

Enthusiasten auf der Durchfahrt

Nach zwei Jahren Pause wird am Dritten Faiße die historische Brücke in Rheinfelden zum Fahrsteg. 70 historische und jüngere Automobile, die Rallye-Geschichte geschrieben und teils Weltrekorde holten, passieren sie.

■ Von Sebastian Kurtenacker

RHEINFELDEN Die Histo-Monte ist es, die am Donnerstag, dem Dritten Faiße, die historischen Fahrzeuge nach Rheinfelden brachte. Die Histo-Monte, die 1993 mit einer kleinen Ausfahrt des Automobilclubs von Deutschland (AvD) zum Feldberg angefangen hat, ist in ihrer 25. Auflage mittlerweile eine bekannte und ganz besondere Rallye. Vom Startpunkt Rothenburg ob der Tauber reist der Tross der historischen Fahrzeuge, von Freiburg kommend, quer durch Europa über die Seeralpen durch die malerische Schlucht von Aiglun an die Côte d'Azur nach Cannes und Monte Carlo – reisen aber eben nicht rasen. Für die einzelnen Etappen von rund 300 Kilometern werden über sechs Stunden Fahrzeit eingeplant. Am Freitag, der längsten Strecke, werden die Fahrerinnen und Fahrer mit einer Pause sogar rund zwölf Stunden hinter ihren Lenkrädern sitzen. Es werde spannend, sagt Organisator Peter Göbel. Diesmal sei „die wildeste Straße“ in der Geschichte der Veranstaltung dabei.

Im Vordergrund der Rallye stehe aber nicht der Nervenkitzel, sondern Gleichmäßigkeits- und Bergprüfungen. Es gibt 37 Gleichmäßigkeitsprüfungen, 14 Durchfahrtskontrollen und 20 Zeitkontrollen. Keiner könne ungesehen abkürzen, dafür gäbe es diese Kontrollpunkte, sagt Andreas Essig, der für die Durchfahrtskontrolle in Rheinfelden verantwortlich ist. Mit über 2000 Kilometern ist die Jubiläumsrallye auch eine der längsten in der 33-jährigen Geschichte dieser Veranstaltung.

Lange und spannende Geschichten haben zum Teil auch die Teilnehmerfahrzeuge zu „erzählen“. Als viertes Fahrzeug passiert das älteste Fahrzeug mit der Startnummer „1“ die Brücke zur Schweiz und die Durchfahrtskontrolle beim Rathaus. Es ist ein schwarzer Jaguar XK140 aus dem Baujahr 1956. Bei seiner Einführung 1954 hat er die magische Grenze von 140 Meilen, rund 225 Kilometern pro Stunde, geknackt. So kam er auch zu seinem Namen: XK140. Im Gegensatz zu den vielen Cabrios ist dieses Exemplar von Bernd Langanke und seiner Frau und Copilotin Martina Wagner, selbst Monegassin, ein Coupe.



Fahrzeuge bei der Histo-Monte in Rheinfelden

FOTOS: SEBASTIAN KURTENACKER



Bernd Langanke und Martina Wagner

Über 200 PS auf der Hinterachse mit Diagonalreifen und ohne elektronische Hilfsmittel benötigen besonders der Schnee und Eis ein bedachtes Handling. Mit Trommelbremsen und ohne Anschnallgurte fährt man aber auch anders und vorausschauender als in Fahrzeugen aus moderner Produktion.

Das Modell hat in den 1950er-Jahren oftmals die Rallye Monte Carlo als Sieger beendet. Fahrer Bernd Langanke ist selbst ein alter Hase. Er ist bereits die „Mille Miglia“, die „Gran Premio Nuvolari“ und die „Istanbul – Liège“ aktiv als Rallyeteilnehmer mitgefahren, und das Paar habe Spaß an solchen Ausfahrten, sagt er im Gespräch und beide lachen. Die beiden zierlichen Scheibenwischer haben während des Gesprächs alle Arme voll zu tun, die geteilte Scheibe von den Regentropfen zu

befreien, aber das ist eben so. Zur damaligen Zeit und Technik war der Motorsport noch ein Kraftakt, sowohl für das Auto als auch für die Fahrer. Gestern musste noch die Verteilerkappe und der Verteilerfinger kurzerhand ausgetauscht werden. Die Oldtimerwerkstatt von Familie Kopitzka aus Herten hatte Ersatz und lies die zwei Ersatzteile per Taxi von Herten zum Hotel in Freiburg transportieren. „Das hatten wir so auch noch nicht, aber wir helfen immer gerne, sagt Elvira Kopitzka am Telefon.

Bei den Rallyes muss sich auch heute jeder von ihnen einen Stempel zur Kontrolle ins Fahrtenbuch eintragen lassen. Hierfür stehen

Andreas Essig, der seit fast 30 Jahren im Organisationsteam der Rallye dabei ist und Johanna Gumbel, die Tochter des Veranstalters Peter Göbel, bereit. Sie ist mit ihren 18 Jahren das erste Mal aktiv dabei, war aber bereits bei Rallyes, die ihr Vater organisiert mit dabei. Eine solche Winterrallye ist etwas ganz Besonderes. Nicht jeder hole bei solchen Bedingungen seinen Oldtimer aus der Garage, sagt Andreas Essig. Aber eine große Fangemeinde gibt es. Die Histo-Monte ist ein traditioneller, beliebter Termin, eine Winterrallye für Enthusiasten. Aber auch für ganz junge Fahrerteams, für Menschen wie Sophia Faber. Die heute 21-jährige ist mit 17 das erste Mal als Beifahrerin mit ihrem Vater mitgefahren. Dieses Mal ist sie mit Jan Tewes im Audi Quattro A2 ihres Vaters am Start. Viele der Fahrerteams seien aber Wiederho-

lungstätter.

Unter ihnen sind auch ganz Prominente. Wie 2024 lässt es sich Rallye-Legende und Weltmeister Walter Röhrl nicht nehmen, wieder an dieser Rallye teilzunehmen – diesmal aber nicht im Quattro. Er fährt ein Exemplar seines Lancia Rallye 037 von 1983, mit dem er in diesem Jahr zum dritten Mal die Rallye Monte Carlo gewonnen hatte. Sein Teamkollege ist der Besitzer des Rallyeautos, Dirk Lührmann. Bei einem so besonderen Fahrer nimmt der Besitzer des Autos gerne den Sitz des Beifahrers ein. Die beiden werden erst am Samstag dazustoßen, sagt Andreas Essig im Gespräch.

Ein wenig Pech hatte ein 914er Porsche, dessen Zündspule ihren Geist aufgab. Aber wieder war die Oldtimerwerkstatt in von Familie Kopitzka zur Stelle. Mit flinken Händen konnte Norbert Kopitzka ein zweites Mal bei der Rallye helfen. In der Szene hilft man sich immer, wenn man kann.

Nach der kurzen Durchfahrtskontrolle geht es schon weiter, über St. Ursanne in Richtung Süden. Am Samstag ist die berühmte-berühmte Monte-Carlo-Strecke in der Chartreuse zu absolvieren, um dann hoch hinaus auf den Col du Lautaret zu fahren. Für den 2058 Meter hohen Pass werden nicht nur Winterreifen, sondern auch Winterjacken gefragt sein. Die letzte Etappe führt von Cannes nach Monte Carlo. Insgesamt haben die Fahrzeuge und Fahrer dann über 2.000 Kilometer auf dem Buckel, bevor sie die Strecke wieder zurückfahren müssen. Zuvor können sich die Teilnehmer aber über eine wunderschöne Winterrallye freuen.