten wurde MG 1994 von BMW, im Jahr 2000 von der

Phoenix-Venture Group und 2005 von einem chinesischen Autobauer übernommen. Seit 2006 firmiert die Marke unter chinesischer Leitung als MG Motor UK. Aktuell bietet der Hersteller zwei Modelle an.

Der Motorsport spielte in den Aktivitäten von MG immer eine große Rolle. In den 50er- und 60er-Jahren war MG auf der Rundstrecke ebenso zu Hause wie im Rallyesport. 1985 gab die Marke mit dem Gruppe-B-Monster MG Metro 6R4 ein spektakuläres, aber leider erfolgloses Rallye-Comeback.



1959 kam der von Sir Alec Issigonis entwickelte Mini auf den Markt. Der britische Kleinwagen wurde bis 2000 unter verschiedenen Markennamen verkauft. Seit 2001 ist Mini eine eigenständige Marke der BMW-Gruppe.

Die Erfolgsgeschichte des Mini begann 1959. Damals stellte der von Alec Issigonis für die British Motor Corporation (BMC) gezeichnete Kleinwagen nicht weniger als eine Revolution dar: Er hatte Frontantrieb, einen quer eingebauten Motor mit darunter platziertem Getriebe und bot trotz seiner geringen Außenlänge Platz für vier Personen. Und einen kleinen Kofferraum hatte er auch noch.

Der Mini avancierte schnell zum Verkaufsschlager. Dabei half ihm sein klassenloses Image sowie seine unglaublichen Erfolge im Rallyesport, allen voran bei der Rallye Monte Carlo. Der Mini Cooper S gewann den Winter-Klassiker 1964, 1965 und

1967 und hätte auch 1966 triumphiert, wäre der Wagen nicht wegen falscher Lampen disqualifiziert worden.

Der Mini wurde 41 Jahre lang produziert und überlebte die turbulenten Jahre der britischen Automobilindustrie. So wurde er unter den Namen BMC, BMH, British Leyland, AUTHI, Innocenti, Austin Motor Company und MG Rover Group verkauft. 1994 erwarb BMW die Rover Group, seit 2001 läuft die Neuinterpretation des Klassikers vom Band.



Die Firma Olds Motor Works begann 1897 unter dem Markennamen Oldsmobile in Lansing, Michigan, mit der Produktion von Fahrzeugen. Damit war Oldsmobile nach Mercedes und Peugeot eine der am längsten für Automobile benutzten Markennamen.

1908 übernahm General Motors (GM) die von Ransom Eli Olds gegründete Firma und verwendete die Marke Oldsmobile bis 2004 weiter. Am 29. April 2004 stellte GM die Traditionsmarke wegen rückläufiger Absatzzahlen jedoch ein. Die Olds Motor Works waren noch vor Ford der erste kommerziell erfolgreiche Automobilhersteller

der USA, der in Großserie produzierte. In der 107-jährigen Geschichte der Marke wurden bei GM 35 Millionen Oldsmobiles hergestellt; fast die Hälfte davon im Werk Lansing.

In den 1960er- und 1970er-Jahren war Oldsmobile eine der erfolgreichsten Marken auf dem US-amerika-

**Mit 19 Marken aus 9 Ländern ist die Vielfalt größer als bei der echten Monte**

nischen Kontinent und stand auch für technische Besonderheiten und Innovationen. Im Motorsport trat die Marke außerhalb der USA nur ganz selten in Erscheinung. Einer der wenigen bedeutenden Erfolge ereignete sich bei der Carrera Panamericana 1950 statt, bei dem Straßenrennen über 3500 Kilometer quer durch Mexiko siegte ein Oldsmobile 88.



1862 baute Adam Opel seine erste Nähmaschine, kurze Zeit später folgte das erste Fahrrad. Der Bekanntheitsgrad und das Renommee der Firma wuchsen und Opel wurde zu einem der größten Arbeitgeber in Rüsselsheim.

1898 begannen die fünf Söhne des Firmengründers mit dem Automobilbau und präsentier-

ten den Patent-Motorwagen, ab 1902 realisierte die Firma eigene Konstruktionen. 1928 wurde Opel von GM übernommen. In den 1960er- und 70er-Jahren befand sich die Marke Opel auf dem Höhepunkt: Mit Kadett, Rekord, Commodore und den repräsentativen Wagen der KAD-Baureihen (Kapitän, Admiral und Diplomat) und den sportlichen Modellen GT, Manta und Monza konnte Opel fast jeden Käuferwunsch bedienen.

In diese Zeit fallen auch die größten Rallye-erfolge der Rüsselsheimer. 1974 gewann Walter Röhrl auf einem Opel Ascona A die Europameisterschaft, 1975 die Rallye Akropolis. 1982 setzte sich der „Lange aus Regensburg“ im Ascona B nicht nur bei der „Monte“ gegen die favorisierten

Audi Quattro durch, er holte sogar den Fahrertitel nach Deutschland.

Es folgte der Umstieg auf Frontantrieb, mindere Blechqualität und die Einstellung der Oberklasse. Opel geriet in den Jahren nach dem WM-Titel durch diese verfehlte Modellpolitik in Schwierigkeiten.



Die Firma Peugeot besteht seit mehr als 200 Jahren. Zunächst fertigten die Franzosen Gewürzmühlen, ehe Armand Peugeot 1890 mit der Entwicklung eines Benzin-Kraftwagens begann. Ein Jahr zuvor hatte er mit Léon Serpollet ein dreirädriges Fahrzeug mit Dampftrieb gebaut.

Vor dem ersten Weltkrieg hatte das Unternehmen Peugeot bereits 30.000 Autos hergestellt. Der Typ 201 von 1929 eröffnete die bis heute fortgeführte Reihe der Modellbezeichnungen: Drei Ziffern mit einer Null in der Mitte. Der Peugeot 402 von 1935 erregte wegen seiner aerodynamischen Karosserie und dem komplett versenkbaren Klappverdeck große Aufmerksamkeit.

Für die Eleganz mancher Nachkriegskonstruktion sorgte der Designer Pininfarina, der erstmals am 403 von 1955 Hand anlegte. Mit dem fünf Jahre später präsentierten 404 trat die Marke auch wieder in der gehobenen Mittelklasse an, während der 1965 präsentierte 204 zum ersten Peugeot mit Frontantrieb wurde.

Ein besonderes Modell war auch der kleine Peugeot 205, der in den 80er-Jahren nicht nur zum Verkaufshit wurde, sondern sich auch im Motorsport gut in Szene setzte: 1985 und 1986 gewann

Peugeot mit dem „Gruppe-B-Monster“ 205 Turbo 16 jeweils beide Weltmeistertitel. Den ersten WM-Triumph leitete übrigens ein gewisser Ari Vatanen mit dem Sieg in Monte Carlo ein.



Porsche ist das Synonym für sportliche Autos. Die Ursprünge der Marke liegen in Österreich, wo Ferdinand Porsche zunächst für die Vereinigte Elektrizitäts-AG und später für die Wiener Hoffabrik Ludwig Lohner & Co tätig war.

1899 entwickelte er das erste Elektro-Automobil, den Lohner-Porsche. 1931 gründete er in Stuttgart ein Konstruktionsbüro. Die Geschichte von Porsche als Automobilhersteller begann aber erst 1948, als in Stuttgart-Zuffenhausen auf Basis des VW Käfer ein sportliches Auto entstand, das als Typ 356 ein großer Erfolg werden sollte. Zwischen 1950 und 1963 wurden auch Landmaschinen wie die Porsche-Traktoren produziert.

1963 wurde der 911 vorgestellt, der zum bekanntesten Sportwagen der Welt werden sollte. Die erste Motorsport-Erfahrung sammelte der „Elfer“ übrigens heute vor genau 50 Jahren mit einem Einsatz bei der Rallye Monte Carlo 1965, den das Versuchsauto auf Platz vier beendete. 1968, 1969, 1970 und 1978 fuhr der Kultsportwagen im Fürstentum jeweils zum Gesamtsieg.

Neben Heckmotorwagen entstanden in Zuffenhausen der VW-Porsche 914 mit Mittelmotor sowie der 924, 944, 968 und 928 mit Frontmotoren. Das sportliche Renommee der Firma rührt von erfolgreichen Renneinsätzen mit mehr als 23.000 Siegen her.





Der schwedische Autohersteller Saab konzentrierte sich nach der Firmengründung anno 1937 zunächst auf den Bau von Flugzeugen. Erst 1947 folgte eine eigene Pkw-Sparte.

1989 gingen die Schweden eine Partnerschaft mit General Motors ein. Als der US-Konzern in finanzielle Schieflage geriet, war auch das Schicksal von Saab lange Zeit ungewiss. Saab gehörte eine Weile dem niederländischen Sportwagenhersteller Spyker an, im Juni 2012 hat das schwedische Unternehmen NEVS (National Electric Vehicle Sweden) die Anlagen und Immobilien von Saab übernommen.

Während NEVS die Marke Saab vor allem im Segment der Elektroautos etablieren möchte, war Saab früher lange Zeit für seine Turbo-Benzinmotoren bekannt, die auch im Rallyesport erfolgreich eingesetzt wurden. Was kaum jemand weiß: Der erste Sieg eines turbobefeuerten Autos in der Rallye-WM geht nicht auf den Audi Quattro und auch nicht auf den Renault 5 Turbo zurück, sondern auf den Saab 99 Turbo (Schweden Rallye 1979).

Die große Saab-Ära im Motorsport war aber noch viel früher. In den frühen 60ern gehörte die Marke aus Trollhättan mit dem kleinen Saab 96 und Fahrern wie Erik Carlsson zur absoluten Spitze. Der Beweis: unter anderem drei Siege bei der RAC Rally und zwei bei der Rallye Monte Carlo.



SEAT wurde 1950 gegründet und ist der einzige Automobilhersteller aus Spanien. Seit 1986 gehört das Unternehmen vollständig dem VW-Konzern an.

Der Firmensitz der Sociedad Española de Automóviles de Turismo (Seat) ist in Martorell, rund 35 km nordwestlich von Barcelona. Der ehemalige Staatsbetrieb ist bekannt für preisgünstige und kompakte Fahrzeuge. Bis 1979 fertigte Seat ausschließlich Fiat-Modelle in Lizenz für den nationalen, durch Importzölle abgeschotteten, spanischen Markt. Dann kam es zum Zerwürfnis mit den Italienern und einer Kooperation mit VW. 1986 erfolgte die 100-prozentige Übernahme durch die Wolfsburger.

Fortan konnte Seat auf Technikkomponenten der deutschen Konzernmutter zurückgreifen. Der damalige Designchef Walter de Silva sorgte für ein emotionaleres Design, zudem wurden die Seat-Modelle sportlicher abgestimmt.

Trotz der Motorsport-Begeisterung der spanischen Fans trat Seat im Rallyesport nur sporadisch in Erscheinung. Kurz vor der Jahrtausendwende feierte die Marke mit dem Ibiza Kit Car und dem dreifachen Titelgewinn in der Zweiliter-Weltmeisterschaft die größten Erfolge. Das beste Ergebnis bei der „Monte“ geht aber auf das Jahr 1977 zurück, damals wurde Antonio Zanini im Seat 124D Especial Dritter.



Die Geschichte von ŠKODA begann 1895 in Böhmen, wo sich der Fahrradmechaniker Václav Laurin und der Buchhändler Václav Klement zusammenschlossen, um Fahrräder und später Motorräder zu bauen. 1905 bauten Laurin & Klement ihr erstes Automobil.

1925 übernahmen die in Pilsen ansässigen Škoda-Werke das Ruder, der Name änderte sich und in der Folgezeit brachte die Marke einige an-

gesehene Fahrzeuge auf den Markt. Bei Langstreckenfahrten und Rallyes beweisen die Modelle Škoda Popular und Rapid ihre Zuverlässigkeit.

Nach dem Zweiten Weltkrieg verhalfen Octavia und Felicia der Marke auch im Westen zu Ansehen. Mit dem 1000 MB begann 1964 die Heckmotorära. Über 20 Jahre hielt Škoda an diesem Konstruktionsprinzip fest und präsentierte stets weiterentwickelte Modelle. Einen Erfolgsschub brachte 1987 der Wechsel zum Frontantrieb, seit 1991 gehört Škoda der VW-Gruppe an.

Rallyes blieben auch nach Popular und Rapid das wichtigste sportliche Betätigungsfeld von Škoda. Während die Modelle der 70er- und 80er-Jahre besonders auf Gruppen- oder Klassensiege abzielten – z. B. Beispiel mit dem Škoda 130 RS bei der Rallye Monte Carlo 1977 –, mischen die Tschechen seit dem neuen Jahrtausend bei den ganz Großen mit.



Nach der Gründung von Fuji Heavy Industries (FHI) am 15. Juli 1953 und dem Bau des ersten Automobil-Prototyps P1 1954 suchte das Unternehmen nach einem Namen für die künftigen Fahrzeuge.

Da FHI aus sechs wiedervereinten Firmen des ehemaligen Konzerns Fuji Sanyo gegründet wurde, erfand der erste Präsident von FHI den Markennamen „Subaru“, was wörtlich sich zusammen tun oder vereinen bedeutet und gleichzeitig der japanische Name des Sternbilds der Plejaden ist. In Japan sieht man die sechs hellsten Sterne als das von alters her bekannte Sternbild Subaru an, so dass man dies als Vorbild für das Logo von Subaru wählte.

1958 ging das erste Modell, der Subaru 360, in Serie. Während die ersten Fahrzeugmodelle noch allesamt mit Zweiradantrieb ausgerüstet waren, machte sich Subaru seit den 70er-Jahren als Allrad-Spezialist einen Namen und ist heute der größte Hersteller von Allrad-Pkw.

Zu diesem eindeutigen Profil trugen auch die großen Rallyeerfolge der Marke bei. Mit dem Legacy und diversen Impreza-Modellen stellte Subaru seine 4WD-Kompetenz unter Beweis und errang von 1995 bis 1997 drei Mal die Marken-Weltmeisterschaft. Ebenso oft trug sich die Marke auch in die Siegerliste der Rallye Monte Carlo ein (1995, 1997, 2002).



Die Volkswagen AG – heute der zweitgrößte Automobilkonzern der Welt – hat ihre Ursprünge in der Entwicklung des KdF-Wagens durch Ferdinand Porsche in den späten 30er-Jahren. Dem Namen „Volkswagen“ wurde der Hersteller aus Wolfsburg mit dem Kultauto „Käfer“ aber erst nach dem Zweiten Weltkrieg gerecht.

„Herbie“ wurde bis 2003 gebaut und war mit über 21,5 Millionen gebauten Fahrzeugen lange Zeit das meistverkaufte Auto der Welt. Abgelöst wurde er schließlich von einem anderen Bestseller aus Niedersachsen – dem VW Golf, der 1974 eingeführt wurde und mittlerweile in der siebten Generation erhältlich ist.

Die beiden Verkaufsschlager waren auch für die ersten Rallye-Erfolge der Marke verantwortlich: Zu Beginn der 70er-Jahre sorgte der öster-

## Markenlexikon

reichische VW- und Porsche-Importeur mit dem „Salzburg-Käfer“ für Schlagzeilen, 1986 brachte der Golf 2 der Marke den wenig beachteten Gruppe-A-Weltmeistertitel. Seit 2013 mischt VW mit dem Polo R WRC auf den Rallyepisten jedoch ganz vorn mit: 2013 und 2014 gingen die WM-Titel für Fahrer und Hersteller jeweils nach Niedersachsen.

Aktuell gehören elf Marken zum Volkswagen-Konzern: VW, Audi, Bentley, Bugatti, Lamborghini, Porsche, Scania, Seat, Škoda, MAN und VW Nutzfahrzeuge.



1927 fertigte Volvo sein erstes Automobil. Die ersten Modelle der schwedischen Marke hatten einen starken amerikanischen Einfluss. Zunächst spielten die Pkw jedoch eine untergeordnete Rolle – das Geld spülte vorwiegend die Herstellung und der Verkauf von Lkw in die Kassen.

Erst mit dem 1944 präsentierten PV 444 und dem folgenden PV 544, beide als Buckel-Volvo bekannt, gewannen die Personenwagen an Bedeutung. Beide Modelle, eigentlich als kleine wirtschaftliche Wagen konstruiert, bewiesen ihre sportlichen Talente auch bei Motorsportveranstaltungen. 1958 und 1964 gewannen die robusten skandinavischen Autos jeweils die Rallye-Europameisterschaft, 1965 gewann ein PV544 sogar die beinharte East African Safari Rallye.

Der Amazon war aus ähnlichem Holz geschnitzt, aber im Motorsport weniger erfolgreich. Zu den attraktivsten Volvo zählt das P1800 Coupé von 1959 und dessen Kombiversion P1800 ES, bekannt als Schneewittchensarg.

Die späteren Volvo-Generationen folgten dem Firmenmotto „Sicherheit aus Schwedenstahl“, was die Typen 140 und 240 mit kräftigen Stoßstangen unterstrichen. Volvo hat stark dazu beigetragen, den Kombi von einem Handwerkerauto zu einem Familienmobil zu machen.

## Meisterbetrieb Engel

### Heizung & Sanitär GmbH

### Heizkraft- & Pharmaanlagen – Lüftung

Email: [guido.engel@t-online.de](mailto:guido.engel@t-online.de)



## Außergewöhnliche Teilnehmer-3



*Mit Hilfe des Saab-Museums schuf die Oldtimer Markt eine perfekte Kopie von Carlssons 1963er-Siegerwagen*



## Alter Schwede neu gemacht

### Der Spirit von Erik Carlsson fährt mit

**B**MC, Citroën, Ford, Mercedes, Triumph und Volvo – all diese Hersteller schickten Werksabornungen zur Rallye Monte Carlo 1963 und mussten sich am Ende einem Wagen mit Dreizylinder-Zweitakt-Motor, 841 Kubik und 70 PS geschlagen geben. Der große Erik Carlsson (1,90 m, 110 kg) führte den kleinen Saab 96 zum zweiten Mal in Folge zum Sieg. Während das Originalauto an eine alte Dame verkauft und verschrottet wurde, erinnert seit 2011 ein Nachbau an den großen Moment der Mannschaft aus Trollhättan. In einem Restaurierungsprojekt hat die Zeitschrift Oldtimer Markt ein gammeliges hellblaues Straßenauto in eine perfekte Kopie des Monte-Siegers verwandelt. „Der ist besser als ein Werkswagen“, adelte Erik Carlsson das ‚Markt-Auto‘ bei einer Probefahrt. „Damit meinte er sicher nur die Sitze und die Lackierung“, gibt sich Chefredakteur Peter Steinfurth bescheiden. Wohl wissend, dass der Motor vom selben Mann getunt wurde wie früher die Werkswagen. Die Rallye Monte Carlo Historique hat der 96er schon bezwungen – jetzt erfolgt der erste Versuch bei der AvD-Histo-Monte. Sebastian Klein



Preise für die Sieger

# Edle Uhren von ELYSEE winken in Monaco

## Deutscher Luxushersteller stellt die Preise für die drei besten Teams

Seit 1911 bedeutet ein Sieg bei der Rallye Monte Carlo Ruhm und Ehre. Bei der AvD-Histo-Monte gibt es für jene Teams, die auf den ersten Plätzen den Hafen von Monaco anlaufen, noch ein edles Präsent obendrauf.



### 1. Preis: ELYSEE RALLY TIMER I

Diese hochwertige Uhr aus der Edition Graf Berghe von Trips wurde speziell für Gleichmäßigkeitsprüfungen im Rallegesport entwickelt. Mit dieser Stoppuhr kann man nicht nur die Restzeit einer Rallye-Gleichmäßigkeitsprüfung sekundengenau einstellen, das Chronographen-Uhrwerk zeigt auch die 1/20 Sekunden-Schritte der Zeit an. Ebenfalls wichtig für den Rallyeeinsatz: Die Uhr ist wasserdicht, durch kratzfestes Saphirglas äußerst robust und das lumineszierende Zifferblatt auch nachts perfekt ablesbar.

### 2. Preis: ELYSEE KERPEN

Ebenfalls aus der Edition Graf Berghe von Trips stammt das Modell Kerpen, benannt nach dem Geburtsort der Rennfahrer-legende. Dank seines hochwertigen Edelstahlgehäuses und des Vintage-Lederarmbands mit rotem Innenfutter ist dieser Chronograph ein echter Hingucker. Genau wie der Rally Timer I verfügt das Modell Kerpen über kratzfestes Saphirglas, lumineszierende Zahlen und Zeiger und ist bis 10 ATM wasserdicht.



### 3. Preis: ELYSEE PADDOCK

Das Modell Paddock aus der Edition Jochen Mass spiegelt den modischen Geschmack der 70er-Jahre wieder – der Anfangszeit von Jochen Mass' Erfolgsgeschichte. Unverkennbar für diese Edition ist der vertikale weiße Streifen, ein weiteres Highlight der Paddock-Uhr ist das hochwertige Kalbsleder-Armband. Als 'Motor' dient ein hochwertiges Citizen/Miyota Chronographen-Uhrwerk mit Stoppfunktion und Datum.



# GOLDEN TULIP

AIX LES BAINS - HOTEL

VOTRE DESTINATION RELAX



101 NOUVELLES CHAMBRES & SUITES,  
UN NOUVEAU RESTAURANT,  
UN ESPACE DETENTE & SPA



16, AVENUE CHARLES DE GAULLE  
73100 - AIX LES BAINS  
TEL : +33 4 79 34 19 19  
E-MAIL : INFO@GOLDENTULIPAIXLESBAINS.COM  
WWW.HOTELGARDENAIXLESBAINS.COM



GOLDENTULIP.COM

Mit Kippe im Mundwinkel fuhr Vic Elford 1968 zum ersten Porsche-Sieg, der Grundstein wurde schon 1965 gelegt



Jubiläum: Porsche 911



## Schwaben-Guerilla

### Vor 50 Jahren begann bei der Monte die Legende des Porsche 911

Nachts sind alle Katzen grau, und in der unscheinbarsten aller Farben ist auch dieser Heckmotorsportwagen aus Stuttgart lackiert. Der Zweiliter-Motor leistet 160 PS. Die Solex-Vergaser wichen Dreifachvergaser von Weber, Bremsen und Tank sind größer dimensioniert. Auf dem Dach thront ein großer Suchscheinwerfer, damit wären die wichtigs-

ten Tuning-Maßnahmen schon beschrieben. Die ausgefuchsteste Idee der Ingenieure ist ein Plastikschlauch, der in den Helm des Fahrers mündete, und über den ihm der Beifahrer den Weg weist. Immerhin, das Duo hat in den Seealpen fleißig trainiert.

Herbert Linge und Peter Falk sind keine Werksfahrer der Firma Porsche. Linge ist gelernter Me-



Als Außenseiter gestartet, als Gesamt-Fünfte im Ziel von Monte Carlo: Herbert Linge mit Copilot Peter Falk



chaniker, machte sich aber schon in den 50ern einen Namen als schneller Mann hinter dem Lenkrad. Falk arbeitet im Fahrversuch unter Obermeister Linge an einem neuen Modell mit dem Namen 911. Rennleiter Huschke von Hanstein hat die Nennung zur Rallye Monte Carlo 1965 nicht allzu ernst genommen, hofft aber auf ein Foto mit dem Fürsten, sollte es das neue Auto bis Monaco schaffen. So eine Aktion würde man heute Guerilla-Marketing nennen. Die Platzierung ist egal, es ist reichlich Schnee angesagt, und auf dem können nach landläufiger Meinung sowiso nur die Skandinavier ordentlich fahren.

Es kam aber ganz anders. Selbst die Nordmänner konnten sich nicht an diese weißen Massen erinnern, die von einem Orkan herangefegt wurden und die Rallye buchstäblich erstickten. Die Sicht war so schlecht, dass Falk die Zeitkontrolle bei Chambéry per Kompass suchte. Aber der 911 kam durch, und hinter ihm kam niemand mehr. Zur finalen Schleife waren nur die besten 60 Teilnehmer zugelassen, aber erstens waren nur noch zwei Dutzend Autos übrig, zweitens lagen diese unbe-

kannten Deutschen zeitweilig auf Platz drei. Erst als die dem offiziellen Werksfahrer Eugen Böhringer den letzten Satz finnischer Spike-Reifen abtreten mussten, fielen sie auf gewöhnlichen M&S-Reifen rutschend ein bisschen zurück.

Ohne das Schneechaos wäre Böhringer ein Sieganwärter gewesen, der Einsatz des GT-Mittelmotorsportwagens 904 war revolutionär. Der zweite Rang des Schwaben in der winterlichsten Monte aller Zeiten war eine herausragende Leistung, aber in Stuttgart setzte sich ausgerechnet mit dem überraschenden fünften Gesamtrang von Linge und Falk die Erkenntnis durch, dass die grandiose Traktion des Heckmotor-Modells ein vielversprechendes Konzept wäre.

Es dauerte nur drei Jahre, bis man den Beweis antrat. Werksfahrer Vic Elford gewann 1968 im 911 die Rallye Monte Carlo. Björn Waldegård sorgte mit Siegen 1969 und 70 für den Hattrick. Der 911 war plötzlich in aller Munde, und für die kleine Sportwagen-Firma Porsche waren die Siege in den Seealpen die ersten großen internationalen Erfolge und die Geburt des Mythos 911. Und die Legende lebt: Die Startnummer 147 der Monte 1965 hat Porsche gerade erst frisch restauriert.

Markus Stier



Jubiläen: Die Monte im Zeitraffer



## Was bisher geschah Ein Monte-Sieg adelt den Gewinner und befeuert Mythen. Fünf Beispiele

### Vor 50 Jahren: Der getarnte Riese

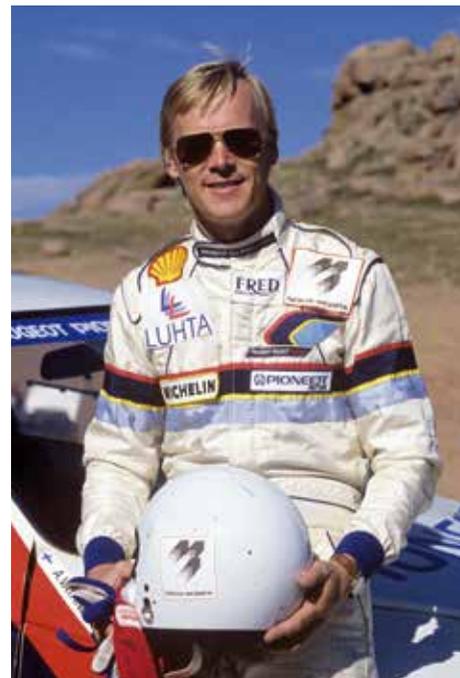
Er sah so knuffig aus mit seinen kleinen Rädchen, den kurzen Überhängen, dem mickrigen Motörchen. Und dann der Name: Was Mini heißt, kann doch nur niedlich und völlig harmlos sein. Aber die kleinen roten Autos der British Motor Corporation waren nicht David, sie waren Goliath im Kostüm eines Zwergs. Der 1,3 Liter-Motor hatte zwar überschaubare 100 PS, aber nur 610 Kilogramm zu schleppen. Mit seinem optimalen Verhältnis von Breite und Radstand erreichte der Floh erstaunliche Kurvengeschwindigkeiten, war grandios zu handhaben und mit seinem Frontantrieb für Schnee wie geschaffen. Mindestens so bedeutend war, dass Sportchef Stuart Turner Maßstäbe setzte, die alsbald jedes andere Team übernahm. Egal ob es um die Vorbereitung der Autos ging, Service-Logistik, Reifenwahl, Streckenaufschriebe

oder Eisspione. Turner und seine BMC-Truppe waren überall Wegbereiter.

Es war also keine so große Überraschung, dass ein Cooper dem schlimmsten Schneetreiben, das die Rallye Monte Carlo je sah, am besten entkam. Von 237 Teilnehmern erreichten nur 22 Monaco, unter den Opfern eines lange angekündigten Schnee-Orkans war auch der Vorjahressieger Paddy Hopkirk mit seinem Mini. Aber da war ja noch Timo Mäkinen, der größte Drift-Künstler Finnlands, der die Kohlen aus dem Feuer holte. Der ernsthafteste Gegner, Erik Carlsson, war wegen Vergaservereisung am Saab keiner mehr. Und was Eugen Böhringer im Porsche 904 GTS betraf, war schon der zweite Rang des Mittelmotor-Sportwagens eine kleine Sensation.

Mäkinens Erfolg war aber kein Erfolg günstiger Umstände. Mini hatte mit dem Sieg nur bestätigt,

Der clevere Sportchef Jean Todt hatte seine Hausaufgaben gemacht. Sein Peugeot 205 gewann die Monte mit Ari Vatanen inklusive zwei Titel. In den Sechzigern waren die Mannen von BMC die Ausgefuchstesten. Ihr Mini gewann die Monte drei Mal



dass der Vorjahreserfolg von Hopkirk kein Zufall war. Den Hattrick verhinderte 1966 der Veranstalter mit einer fadenscheinigen Disqualifikation wegen angeblich illegaler Scheinwerfer. Ein Jahr später gewannen die Minis zum dritten Mal.

### Vor 40 Jahren: Rallye goes Raumfahrt

Im Nachhinein scheint alles so logisch, so konsequent und zwangsläufig. Aber einen Ferrari-V6 in ein von einem Plastikhäutchen überzogenes Gestänge aus dünnen Röhrchen zu hängen, der Besatzung auf den Rücken zu schnallen, und sie in ein Cockpit zu zwingen, das nicht geräumiger war als eine Apollo-Kapsel, war in den frühen Siebzigern ein aberwitziges Unterfangen. Seit 1974 galt das neue



Gruppe-4-Reglement für verbesserte GT-Autos, und nie zuvor hatte ein Hersteller ein die Regeln derart ausreizendes Rallyeauto gebaut wie Lancia.

Mit infernalischem Gebrüll fraßen die 240 PS des Stratos vor allem Asphaltstraßen in nie gekannter Geschwindigkeit. Die zuvor so überlegenen Alpines erwachten 1975 schlagartig aus ihrem durch die Ölkrise verursachten Dornröschenschlaf und mussten feststellen, dass nach einem Jahr ohne Monte die Zeit über sie hinweggegangen war. Noch schlimmer war das Erweckungserlebnis ausgerechnet für die Konzernmutter Fiat, die frohgemut mit vier 124 Abarth antrat und nicht wusste, dass sie alle nur Opfer waren.

Um den Sieg zittern musste Sandro Munari nur, weil erboste Bauern Nägel auf die Straße warfen, um die Rallye zu sabotieren, weil sie die mehrwöchige Trainingsraserei in den Seealpen satt hatten. Aber der Italiener kam ohne Plattfuß durch und war eine Welt vor dem Rest des Feldes. Munari galt als schnell, aber nervenschwach. Aber der Stratos



## Jubiläen: Die Monte im Zeitraffer



passte ihm wie ein Schuh, er gewann mit dem Keil von Bertone auch 1976 und 77. Die Mittelmotor-Rakete war bis in die frühen Achtziger zumindest auf Asphalt eine Waffe.

### Vor 30 Jahren: Der bessere Quattro

Der Verlierer benahm sich wie ein Sieger. Walter Röhrl trat im Januar 1985 vor die Kamera und meinte lapidar, der große Gegner sei der Kollege Vatanen jetzt nicht gerade gewesen. Röhrl hatte im brutalen Sport Quattro Teamkollege Blomqvist deklassiert, locker Timo Salonen im Peugeot hinter sich gelassen und Henri Toivonen im Lancia o37 abgehängt, nur war dieser Ari Vatanen über fünf Minuten vor ihm im Ziel eingelaufen.

Eigentlich wären es gar 13 Minuten gewesen, die der Finne im neuen Peugeot 205 Turbo schneller war als der Monte-Gott aus Regensburg. Aber in Gap hatte sich Beifahrer Terry Harryman in allgemeiner Hektik schwer verstampelt. Das Peugeot-Duo kassierte acht Strafminuten und lag plötzlich knapp fünf Minuten hinten als drei Minuten vorn.

Aber Vatanen steckte den schweren Wirkungstreffer locker weg. Der Finne wusste, dass sein 205 der bessere Quattro war. Mittel- statt Frontmotor, langer Radstand und kurze Überhänge, variable Kraftverteilung statt starrem Durchtrieb. Unter Federführung von Sportchef Jean Todt hatte man in Frankreich die Vorteile der Allrad-Pioniere aus Ingolstadt mit der Kompromisslosigkeit der Lancia-Ingenieure gepaart. Heraus kam das beste Gruppe-B-Auto der Geschichte. Der 205 war mit seinen anfänglich 360 PS dem Sport Quattro auf dem Papier unterlegen, aber mit seinem langen Radstand viel gutmütiger. Als Röhrl sich zu Beginn der letzten Nacht einmal mit den Reifen vergriff, ritt ihn Vatanen nieder. Der Peugeot-Sieg war der Auftakt zu zwei Marken-Titeln. Die Erfolgsserie riss erst Ende 1986 mit dem Verbot der Gruppe B.

### Vor 25 Jahren: Der Dauerbrenner

Wann hatte es schon mal eine schlechtere Wettquote gegeben als die für den Sieger der Monte 1990? Der Gewinner im Fürstentum hieß seit Be-

*Der Stratos degradierte 1975 jedes andere Auto zum Alteisen, dennoch dominierte kein Lancia den Sport wie der Delta*



ginn des Gruppe-A-Zeitalters im Jahr 1987 jedes Jahr Lancia Delta. Streng genommen sogar seit 1986, aber der Delta S4, mit dem Henri Toivonen im letzten Gruppe-B-Jahr gewann, hatte außer dem Namen nichts mit dem Serien-Auto gemein.

Als 1987 das Gruppe-A-Reglement in Kraft trat, hatte mal wieder niemand so gut das Reglement gelesen, wie die Lancia-Sportabteilung in Turin. Böse Zungen behaupteten, die Ingenieure hätten gar Punkte gesehen, die gar nicht drinstanden. Im Januar 1987 rollte ein Lancia Delta HF als Sieger über die Zielrampe, der zur Kühlerbeatmung zusätzliche Lufteinlässe in der Frontschürze trug, obwohl die Regeln bei der Karosse absolute Serientreue verlangten.

Aber Lancia dominierte die WM nicht nur wegen erfolgreicher Grauzonen-Ausnutzung. Im

Zeitalter der seriennahen Rallyeautos hatte schlicht kein Hersteller ein so adäquates Sportgerät im Programm, und niemand produzierte für teures Geld derart viele Evolutionsstufen wie Lancia. Dem HF folgte schon 1988 der Integrale, der bekam kurz darauf einen Vierventilkopf mit dem Didier Auriol den neuen Toyota Celica von Carlos Sainz vor einem Vierteljahrhundert um 52 Sekunden schlug, wenn auch überschattet von Gerüchten über illegale Turbolader.

Auriol verlor 1991 gegen Sainz, gewann aber 1992 mit dem noch extremeren Super Delta. Es war der Abgesang der Italiener. Das Geld ging aus, Lancia wurde Opfer des eigenen Wettrüstens. Als die Sportabteilung dicht machte, standen dank des Delta sechs Marken-WM-Triumphe in Folge in den Annalen.

*Markus Stier*

# ibH

LOGISTIK | BERATUNG | PLANUNG

**ibH Schepper GmbH & Co. KG**  
Planckstraße 16a  
D-32052 Herford

Telefon +49 5221 9230-0  
Telefax +49 5221 9230-30

E-Mail [info@ibh-herford.de](mailto:info@ibh-herford.de)  
Net [www.ibh-herford.de](http://www.ibh-herford.de)

Seit mehr als 35 Jahren entwickeln wir für Sie unternehmensspezifische Intralogistiklösungen, nach *Ihren* individuellen Bedürfnissen. Damit schaffen wir die Basis für eine logistisch optimale Entwicklung Ihres Betriebes.

LOGISTIK | BERATUNG | PLANUNG



### ◀ Peter Göbel, 45, Rallyeleiter

Fünf Mal Deutscher Rallyemeister an der Seite von Matthias Kahle, zudem auch Beifahrer von Walter Röhl. Jetzt, nach 15 Jahren AvD-Histo-Monte als Teilnehmer, erstmals Organisator der einzigen großen deutschen Winter-Oldtimer-Rallye.



### ◀ Christian Schmidt, 35 Teilnehmerverbindung

Nicht nur als technischer Kommissar bei der DTM und Rallye Dakar ein absolutes Ass, dazu ein langjähriger Freund mit vielen Rallye-Genen im Blut. 1999 hat er die AvD-Histo-Monte zudem als Beifahrer gewonnen.

### Jean-Marc Bonnay, 60 ▶ stellvertretender Rallyeleiter

Ohne ihn gäbe es keine „neue“ AvD-Histo-Monte, in Sachen Organisation, Genehmigung und Logistik eine Macht, nicht umsonst ist er seit 33 Jahren bei der Dakar dabei. Ganz nebenbei sorgte er für die Kontakte zu den Ärzten und Gästen.



### Sebastian Klein, 31 ▶ Pressearbeit & Programm

Mit seinen Website-News und den Programmheft-Texten ist Sebastian dafür verantwortlich, dass den Fans der Histo-Monte nie der Lesestoff ausgeht. Ein Rallyemann durch und durch, dem die Liebe zum Sport praktisch in die Wiege gelegt wurde.



### ◀ Dr. Olivier Aubry & Dr. Florence Pommerie, Rallye-Ärzte

Als Chefärzte der Rallye Dakar bzw. Tour de France sind sie absolute Koryphäen. Die Doktoren sprechen perfekt Englisch und können im Notfall bestens mit den französischen Ärzten korrespondieren. Bei ihnen sind die Teilnehmer in den besten Händen.



### ◀ Thomas Jung, 35 Gesamt-Organisation

Ohne ihn geht bei Plusrallye nicht viel, seit zwei Jahren organisiert der gebürtige Nürnberger für Plusrallye alle großen und kleinen Events. Der gelernte Architekt ist selbst begeisterter Oldtimer-Fan, fährt privat einen BMW Z1.



### Stefan Hohenberger, 54 ▶ Gesamt-Organisation

Organisiert seit Jahren erfolgreich diverse Rallyeteams, von der Deutschen Meisterschaft bis zur Rallye-WM. Los ging es bei Schmidt Motorsport, mittlerweile gehört er zum Stammpersonal bei Škoda Deutschland. Seit fast zehn Jahren ist Stefan auch für Plusrallye unterwegs.



## IMPRESSUM



### Agentur Plusrallye

Oldtimer - Rallye - Events  
Uhlandstraße 5 - 71404 Korb

**Telefon:** 0049 - (0)7151 - 6048 601

**Fax:** 0049 - (0)7151 - 6048 609

**Mail:** info@plusrallye.com

www.plusrallye.com

www.avd-histo-monte.com

**Chefredakteur:** Peter Göbel  
(verantwortlich für den Inhalt)

**Redaktion:** Sebastian Klein, Markus Stier

**Fotografie:** Peter Göbel, Reinhard Mutschler,  
Lena Wilgalis, McKlein (historische Aufnahmen),  
Ulrich Metz, Frank Herzog, Teilnehmer, Sponsoren

**Illustration, Gestaltung:** Susanne Ward

**Druck:** Köllen Druck + Verlag GmbH, Bonn



AvD Pannendienst

## Die Helfer in der Not

### Mobiler Pannenservice bis nach Monte Carlo

**D**er Auspuff klappert, die Bremsen quitschen oder die Batterie schwächelt: All das ist bei der 19. AvD-Histo-Monte 2015 noch lange kein Ausfallgrund. Denn gleich zwei Pannenfahrzeuge pöppeln kränkelnde Autos wieder auf – und das auf der kompletten Strecke von Mainz bis Monaco.

Das AvD-Team Matthias Tautz und Eberhard Schöll wird mit seinem Allrad-Pannenfahrzeug ebenso die gesamte Route abfahren wie Manuel Harbig und Felix Grüner vom Kfz-Service Herkommer. Letztere führen sogar einen Anhänger mit Ersatzfahrzeug mit. Das heißt, sie können notfalls auch ein Rallyeauto bis ins Etappenziel transportieren, das sich gar nicht mehr aus eigener Kraft bewegt.

„Mit unseren zwei professionell besetzten Pannenfahrzeugen sollten wir in der Lage sein, auf der

kompletten Strecke alle kleinen Problemchen zu beseitigen – von der defekten Glühbirne bis zum Loch im Auspuff“, erklärt Rallyeleiter Peter Göbel. „Unsere Schrauber werden ihr Bestes geben, um allen Teams zu helfen. Nur eine Komplett-Restaurierung während der Veranstaltung können wir nicht leisten.“

*Sebastian Klein*



Matthias Tautz

Eberhard Schöll

# Damit die beste Zukunftsvorsorge Ihre eigene ist:



# unsere genossen- schaftliche Beratung.

**Zukunft  
braucht  
Flexibilität!**

**Jeder Mensch hat etwas, das ihn antreibt.**

**Wir machen den Weg frei.**

Unsere **Genossenschaftliche Beratung** hilft Ihnen, Ihre Zukunftsvorsorge so flexibel wie Ihr Leben zu gestalten. Vereinbaren Sie einen Gesprächstermin vor Ort bei Ihrer Volksbank Raiffeisenbank im Rems-Murr-Kreis.

**Volksbanken  
Raiffeisenbanken**





## Danksagung

### Ein Besonderer Dank geht an die unverzichtbaren Sponsoren und wichtigen Partner der Veranstaltung:

#### An die Hotels und Restaurants:

Hotel Hyatt Regency in Mainz, Battenheimer Hof in Bodenheim, Hotel Restaurant Schloss Eberstein in Gernsbach, Dorint Hotel an den Thermen in Freiburg, Hotel Restaurant Le Lac in Malbuisson, Hotel Golden Tulip in Aix-les-Bains, Restaurant La Magnanerie in Aubignosc, Hotel Le Méridien in Nizza, Restaurant Les trois Vallées auf dem Col de Turini

#### An die Organisationen und Organisatoren:

Fédération Française du Sport Automobile (FFSA), Automobil Club de Monaco (ACM), Zeitnahme-Team Herbert Pongratz (HP-Sport)

Jean-Marc Bonnay, Thomas Jung, Miriam Pesch, Stefan Hohenberger, Michael Bayer, Ralph Edelmann, Dirk Göbel, Dieter Göbel, Jan Wildelau, Christoph Wellmann, Christian Schmidt, Christian Schmid, Fabienne Kilchmann, Agentur Fernsicht, Norbert Zander, Dr. Olivier Aubry, Dr. Florence Pommerie, Sebastian Klein, Olaf Kreiß, Tom

Lemke, Markus Stier, Yaling, Daniel Roeseler, Willem Wittenberg, Reinhard Klein, Ursula Kleinmanns, Manuel Harbig, Felix Grüner, Matthias Tautz, Eberhard Schöll, Peer Günther

#### Special Thanks to:

Stadt Mainz, Kfz-Service Herkommer (Aufbau Škoda Favorit „Rallye Monte Carlo“), Viteslav Kodym (Kontakt Škoda CZ), Škoda France (Arztfahrzeug), Gunnar Steinbach (Presseunterstützung), Volkmar Kruspig (Rechtsangelegenheiten + Namensrechte), Waltraud Wunsch (Übersetzungen), Druckerei Hermann (Denkendorf), Spedition Maintaler (Autotransport), Fa. Alois Rettenmaier (Plaketten + Pokale), Philip Rathgen, Škoda Autohaus Scherer in Mainz (Peter Germann, Geschäftsführer), Škoda Fahrzeugvertrieb in Freiburg, Susanne + Mark Ward (Layout Plakat + Programmheft), François Habib-Deloncle (Organisation)

**Und an alle, die hier nicht aufgeführt sind, gilt ebenfalls: Vielen Dank!!**

#### An die Sponsoren:

Automobilclub von Deutschland, **Matthias Braun** (Generalsekretär)

Škoda Auto Deutschland, **Andreas Leue** (Teamleiter Motorsport und Tradition)

Elysee Uhren, **Reiner Seume** (Geschäftsführer)

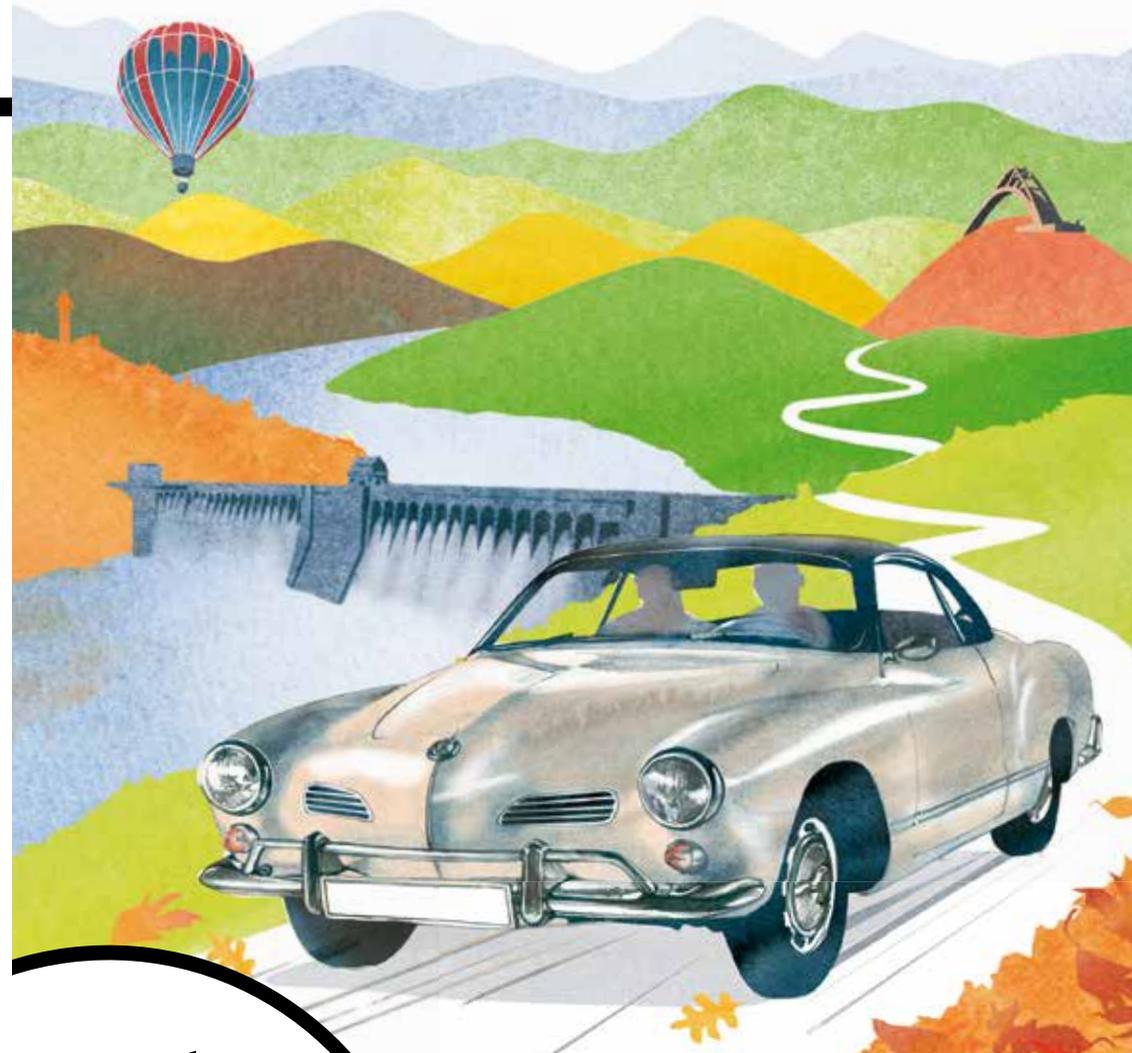
Mainz Plus Citymarketing, **Jürgen Schmidt** (Referent Special Events & Projects)

TÜV Süd, **Vincenzo Luca** (Pressesprecher Unternehmenskommunikation)

Marx & Moschner, **Uwe Tigges** (Produktionsleitung)



RALLYE DURCHS LAND DER 1000 BERGE  
www.sauerland-klassik.de



# 1.

01-03.10.2015  
**Sauerland-Klassik**  
AUTOSTADT

