

W 123 Magazin



w123-club.de

NR. 1
2024

W123 im Rallye-Einsatz



Genau hingeschaut beim
Autokauf



Zulassungsstatistik



Zeit für chirurgische
Maßnahmen



Dabei sein ist alles

Zwei W123 auf der AvD Histo-Monte Rallye 2024

Text: Hanns Proenen

Bilder: Agentur PlusRallye, Bernd Müller, Hanns Proenen

Seit neun Jahren fahre ich Oldtimer-Rallyes – bevorzugt Langstrecke. Bisher war ein Opel Commodore B mein Sportgerät, mit dem ich unter anderem 2022 zwölf Tage und 4.000 km durch die Sahara gefahren bin. Mein Traum war aber schon seit meiner Jugend der 280E, der die London-Sydney gewann. Ende 2023 fand ich dann ein passendes Exemplar – übrigens von Clubmitglied Stefan Röhrig. Der Wagen war perfekt vorbereitet: Getrag 5-Gang Getriebe, kurze Hinterachse, Ölwannenschutz, US-Scheinwerfer, Cibie Fernscheinwerfer,

Überrollbügel. Ich hab nur noch gelbe Marchal Nebellampen unter die Stoßstange gesetzt, neue Recaros und meinen Tripmaster eingebaut, sowie neue Reifen aufgezo-gen. Die AvD Histo-Monte sollte dann der erste Einsatz sein – auch als Test für die anstehenden Langstrecken-Events. Als Navigator (viel passender als Beifahrer) konnte ich wieder meinen Freund Bernd Müller gewinnen, der mich schon durch die Sahara geführt hat.

Der Start zur AvD Histo-Monte war wie 2019 und 2022 in Rothenburg ob der

Tauber. Die Stadt und der Bürgermeister waren wieder mal wunderbare Gastgeber. Dokumentenabnahme und Welcome-Abend waren in der Reichsstadthalle, wo Oberbürgermeister Dr. Markus Naser ein flammendes Plädoyer für Oldtimer und das Automobil generell hielt („Das Automobil bedeutet Freiheit“). Über Nacht durften unsere Autos in ausgewiesenen Parkverbotszonen abgestellt werden und die Aufstellung der 72 Fahrzeuge sowie der Start erfolgten auf dem sonst für Autos gesperrten Markt- platz.





Bild oben: Die zwei W123-Teilnehmer. Das Auto vorn gehört Alexander Sporner, das hintere führen wir.
Bild links: TÜV-Abnahme.

Die technische Abnahme beim TÜV-Süd – inklusive Bremsentest und Inspektion des Unterbodens – habe ich noch nie bei einer Rallye erlebt. Erfreut war ich, dort einen baugleichen 280E zu entdecken. Er gehört Alexander Sporner, der sein Auto in der Magazin Ausgabe 01-23 vorgestellt hat. Wir haben uns gleich gut verstanden und sofort Tipps ausgetauscht. (siehe Bild der beiden Autos, unserer ist die 38).

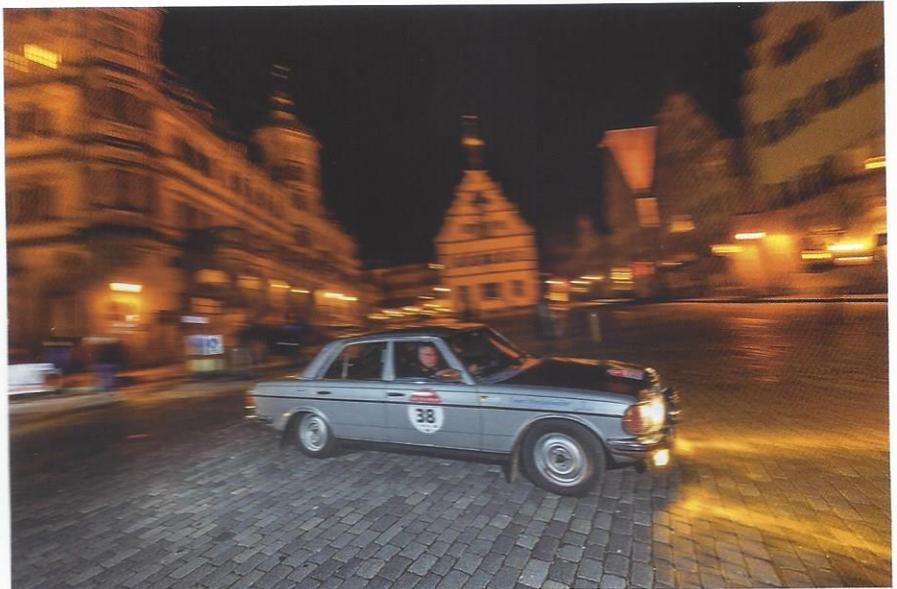


Bild oben: Prolog am Dienstagabend.
Bild unten: Am Startplatz.

Dienstag Abend dann der Prolog in der Dunkelheit über ca. 100 km. Der wird zwar nicht für die Rallye gewertet, ist aber verpflichtend – eine willkommene Gelegenheit, Gerätschaft und Kommunikation zwischen Fahrer und Navigator zu testen. Wir verpassen einen Abzweig in einer WP (Wertungsprüfung), den wir zwar nach 200 m bemerken – aber die Zeit ist natürlich für die Katz. Alex Sporner touchiert einen Felsbrocken und verbiegt die Felge so stark, dass Luft entweicht. Also Wechsel zum Ersatzrad. Die Felge wird später vom AvD-Pannendienst wieder gerade gedengelt und die Luft hält. Genau der Grund warum erfahrene Langstrecken-Rallyeteams Stahlfelgen bevorzugen – Alu würde brechen.



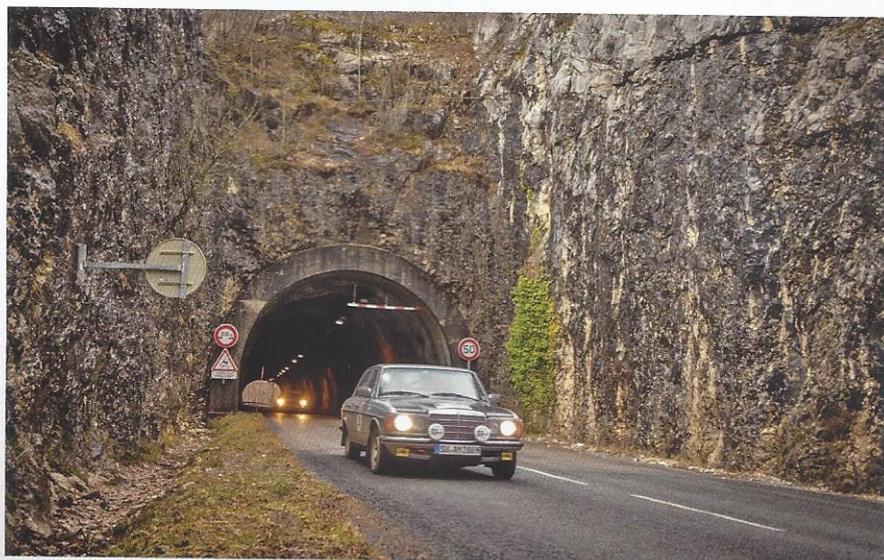
Der „richtige“ Start ist dann Mittwoch ab 7:30 Uhr. Es geht nach Süden über die Schwäbische Alb und den Schwarzwald bis Freiburg, wo wir im Dorint Hotel übernachten. Jeden Tag gibt es 8-9 GLPs (Gleichmäßigkeitsprüfungen). Es gilt, eine Strecke von meist um die 10 km mit einer Schnittgeschwindigkeit von typisch 50 km/h zu fahren. Dabei gibt es ca. 10 geheime Messpunkte über die



in jedem Auto installierten GPS Tracker. Jede Sekunde zu früh oder zu spät an diesen Messpunkten wird als Strafpunkt registriert. Die Spitzenteams fahren fast alles mit Null Sekunden Abweichung. Wir haben zwar auch ein paar „Nuller“ aber eben auch öfter 1-3 Sekunden Abweichung. Dazu drohen Strafpunkte für nicht angefahrne (mitunter geheime) Kontrollpunkte, Geschwindigkeitsüberschreitungen und Verspätungen an Zeitkontrollen; Da blieben wir immer straffrei.

Unsere 280er laufen problemlos und am Ende des Tages steht Alex auf Platz 17 und wir auf 37. Mit Platz 37 bin ich nicht zufrieden, unser Ziel ist es, im ersten Drittel zu landen. Am Abend diskutiere ich mit meinem Navigator Bernd, wo unsere Schwachstellen sind.

Der Donnerstag führt uns über die Fussgängerbrücke von Rheinfeldern in die Schweiz. Dort stehen trotz Regen unglaublich viele Zuschauer und winken uns zu. Überhaupt haben wir auf der ganzen Fahrt ausnahmslos positive Re-



aktionen der Menschen erfahren. Weiter nach Frankreich durch die leider schneelosen Wintersportgebiete zum Tagesziel in Aix-Les-Bains. Auch dort ist die Stadt sehr entgegenkommend: Ziel sowie Restart am nächsten Morgen ist auf dem Rathausplatz. Wir sind auf Platz 28 vorgefahren, Alex auf 30 zurückgefallen.

Freitag ist die Königsetappe: Von Aix-Les-Bains nach Mandelieu bei Cannes. Es geht durch die schroffe Berglandschaft der Seealpen auf vielen originalen Strecken der Rallye Monte Carlo. Und dann in der Dunkelheit und bei Nebel entlang der Verdon-Schlucht. Die Scheinwerfer produzieren nur eine weiße Wand. Wir fahren mit Standlicht und den unter der



Stoßstange montierten, gelben Marchal Nebellampen. So geht's einigermaßen. Einige Navigatoren (auch Bernd) nutzen Google-Maps oder ähnliches um Kurven und Kehren frühzeitig anzusagen. Nach 13 Stunden Fahrt kommen wir im Hotel Pullmann an und finden uns auf Platz 24 wieder – das wäre gerade noch im ersten Drittel. Alex hat es wieder auf Platz 20 geschafft.

Samstag ist zwar nur ein kurzer Rallye-Tag – aber was für einer! Walter Röhl fährt heute mit, und Audi hat ihm den originalen (kein Nachbau) Quattro S1 von 1986 aus dem Museum zur Verfügung gestellt – über 500 PS! Das Bild zeigt uns am Start der GLP des berühmten Col de Turini (heiliger Berg der Rallyefahrer) – im Hintergrund der Audi von Röhl. Walter ist jetzt 77 und kann es immer noch. Auf der GLP seh ich ihn im Rückspiegel und Sekunden später

zischt er wie ein Pfeil an uns vorbei. Ich hab alles auf Kamera – Wahnsinn! Irrendwie hat mich das so animiert, dass ich ab jetzt zu schnell fahre und auf den neun Mess-punkten insgesamt 26 Strafsekunden aufsammle. Das wird uns wohl 2-3 Plätze nach hinten schieben.

Am Nachmittag laufen wir bei Regen und Sturm im Hafen von Monaco ein. Wetterbedingt gibt es keinen Zielbogen und auch keinen festlichen Empfang. Überhaupt war das Wetter über alle fünf Tage echt mies – immer nur Regen und kein Schnee. Die zwei Räder mit vormontierten Schneeketten im Kofferraum hätte ich mir sparen können.

Bei der abendlichen Siegerehrung im Hotel Pullmann dann die Überraschung: Auch andere Teams hatten so ihre Probleme und so sind wir trotz der vielen Strafpunkte am Col de Turini nochmal

einen Platz vor auf 23 gefahren. Alex schafft es mit Navigator Uli Barnewitz im 280E sogar auf Platz 19.

Peter Göbel und sein Team PlusRallye haben mal wieder eine perfekte Veranstaltung auf die Beine gestellt. Ich werde 2026 sicher wieder teilnehmen.

Der 280E hat sich bewährt. Er hat genug Power, ist robust, liegt gut und bietet den für Langstrecken-Rallyes nötigen Komfort und Platz für Ersatzteile. Ich hatte diesmal bewusst schon alle Ersatzteile und Werkzeug geladen, die ich dann immer mitnehme. Ich werde hinten wohl härtere/längere Federn verbauen, denn der Wagen liegt hinten zu tief. Der nächste Einsatz ist im Juli in Skandinavien: 5.000km in 14 Tagen von Göteborg hoch zum Polarkreis und dann nach Oslo. Ich werde berichten. ●

