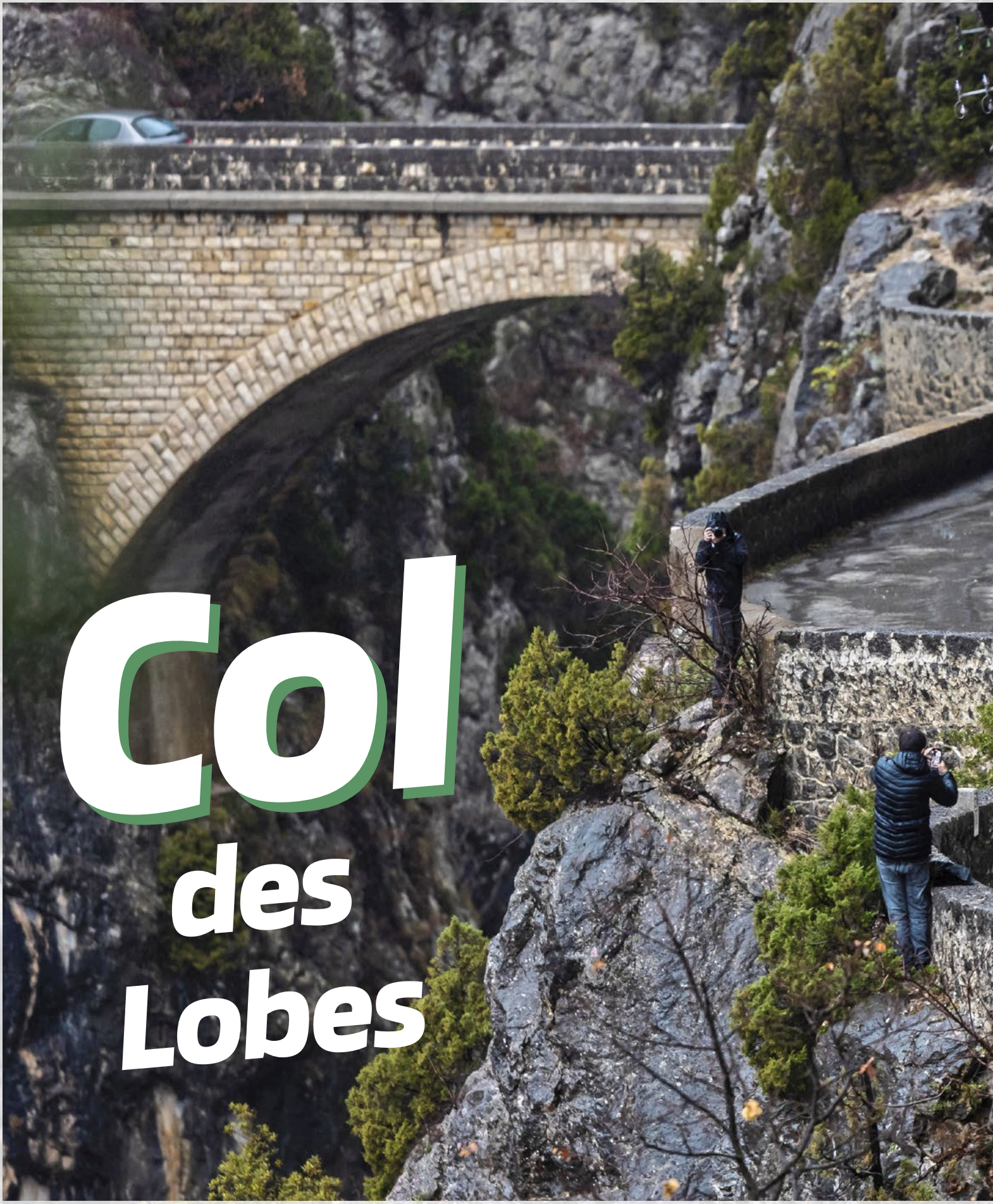
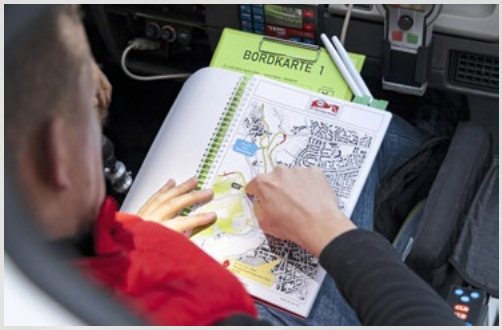


Col des Lobes

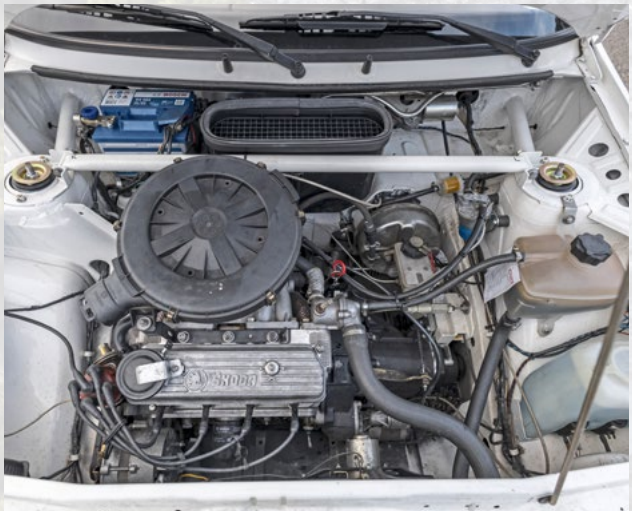
Col du Granier, de la Sine, du Castellaras, de Bleine, de Pinpinier, de Saint-Raphael – und als Finale: Col de Turini. Und alles in einem maximal motivierten Skoda Favorit, viermaliger Klassensieger der Rallye Monte Carlo. Mehr Monte geht kaum. Steigen Sie ein!

Das Gehirn sitzt rechts, sagt man. Diesmal Jörn. Was nicht bedeutet, dass er besser navigiert als Jens. Das ist nämlich tricky



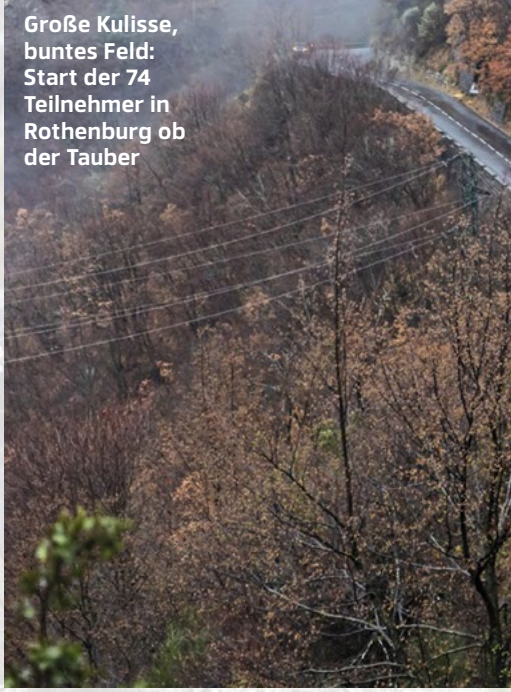
Dieser Platz garantiert Fahrspaß. Schon wegen der Lenkung, des frä-senden Saugmotors und des Dog-Getriebes

Top aufgebaute Replika mit allem, was man fürs Rallye-fahren braucht. Inklusive Straßenzulassung



Der 1,3 Liter große OHV-Vierzylinder spricht sauber an, dreht gern und leistet etwa 115 PS

Große Kulisse, buntes Feld: Start der 74 Teilnehmer in Rothenburg ob der Tauber



Mit Legenden ist es ja so eine Sache: Je näher du ihnen kommst, umso kleiner werden sie. Manchmal bleibt gar nichts übrig. Einfach weggeschrumpft im Licht der Realität. Anders der Col de Turini. Königsetappe der Rallye Monte Carlo, ach, des Rallyezirkus überhaupt. Für manche bloß die M70 von La Bollène-Vésubie über eine Passhöhe. Für uns: die Nacht der langen Messer. Für immer 1986, Finale der Gruppe B, letzter Tanz auf dem Rallye-Vulkan.

Auch wenn jetzt gerade weder Nacht noch die Zeit blitzender Messer ist und du statt der Klinge den Berg raufwetzt. Dabei Lenkung, Gas, Kupplung, Bremse und Blick koordinierst, Gänge sortierst. Fokussiert. Intuitiv. Proaktiv. In den Rhythmus kommen und drinbleiben – darum geht's im mentalen Tempo-Tunnel. Nur du, dein Auto, dein Beifahrer und der Pass. Doch Obacht: Auto und Strecke können Freunde sein – oder Gegner. Nicht bei uns, jenem Team aus Auto (Skoda Favorit), dem besten Beifahrer von allen (Jens Dralle) und der pitschnassen, nebelschwanger-zapfigen Strecke, die den Berg hinaufmäandert.

Habe die Kehre … Von Tag zu Tag steigerte sich die Rallye Richtung Finale auf dem Turini

Doch was fahren wir hier eigentlich? Na, Histo Monte Nummer 24 auf Skoda Favorit. Es begann mit einem Anruf der Skoda-Presseabteilung, und es endete mit einer glücklichen Ankunft im Restaurant Les Trois Vallées, oben auf dem Turini. Und dazwischen? Na, Start in Rothenburg ob der Tauber, ganz im Sinne des ursprünglichen Sternfahrtgedankens der Rallye Monte Carlo, deren Geist wir mit 73 anderen Teams feiern.

Nicht mit Maximaltempo, was auf öffentlichen Straßen nicht funktioniert, dafür mit langen Tagen, die im Dunkeln anfangen und enden, vertrackter Navigation und regelmäßigen Wertungsprüfungen, die hier nicht Special Stage, sondern GLP heißen, Gleichmäßigkeitsprüfung. Das Ziel: eine Strecke zwischen 6 und knapp 20 Kilometern exakt mit einer vorgegebenen Geschwindigkeit zu fahren, in der Regel zwischen 40 und 50 km/h. Exakt auf die Hundertstel. Permanent per GPS überwacht, was zu maximaler Akkuratesse zwingt und Übermütige bremst.

Der Rest verschmilzt im Flow. Unser 1,3-Liter-Sauger saugt an und pufft aus wie ein Großer, brüllt, lässt die Getriebezähne singen, kribbelt energisch an den Füßen und mit dem Alcantara des Lenkradkranzes, der uns seit vier Tagen Schwielen an die Hände grippt. Während die Mittenmarkierung nie chillt, sondern hin- und herflitzt. Nicht bloß ein paar schüchterne Grad, manchmal komplette Umdrehungen.

Etwa in den ebenso engen wie steilen Spitzkehren, wo du froh bist, in einem leichten, nur 3,82 Meter langen Skoda Favorit zu hocken und nicht im 71er Oldsmobile Royal Convertible, das eine Startnummer vor uns mit der Straße ringt. Selbst bei dickem Nebel mit offenem Verdeck – Respekt. Währenddessen reißen wir die Gänge 1 (selten), 2 (vorwiegend) und 3 (selten) des unsynchronisierten, speziell für den Motorsport gebauten Dog-Getriebes hart durch, nehmen so viel Schwung mit, wie es geht, lassen den OHV-Saugmotor zwischen vier- und sechstausend drehen und hüten uns vor all den Felswänden, Mäuerchen oder, noch übler, ungeschützten Abhängen.

Überhaupt das Getriebe. Zentrales Teil unseres Favorit 136 L, dessen Original vor 30 Jahren unter Sibera/Gross bei der Rallye Monte Carlo zum vierten Mal in Folge den Klassensieg holte. Unsere schüchtern 16-Zoll-bereifte Replika basiert auf einem rentnergepflegten Lowmiler, bei dem alles Überflüssige rausflog, dafür ein frischgemachter 1,3-Liter, passendes Fahrwerk, Bremse und Co. plus Käfig und Schalensitze reinkamen.

Und eben jenes Dog-Getriebe plus Sinterkupplung, das mit seinen sechs eng gestuften, trocken klickenden Gängen erheblich zum Rallye-Feeling beiträgt. Die Soundkulisse: sensationell ungefiltert inklusive Getriebeheulen. Auf Dauer allerdings nur mit Gegensprechanlage zu managen, schließlich haben wir uns im Cockpit eine Menge zu sagen. Auch bezüglich Navigation und sonstiger Hinweise.

Monaco franzen

Wie bei Rallyes üblich sitzt das Gehirn rechts, in diesem Fall Kollege Jens Dralle, der uns mit dem bisweilen etwas dubiosen Roadbook auf den Knien ohne Zeitverlust mit fester Stimme durch die Seealpen navigiert. Auf der über 1900 Kilometer langen Gesamtstrecke von Rothenburg nach Monaco tauschen wir natürlich auch mal die Plätze, schließlich soll jeder mal das Alcantara an den Handflächen spüren, während der Co die Abzweigungen ansagt. Beides gar nicht so leicht auf dauerverregneten Pisten.

Ein authentischer Schlamassel, der sich am Turini mit steigender Höhe erst zu Graupel und dann gar zu Matschschnee gen Gipfel auswächst. Einmal unkonzentriert, einmal zu spät bremsen, zu zaghaft lenken und … nein, bitte nicht, nicht heute. Unsere Bitten werden erhört, es läuft, selbst die spontanen Slalomeinlagen um die Steine auf der maximal nebligen Piste passen. Der Regen spült alles vom Kiesel bis zum Brocken auf die

Die Jungs vom Herkommer-Serviceteam tanken an exakt geplanten Stopps

Die einen präparieren ihre Fernscheinwerfer für die Nachtetappe, während die Zuschauer bei der Durchfahrtskontrolle den Lancia Stratos genießen

Okay, der Audi S1 hat mehr Lampen, mehr Zylinder, mehr PS und den berühmteren Fahrer – aber wir sind auch ganz zufrieden

DER FAVORIT BEI DER RALLYE MONTE CARLO

1993 Pavel Sibera und Petr Gross gewinnen nicht nur ihre Klasse, sondern werden sogar Vierte in der bis zwei Liter

1994 Zum vierten Mal in Folge gewinnen Sibera und Gross mit dem Favorit 136 L die Gruppe A bis 1,3 Liter bei der Monte

Ideallinie. Ideallinie? Nun, der Pass ist so schmal, dass du praktisch immer flüssig und beherrscht Ideallinie fährst, mit dem Auge auf der Hundertstel-Tempoanzeige.

Denn, kurzer Einschub, Klassiker-Veranstaltungen wie diese können nur bestehen, wenn alle vernünftig sind. Die Freude am Auto und, ja, auch die Freude am Motorsport erleben und weitergeben. Beides ist noch lange nicht so tief begraben, wie gern behauptet wird. Und wenn Walter Röhrl am Finaltag den feisten KKK-Lader seines Audi S1 zwitschern lässt, mit dem energischen Fünfzylinder den Turini hochberserkert, dass die lange Front auf- und abnickt, dann sind Automobil-Depression und E-Frustration bei Teilnehmern und Zuschauern weiter weg als die Startrampe in Rothenburg vor vier Tagen.

Und alle Sinne beim Rallyegedanken. Wie damals in den 80ern, als wir Benzinköppe uns die Nasen am Bildschirm platt drückten, wenn die Jungs ihre Audi Quattro Sport, Lancia Delta S4 oder 037 und Peugeot 205 Turbo 16 erst zwischen Felswand und Begrenzungsmäuerchen fliegen ließen, um schließlich in der Nacht der langen Messer durchs Blitzlichtgewitter zu tauchen.

Stark genug: Darum geht's

Wir mittendrin. Also am Fernseher. Damals. Jetzt: live. Ohne Nacht und ohne Messer. Aber mit gesunden 115 PS an der Vorderachse, die dank Sperre auch enge Linien mitmacht und raustraktioniert, als gäbe es kein Morgen. Der Sieger der Histo Monte 2024 und auch der Sieger am Turini fährt Renault R5 Turbo. Klein, wendig, stark genug. Stark genug! Eine weitere großartige Erkenntnis dieser Rallye. Klar streichst du mit großen Augen um die Lancia Delta Integrale herum, zumal als Evo mit plakativ aufgestelltem Heckspoiler, neidest ihm kurz die coolen weißen Räder, die ausgestellten Kotflügel und den schicken Martini-Lack. Doch dann setzt du dich wieder in deinen Skoda Favorit, plauschst mit dem Teamkollegen, und alles ist gut.

Eine Woche mit der Mickymaus auf den Ohren, den Vibrationen am Fuß, dem Lenkrad in der Hand oder der Karte auf den Knien: sensationell! Und wenn wir zwischendurch mal so ins Gespräch tauchen, dass wir gemeinschaftlich einen Abzweig vertrödeln – sei's drum. Trübt die Stimmung an Bord nur kurz, dann geht es tapfer weiter auf der Histo Monte, die mit dem nächtlichen Prolog rund ums stockdunkle Rothenburg durch einsame Ortschaften begann, dabei einen Vorgeschmack auf die kommenden Tage gab. Die dann immer spannender werden, im Gegensatz zum Wetter, das durchgängig authentisch herausfordernd bleibt. Ob Schwarzwald, Schauinsland, Schweizer Jura, Aix-les-Bains oder Grand Canyon du Verdon. Nebenstraßen, Gleichmäßigkeitsprüfungen, Navigationsfokus, volle Konzentration.

Plus eine weitere Erkenntnis: zehn Stunden im Auto zehren, fordern – und fördern. Teamgeist, Rallye-Spirit, Achtsamkeit. Einfach rumsausen ist nicht, der Rallye-Modus fördert aktives Autofahren. Etwas, was heute hinter Hyperscreens und Assistenz-Overflow leider etwas verloren geht. In unserem Hier und Jetzt piept nix, rüttelt nix, blinkt nix, erscheint keine pausenmahnende Kaffeetasse im Screen, und innenbeleuchtete Lüftungsdüsen vermisst auch keiner. Schön, und auch wenn eigentlich 1989 (Jubiläums-Klassensieg des Favorit), fühlt es sich doch nach 2024 an. Mitten im gallischen Dorf, das sich der automobilen Entmündigung widersetzt.

Mit entspannten, manchmal aufgekratzten, immer glücklichen Pilotinnen und Piloten auf Lancia Delta, Porsche 924, 968, 911, Mercedes 280 E, BMW 528, Renault 5, Volvo Amazon, Austin-Healey, Skoda 130 Rapid, Mini Cooper, Lancia Beta, Stratos und vielen mehr. Möge so etwas noch ganz lange so weitergehen. Auf der Histo Monte und anderswo.

Text: Jörn Thomas
Fotos: Micha Kollert, Motorsport Images, Hardy Mutschler, Arturo Rivas, Lena Willgalis

Nach fast 2000 Kilometern am Ziel im Hafen von Monaco. Platzierung? Okay. Fahrfreude? Mega!