

ROTHENBURG • FREIBURG • AIX LES BAINS • CANNES • MONTE-CARLO
OB DER TAUBER

AvD-Histo-Monte

12.-16. Februar 2019



22.

PROGRAMMHEFT



ŠKODA

plus+rallye®



Automobilclub
von Deutschland

Sinn
SPEZIALUHREN



ORGANISATOR UND PLUSRALLYE-GESCHÄFTSFÜHRER

PETER GÖBEL



Peter Göbel
Geschäftsführer
plusrallye

Liebe Teilnehmer, Freunde, Partner und liebe Plusrallye-Crew,

die letzte AvD-Histo-Monte liegt schon zwei Jahre zurück. Der große Organisationsaufwand war ausschlaggebend für den Zwei-Jahres-Rhythmus, der uns nicht leichtgefallen ist. Dafür gibt es viele Neuerungen. Zum Beispiel die Zeitnahme per GPS, mit der mehr Messungen und Prüfungen möglich sind. Doch keine Sorge, es soll keine Überwachung stattfinden, und die wenigen Speedzonen dienen der Sicherheit – für Behörden, Teilnehmer und die Veranstaltung. Das Ergebnis nach einem Jahr Pause kann sich bestimmt sehen lassen. Erstmals starten wir in Rothenburg ob der Tauber, den Verantwortlichen der Stadt möchte ich schon jetzt Danke sagen. Auch der Prolog ist neu. Außerdem macht die AvD-Histo-Monte zum ersten Mal Station in Freudenstadt, geparkt wird auf dem größten Marktplatz Deutschlands. Das Rallye-Plakat von Künstlerin Susanne Ward genießt schon fast Kultstatus, genauso wie auf dem Poster geht es über den legendären Col de Turini und nach sieben Jahren wieder nach Italien. Auch wenn hier nur Schnitte von maximal 40 km/h erlaubt sind, die Prüfungen auf den engen Pfa-

den sind anspruchsvoll und waren allesamt Highlights der Rallye San Remo und 1975 auch einmal (!) der Rallye Monte Carlo.

Danke sagen möchte ich in diesem Zusammenhang an das größte Starterfeld, das es jemals bei dieser Veranstaltung gegeben hat. Ich verspreche Ihnen, dass wir Ihr Vertrauen in uns ebenso zu schätzen wissen, wie den Einsatz und die Leistungen unserer Partner und Sponsoren, ohne die ein solches Mammutprojekt kaum zu meistern ist.

Und zum Schluss gibt es auch in diesem Jahr eine Teilnahme-Überraschung: Miki Biasion wird uns am letzten Tag mit seinem Oldtimer begleiten. Der italienische Ausnahme-Fahrer feiert mit uns gleich drei persönliche Jubiläen. Vor 30 Jahren gewann er die Rallye Monte Carlo und die Rallye San Remo und nach 1988 wurde er ebenfalls vor 30 Jahren zum zweiten Mal Rallye-Weltmeister. Wir freuen uns, dass er bei der Gala den Siegern die Pokale überreicht.

Bis dahin wünsche ich Ihnen jetzt eine gute, spannende, abwechslungsreiche und unbedingt unfallfreie Fahrt durch fünf Länder beim Abenteuer AvD-Histo-Monte 2019 auf den Spuren der legendären Rallye Monte Carlo.





OBERBÜRGERMEISTER DER GROSSEN KREISSTADT ROTHENBURG OB DER TAUBER

WALTER HARTL

Die Stadt Rothenburg ob der Tauber heißt Sie herzlich willkommen zum Start der 22.AvD-Histo-Monte in der Großen Kreisstadt Rothenburg ob der Tauber. Aus meiner Sicht gibt es keinen besseren Standort für den Startpunkt als den Rothenburger Marktplatz, steht das einstige Zentrum des Handels doch über die Jahrhunderte für den Aufbruch und die Ankunft von Händlern, Pilgern sowie Gästen aus aller Welt. Eine kleine Zeitreise ist der Besuch der Rothenburger Altstadt eigentlich immer und beim Start der AvD Histo Monte diesmal gleich in doppelter Hinsicht: in der historischen Mittelalterkulisse kann der Besucher die Oldtimer aus den vergangenen Jahrzehnten bestaunen. Und so mancher Rothenburger erinnert sich dabei vielleicht an jene Zeiten, als bekannte Personen aus Film und Fernsehen mit ihren

noblen Karossen durch die Gassen führen – so wie einst Udo Jürgens im 600er Mercedes. Oder an die Dreharbeiten zum britischen Filmklassiker „Chitty Chitty Bang Bang“, bei denen eine Sonderanfertigung eines Oldtimers eine Hauptrolle spielte. „Pax Intranctibus Salus Exeuntibus“ – also „Friede den Eintretenden, Segen den Herausgehenden“ – steht als herzlicher Gruße am Spitaltor unserer schönen Stadt. Dies wünschen wir auch den Teilnehmern, Zuschauern und Organisatoren – eine friedliche, sichere Fahrt gen Monte Carlo. Ich danke allen Unterstützern dieses Projekts und wünsche den Teilnehmerinnen und Teilnehmern der Rallye viel Erfolg und eine aufregende, aber vor allem sichere Tour nach Monte Carlo und unvergessene Begegnungen in und mit Rothenburg ob der Tauber.



Walter Hartl
Oberbürgermeister der
Großen Kreisstadt
Rothenburg ob der Tauber

INHALT

Ausgabe 22, Februar 2019



STRECKEN

GESAMTSTRECKE _____	15
Legende für alle Streckenkarten	
TAG 1, PROLOG - ETAPPE 1 _____	16
Rothenburg: Warm-Up im Dunkeln	
TAG 2, ETAPPE 2 _____	18
Rothenburg – Freudenstadt: Über die Ostalb	
TAG 2, ETAPPE 3 _____	20
Freudenstadt – Freiburg: Quer durch	
TAG 3, ETAPPE 4 _____	22
Freiburg – Malbuisson: Marathon-Etappe	
TAG 3, ETAPPE 5 _____	24
Malbuisson – Aix-les Bains: Cool runnings	
TAG 4, ETAPPE 6 _____	26
Aix-les-Bains – Crots: See-Geflüster	
TAG 4, ETAPPE 7 _____	28
Crots – Cannes: Quer-Pass	
TAG 5, ETAPPE 8 _____	30
Cannes – San Romolo: The Italian Job	
TAG 5, ETAPPE 9 _____	32
San Romolo – Monte Carlo: Zielgerade	

GRUSSWORTE _____	02
-------------------------	----

*Peter Göbel und Walter Hartl,
OB Rothenburg ob der Tauber*

TOPFOTO _____	06
----------------------	----

Spektakulär: Auf den Spuren der Rallye Monte Carlo

HISTORIE _____	08
-----------------------	----

*Die Startorte von Rallye Monte Carlo und
AvD-Histo-Monte*

MITTELALTERLICHES KLEINOD _____	12
--	----

Die Stadt Rothenburg ob der Tauber

ZEITPLAN _____	14
-----------------------	----

Sechs Tage im Zeitraffer

STRECKE _____	15
----------------------	----

Alle Etappen im Detail

DIE TEILNEHMER _____	36
-----------------------------	----

Alle Teams der AvD-Histo-Monte 2019

DIE GESAMTSIEGER _____	42
-------------------------------	----

Die bisherigen Gewinner der AvD-Histo-Monte





Immer wieder ein Anlaufpunkt: Hotel les Trois Vallées auf dem Col de Turini

MIKI BIAISON _____ 44

Der Rallye-Weltmeister überreicht die Pokale

MARKENLEXIKON _____ 46

Ein Blick auf die wichtigsten Hersteller

AVD-PANNENDIENST _____ 60

Aufgeben ist keine Option

ORGANISATORENTEAM _____ 62

Die Macher der AvD-Histo-Monte

SAUERLAND-KLASSIK _____ 64

Die Rallye im Land der 1000 Berge

DANKSAGUNG _____ 66

Ehre, wem Ehre gebührt



Zu Gast: Weltmeister Miki Biaison



6

AVD-HISTO-MONTE 2019
Topfoto



Spektakulär: Originalprüfung der Rallye Monte Carlo

Streckenweise fahren die Teilnehmer der AvD-Histo-Monte Original-Wertungsprüfungen der legendären Rallye Monte Carlo. Hier schlängelt sich ein Škoda 110 R vom Col des Sagnes herunter, Teil der 2018 bei Nacht gefahrenen Prüfung von Bayons nach Brézières.





DIE STARTORTE DER RALLYE MONTE CARLO UND DER AVD-HISTO-MONTE

WECHSELBEZIEHUNG

Neue Startorte haben bei der AvD-Histo-Monte ebenso Tradition wie beim historischen Vorbild, der Rallye Monte Carlo

Zugegeben, die Bandbreite ist nicht ganz dieselbe. Aber das Prinzip ist ähnlich. Statt in Paris, Berlin, Rom oder Oslo wie die seit 1911 veranstaltete Rallye Monte Carlo (siehe Kasten) startet die AvD-Histo-Monte eben in Bad Homburg, Stuttgart, Frankfurt oder jetzt erstmals Rothenburg ob der Tauber.

Blende zurück an den Anfang des 20. Jahrhunderts. Prinz Albert von Monaco ist ein Freund moderner Technik. Sein kleines Fürstentum veranstaltet bereits einen Schönheitswettbewerb für Autos sowie ein Motorbootrennen. Er beauftragt seine Tourismusabteilung, eine weitere Attraktion zu erfinden, die besonders im Winter zusätzliche – möglichst wohlhabende – Besucher anlocken würde.

Ergebnis ist die „Rallye International de Monaco“, die 1911 erstmals stattfindet. Alles, was von den Teilnehmern verlangt wird, ist wahlweise in Berlin, Boulogne-sur-Mer, Brüssel, Genf, Paris oder Wien loszufahren, um rechtzeitig zum Galaabend am 28. Januar in Monte Carlo einzutreffen. Dabei soll eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 25 km/h erreicht werden.

Was heute nach einer nur wenig anstrengenden Tagestour klingt, ist zu der Zeit ein Höllentrip. Manchmal müssen Teilnehmer aufgeben, weil sie



Anreise aus dem hohen Norden: Start im schottischen Glasgow



Oslo 1964: Über 2000 Kilometer mussten die Teams zurücklegen, bis es in Monte Carlo endlich zur Sache ging

DIE WICHTIGSTEN STARTORTE DER RALLYE MONTE CARLO

Deutschland: Berlin (1911, 1912, 1933)
München (1952 – 1956, 1958, 1959)
Frankfurt (1932, 1960 – 1965, 1967 – 1973, 1976 – 1980)
Bad Homburg (1966, 1981 – 1996)

Monaco: Monte Carlo (1949 – 1955, 1961 – 1973, 1975, 1977 – 1989, 1994 – 1996)

Frankreich: Paris (1911, 1912, 1924, 1926, 1956, 1958 – 1962, 1964, 1965, 1976 – 1978, 1980, 1981 – 1986)

Italien: Reims (1926, 1966 – 1973, 1990 – 1996)
Turin (1912, 1993 – 1996)
Rom (1926, 1956, 1958 – 1960, 1973, 1976 – 1983)
Sestrières (1984 – 1992)

Großbritannien: Glasgow (1924, 1949 – 1956, 1958 – 1964, 1971 – 1973)
London (1926, 1965, 1966, 1969, 1976, 1979 – 1984)

Spanien: Barcelona (1930, 1982 – 1995)

Griechenland: Athen (1928 – 1939, 1954 – 1956, 1958 – 1973, 1975)

Portugal: Lissabon (1930 – 1932, 1935, 1949 – 1956, 1958 – 1970, 1972, 1977)

Norwegen: Oslo (1928, 1930, 1949 – 1955, 1958, 1960, 1962, 1964, 1966 – 1973)
Stavanger (1931 – 1939)

Schweiz: Lausanne (1979 – 1996)

Polen: Warschau (1929, 1959, 1960 – 1973, 1975 – 1979)

Schweden: Stockholm (1928, 1929, 1949 – 1956, 1959, 1961, 1963, 1965, 1975)

Rumänien: Bukarest (1927 – 1930, 1933 – 1939, 1971)

Estland: Tallinn (1930, 1931, 1933 – 1939)

* 1911 - 1996, ab 1997 nur noch ein Startort
(fast immer Monte Carlo) ohne „Étape de Concentration“



1994

Die Anfänge der AvD-Histo-Monte: Start in Bad Homburg

2011

Von 2007 bis 2012 geht es in Hanau los

START- UND ZIELORTE AVD-HISTO-MONTE

1993	Bad Homburg – Bad Homburg
1994	Bad Homburg – Pirmasens
1995	Stuttgart – Stuttgart
1996	Bad Homburg – Bad Homburg
1997	Nürburgring – Freiburg
1998 – 2000	Nürburgring – Monte Carlo
2001	Nürburgring – Saarbrücken
2002 + 2003	Bad Homburg – Monte Carlo
2006	Bad Homburg – Monte Carlo
2007 – 2012	Hanau – Monte Carlo
2015 + 2016	Mainz – Monte Carlo
2017	Frankfurt – Monte Carlo
2019	Rothenburg ob der Tauber – Monte Carlo

schon auf dem Weg zum Startort im Schnee steckenbleiben. Mit 23 Teilnehmern bleibt die Premiere hinter den Erwartungen zurück. Auch die augenscheinliche Willkür, mit der die Jury über Sieg und Niederlage entscheidet, schadet dem Ruf.

Der Neustart nach dem Ersten Weltkrieg klingt vielversprechender. Der sportliche Anspruch wird Zug um Zug verschärft. Dazu gehören auch möglichst lange Anfahrtswege. Die können sich die Teilnehmer zunächst frei wählen. Erst 1926 begrenzen die Organisatoren wieder die Auswahl, von zeitweise bis zu 22 Orten auf schließlich weniger als zehn. Viele Jahre lang wird der Anfahrtsweg bewertet, 1925 zum Beispiel mit einem Punkt pro 25 Kilometer. Prompt erfreuen sich Ausgangspunkte wie John O'Groats ganz im Norden von Schottland (fast 3.000 Kilometer bis Monte Carlo), das schwedische Umea (3.750 km), Konstantinopel (heute Istanbul, 3.400 km), St. Petersburg ganz im Osten der Ostsee (3.300 km), Athen (3.800 km) oder Jassy in Rumänien (3.500 km) großer Beliebtheit. 1935 endet diese sogenannte „Étape de Concentration“ erstmals nicht in Monaco, sondern in Avignon. Ab dort fahren alle auf der „Étape Commune“ die identische Route nach Monte Carlo.

Dieses Konzept hält sich sechs Jahrzehnte lang. Bis spätestens in den 1980ern die Kritik immer lauter wird. Die Anfahrt ist für die Rallyeautos längst keine technische Herausforderung mehr. Die Teams beklagen überdies die hohen Kosten. 1998 findet die „Monte“ erstmals komplett ohne Sternfahrt statt.

Im Vergleich zu den mehr als 60 Startorten in

**1994**

Wieder Bad Homburg: Start zur zweiten AvD-Histo-Monte



1999

Start auf dem Grand-Prix-Kurs des Nürburgrings



2016

Mainz ist 2015 und 2016 der Startort

der Historie der Rallye Monte Carlo wirken die sieben verschiedenen Ausgangspunkte der AvD-Histo-Monte geradezu bescheiden (siehe Kasten). Bis nach Monte Carlo führte die Strecke erstmals 1998. Beim historischen Vorbild wurde auf der Anreise nur das zeitlich korrekte Stempeln an Durchfahrtskontrollen überprüft. Der eigentliche Wettbewerb begann erst danach, bis 1967 mit Sollzeitprüfungen, Bergrennen, Schönheitswettbewerben oder Beschleunigungs- und Bremsstests auf der Promenade

von Monte Carlo – im Anschluss an mehr als 3.000 Kilometer Anfahrt. Erst 1968 setzte sich das heutige System der Wertungsprüfungen auf Bestzeit durch. Bei der AvD-Histo-Monte spielt sich dagegen der komplette sportliche Wettbewerb auf dem Weg ins Fürstentum ab. 2019 stehen 33 Gleichmäßigkeitsprüfungen auf dem Programm. Womit die AvD-Histo-Monte sogar näher am historischen Vorbild dran ist, als die aktuelle moderne Rallye Monte Carlo.



2017

2017 geht von der Klassikstadt Frankfurt gen Monaco

12

AVD-HISTO-MONTE 2019
Rothenburg ob der Tauber

DIE NEUE HEIMAT DER AVD-HISTO-MONTE

MITTELALTERLICHES KLEINOD

Rothenburg ob der Tauber, Startort der AvD-Histo-Monte 2019, und Großbritannien verbindet nicht nur die Liebe zum Oldtimer. Die Themenjahre 2019 bis 2021 „Pittoresk – Rothenburg ob der Tauber als Landschaftsgarten“ ziehen eine weitere Parallele

Exakt 50 Jahre ist es her, dass der Film „Tschitti Tschitti Bäng“ ein Welterfolg wurde. Gedreht wurde die Komödie rund um einen mit Wunderkräften gesegneten Rennwagen aus den 1920er Jahren damals auch in Rothenburg ob der Tauber. In gewisser Weise wandeln also die Teilnehmer der AvD-Histo-Monte auf den Spuren von Schauspieler Dick Van Dyke alias „Caractus Potts“, wenn sie von hier aus in Richtung Monaco aufbrechen. Die Filmcrew fand in Rothenburg ob der Tauber eine traumhafte Kulisse. Seit über einhundertfünfzig Jahren gilt die Stadt an der Grenze zwischen Bayern und Baden-Württembergs als Kleinod deutscher Vergangenheit. Eingangs des 19. Jahr-

hunderts war es zunächst die liebevolle Landschaft der eng gewundenen Tauber, die Wanderer anlockte. Doch richtete sich der Blick bald auch auf die architektonischen Schätze der oberhalb („ob“) des Flusses gelegenen Kleinstadt. Die architektonische Gesamtwirkung und die Einbettung in die Landschaft inspirierten außerdem namhafte Architekten der englischen und deutschen Gartenstadt-bewegung: Raymond Unwins Planungen für „Hampstead Garden Suburb“ in London und Richard Riemerschmids „Grüner Zipfel“, der ersten deutschen Gartenstadt Hellerau bei Dresden, sind erkennbar von Rothenburg ob der Tauber beeinflusst. Zu Anfang des 20. Jahr-





hundert war die Stadt damit Sinnbild einer anderen, einer pittoresken Moderne – im Unterschied zur späteren Bauhaus-Moderne. Ein einsetzender Strom von Künstlern aus nah und fern verewigte die gut erhaltenen Gassen, Häuser und Wehranlagen Rothenburgs in romantischen Motiven. Neben „mittelalterlich“ wurden bereits um 1900 „romantisch“, „märchenhaft“ und „malerisch“ zu typischen Attributen Rothenburgs. Letzteres übrigens

synonym mit dem englischen „picturesque“. An diese Epoche erinnert die Stadt unter dem Motto „Pittoresk – Rothenburg ob der Tauber als Landschaftsgarten“ in den Jahren 2019 bis 2021 mit zahlreichen Ausstellungen, Konzerten und Veranstaltungen.

Informationen zu den Themenjahren im Internet unter www.rothenburg-tourismus.de.

22. AVD-HISTO-MONTE

SECHS TAGE IM ZEITRAFFER

Montag, 11. Februar 2019, Rothenburg ob der Tauber

- 16:00 - 18:00 Uhr Dokumenten-Kontrolle (Rathaus)
16:00 - 18:00 Uhr Technische Abnahme, TÜV Süd (Marktplatz)

Dienstag, 12. Februar 2019, Rothenburg ob der Tauber

- 09:00 - 15:00 Uhr Dokumenten-Kontrolle (Rathaus)
09:30 - 15:30 Uhr Technische Abnahme, TÜV Süd (Marktplatz)
14:00 - 15:00 Uhr Rallyelehrgang Theorie (Rathaus, Sitzungssaal)
ab 17:00 Uhr Start zum Prolog, ca. 100 km (Marktplatz)
ab 19:00 Uhr Etappenziel Prolog (Marktplatz)

Mittwoch, 13. Februar 2019, Rothenburg – Freiburg

- ab 7:30 Uhr Restart (Marktplatz Rothenburg)
ab 13:10 Uhr Mittagspause Freudenstadt (Marktplatz)
ab 15:50 Uhr Durchfahrtskontrolle Haslach im Kinzigtal
ab 19:00 Uhr Etappenziel Freiburg (Dorint Hotel)

Donnerstag, 14. Februar 2019, Freiburg – Aix-les-Bains

- ab 7:00 Uhr Restart Freiburg (Dorint Hotel)
ab 9:20 Uhr Durchfahrtskontrolle Rheinfelden (Rathaus)
ab 13:30 Uhr Mittagspause Malbuisson (Hotel Le Lac)
ab 17:10 Uhr Durchfahrtskontrolle Confort (Le Tram Bar)
ab 19:20 Uhr Etappenziel Aix-les-Bains (Rathaus)

Freitag, 15. Februar 2019, Aix-les-Bains – Cannes

- ab 7:00 Uhr Restart Aix-les-Bains (Hotel Golden Tulip)
ab 12:30 Uhr Mittagspause Crots (Hotel Les Bartavelles)
ab 16:35 Uhr Durchfahrtskontrolle Castellane (Marktplatz)
ab 19:15 Uhr Etappenziel Cannes (Hotel Pullman Royal)

Samstag, 16. Februar 2019, Cannes – Monte Carlo

- ab 8:15 Uhr Restart Cannes (Hotel Pullman Royal)
ab 10:15 Uhr Durchfahrtskontrolle Col de Turini (Hotel Les Trois Vallées)
ab 13:00 Uhr Mittagspause (Restaurant Dall'Ava, San Romolo)
ab 15:20 Uhr Ziel Monte Carlo (Quai Albert 1er)

Legende der Streckenkarten



Mittagsstopp
Lunch stop
Repas midi



Übernachtungsstopp
Night halt
Hôtel



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



Gleichmäßigkeits-
prüfung (GLP),
Zone de Régularité (ZR)



Durchfahrtskontrolle (DK)
Passing Control (PC)
Contrôle de passage (CP)



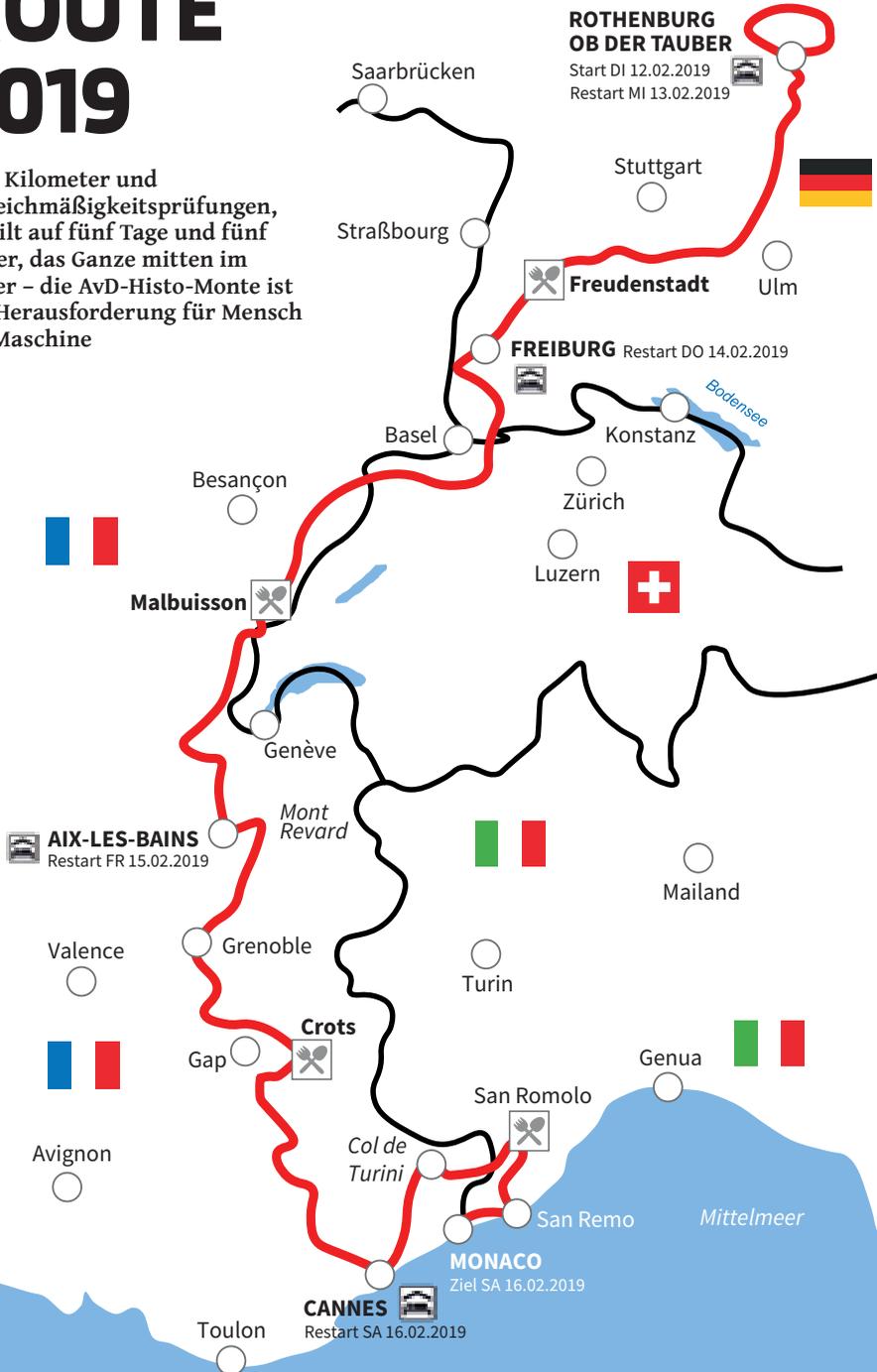
Beste Chance auf Schnee – die Etappen
zwischen Malbuisson und Cannes



Neues Orga-Fahrzeug: VW Multivan
4Motion beim Stop in Saint-Pierre-de-
Méaroz, dem Titelmotiv von 2017

ROUTE 2019

1.860 Kilometer und
33 Gleichmäßigkeitsprüfungen,
verteilt auf fünf Tage und fünf
Länder, das Ganze mitten im
Winter – die AvD-Histo-Monte ist
eine Herausforderung für Mensch
und Maschine



16 AVD-HISTO-MONTE 2019 Tag 1 - Prolog - Etappe 1





GEGEN EINGEROSTETE REFLEXE

WARM-UP IM DUNKELN

Erstmals gibt es einen Prolog zum Auftakt. Schon der hat es in sich. Denn die Startflagge dazu fällt am Abend mitten auf dem von historischen Patrizierhäusern gesäumten Marktplatz von Rothenburg ob der Tauber.

Auf einer rund 100 Kilometer langen Schleife rund um Rothenburg, entlang der Tauber und durch die Weinberge bei Bullenheim, haben die Teilnehmer die Gelegenheit, Fahrzeuge und Equipment einer letzten Funktionskontrolle zu unterziehen, bevor es am nächsten Morgen auf die rund 1.800 Kilometer lange Tour nach Monaco geht. Die kurvenreichen Straßen in dieser Gegend sind wie geschaffen für Oldtimer. Außerdem können Fahrer und Copilot bei ersten Gleichmäßigkeitsprüfungen alle Sinne in den Rallye-Modus schalten – das

Ganze weitgehend bei Dunkelheit. Die mit vielen Abzweigen gespickte Streckenführung in den Weinbergen ist damit ein erster Härtetest für die Teams. Der Prolog dient als Warm-Up und zählt nicht zur Gesamtwertung. Als Anreiz für die Teilnehmer gibt es aber eine eigene Wertung mit anschließender Siegerehrung auf dem traditionellen Fahrerfest, dieses Mal in der Rothenburger Reichsstadthalle. In diesem Rahmen findet auch die offizielle Begrüßung der Teilnehmer statt.



Stilvoll – mechanische Uhren in den älteren Fahrzeugen wie dem Saab 96





AUF GALOPP ÜBER DIE OSTALB

DEUTSCHLANDS GRÖSSTER

Heute wird's ernst. Die erste lange Tagesetappe führt von Rothenburg ob der Tauber nach Freiburg. Neu ist die Mittagspause in Freudenstadt. Dort wartet ein wahrhaft riesiger Marktplatz auf die Teilnehmer.

Die Nacht war für Teilnehmer nach dem Prolog und dem Fahrerfest am Vorabend kurz. Doch frühes Aufstehen gehört zum Oldtimersport dazu. Und so fällt schon am Vormittag auf dem Marktplatz von Rothenburg ob der Tauber die Startflagge zur ersten langen Tagesetappe. Historische Patrizierhäuser bilden die stilvolle Kulisse dazu.

Die Oldtimer richten ihre Motorhauben – je nach Modell auch die Kofferraumhaube – zunächst Richtung Süden, bevor die Route nach Westen Richtung Schwarzwald dreht. Ein Abstecher führt nach

Adelmannsfelden auf der Ostalb, wo eine Gleichmäßigkeitsprüfung praktisch vor der Haustür des ehemaligen Rallyeprofis Uwe Nittel endet.

Nach knapp 300 Kilometern macht die AvD-Histo-Monte zum ersten Mal zur Mittagspause Station in Freudenstadt. In der Schwarzwald-Metropole parken die Oldtimer auf dem mit dem Gardemaß von 219 x 216 Metern größten bebauten Marktplatz Deutschlands, während sich Fahrer und Copiloten im benachbarten Turmbräu stärken. Die im Haus gebrauten Biere sind natürlich tabu.



Edel oder sportlich – das Teilnehmerfeld bietet eine große Bandbreite

20

AVD-HISTO-MONTE 2019 Tag 2 - Etappe 3



5

5

Offenburg

Lahr/Schwarzwald

Biberach

GLP / ZR 7
Naturpark
Schwarzwald-Nord

DK / PC 2 + 3
Haslach im Kinzigtal
Marktplatz

ZK/TC/CH 5
Freudenstadt
Marktplatz OUT

Freudenstadt

GLP / ZR 8
Kreuzsattelhütte
- Fischerbach

Elzach

ZK/TC/CH 6
Freiburg
Dorint Hotel

GLP / ZR 9
Kandel

St. Peter

Kirchzarten

GLP / ZR 10
Schausland
„Maxi“

Titisee-Neustadt





Publikumsmagnet –
die Durchfahrtskontrolle in
Haslach im Kinzigtal

KINZIGTAL UND SCHWARZWALD

QUER DURCH

Am Nachmittag der ersten Etappe klettert die Strecke gleich mehrfach auf über 1.000 Meter Höhe. Der Schwarzwald war mit heftigen Schneefällen schon öfter für eine Überraschung gut.

Je nach Wetterlage machen sich die vorgeschriebenen Winterreifen spätestens dann bezahlt, wenn die Route den Schwarzwald in Angriff nimmt. Die Tempovorgabe der Gleichmäßigkeitsprüfungen, obwohl Oldtimer-gerecht moderat, ist bei winterlichen Straßenbedingungen eine echte Herausforderung. Nur die Zeitmessung ist garantiert witterungsunabhängig. Bereits Tradition hat der folgende Zwischenstopp in der Altstadt von Haslach im Kinzigtal, wo ebenso traditionell nette Damen der örtlichen Tourist-Info Schinkenbrote reichen. Im Endspurt der 160

Kilometer langen zweiten Etappe geht es wieder hoch hinaus. Eine Prüfung führt über den 1.241 Meter hohen Berg Kandel, in der Szene in Anlehnung die berühmteste Passstraße der Rallye Monte Carlo gerne „Deutschlands Col de Turini“ genannt.

Nur etwa 100 Meter weniger weist der Schauinsland auf. Auf der gleichnamigen Bergrennstrecke wurden bis 1984 sogar Europameisterschaftsläufe ausgetragen. Und genau hier wartet eine neue, 20 Kilometer lange Prüfung – die durch die Dunkelheit noch komplizierter wird.



Bei winterlichen Bedingungen sind die Gleichmäßigkeitsprüfungen noch anspruchsvoller

22 AVD-HISTO-MONTE 2019 Tag 3 - Etappe 4





WILLKOMMEN IN FRANKREICH

MARATHON-ETAPPE

Am Donnerstag verlässt die AvD-Histo-Monte Deutschland in Richtung Schweiz, um nur wenig später mit Frankreich das dritte Land innerhalb eines Tages zu erreichen. Das Mittagessen müssen sich die Teilnehmer verdienen – mit rund 320 Kilometern Strecke schon am Vormittag.

Kurz nach dem Start in Freiburg im Breisgau überqueren die Teilnehmer den Rhein. Die normalerweise für Fahrzeuge gesperrte „Alte Brücke“ ins Schweizerische Rheinfeldens wird erneut eigens für die Old- und Youngtimer der AvD-Histo-Monte geöffnet. Der Stopp zur Durchfahrtskontrolle vor dem historischen Rathaus in der Altstadt von Rheinfeldens ist gleichzeitig auch der letzte planmäßige Halt im Land der Eidgenossen. Schon wenig später steht der nächste Grenzübergang an, dieses Mal nach Frankreich. Ab hier geht's grob Richtung Südwesten. Die

Strecke schlängelt sich über kurvenreiche Nebenstraßen einige Zeit entlang des Flüsschens Doubs und durch malerische Dörfer. Und dann taucht sie am Horizont auf, die Wasserfläche des Lac Saint-Point. Das in Malbuisson gelegene Restaurant „Le Lac“ hat die Teilnehmer der AvD-Histo-Monte schon öfter mit dem Mittagessen verwöhnt. Die Teilnehmer werden die Verschnaufpause mit Blick auf den See zu schätzen wissen. Zum Nachtisch am besten einen doppelten Espresso – denn am Nachmittag geht's richtig zur Sache.

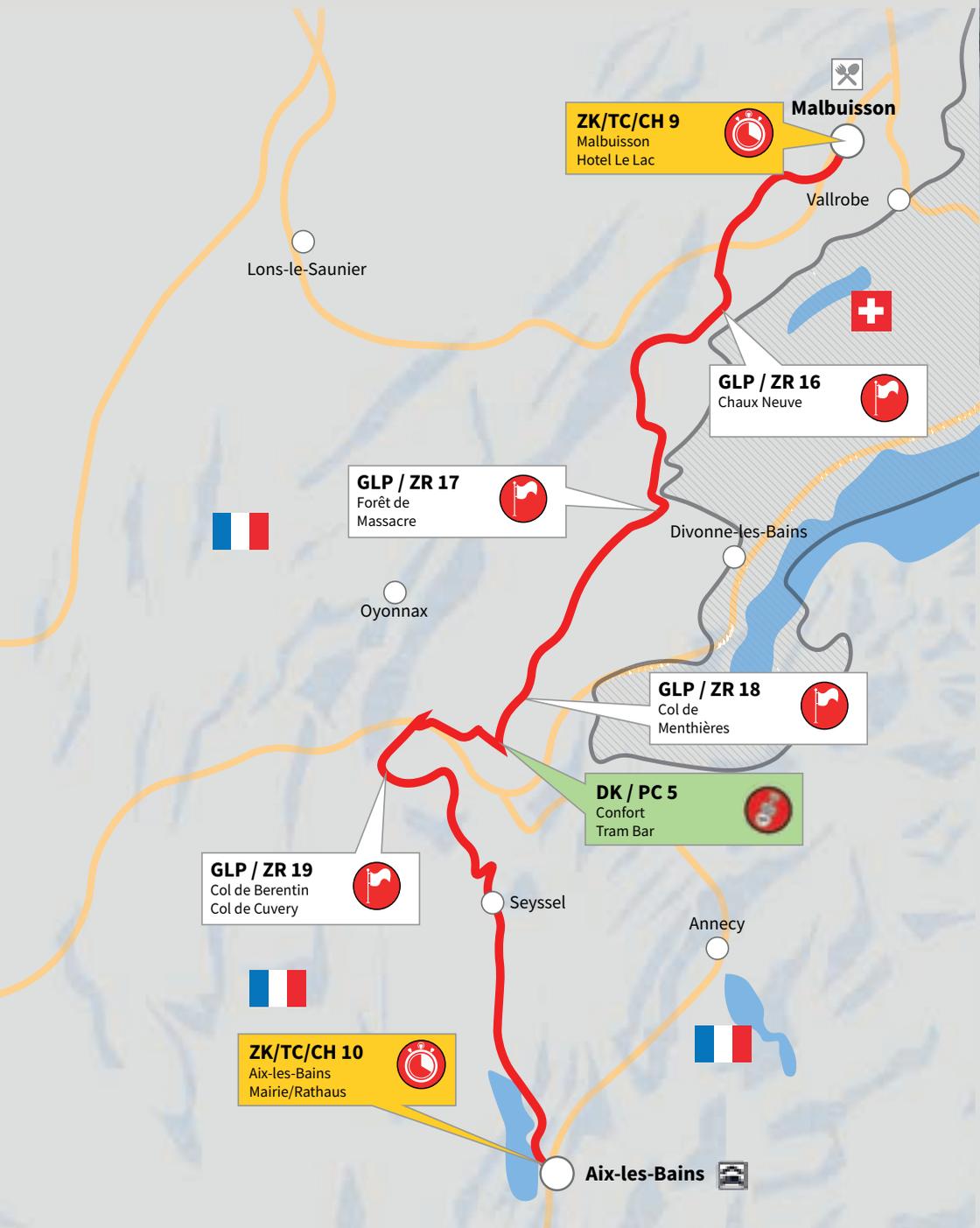


Der Weg zur Mittagspause im Hotel „Le Lac“ ist über 300 Kilometer lang



In Reih und Glied im Doubs-Tal

24 AVD-HISTO-MONTE 2019 Tag 3 - Etappe 5





Tradition ist die Durchfahrtkontrolle in der Bar „Le Tram“, einem Straßenbahnwaggon

COOL RUNNINGS

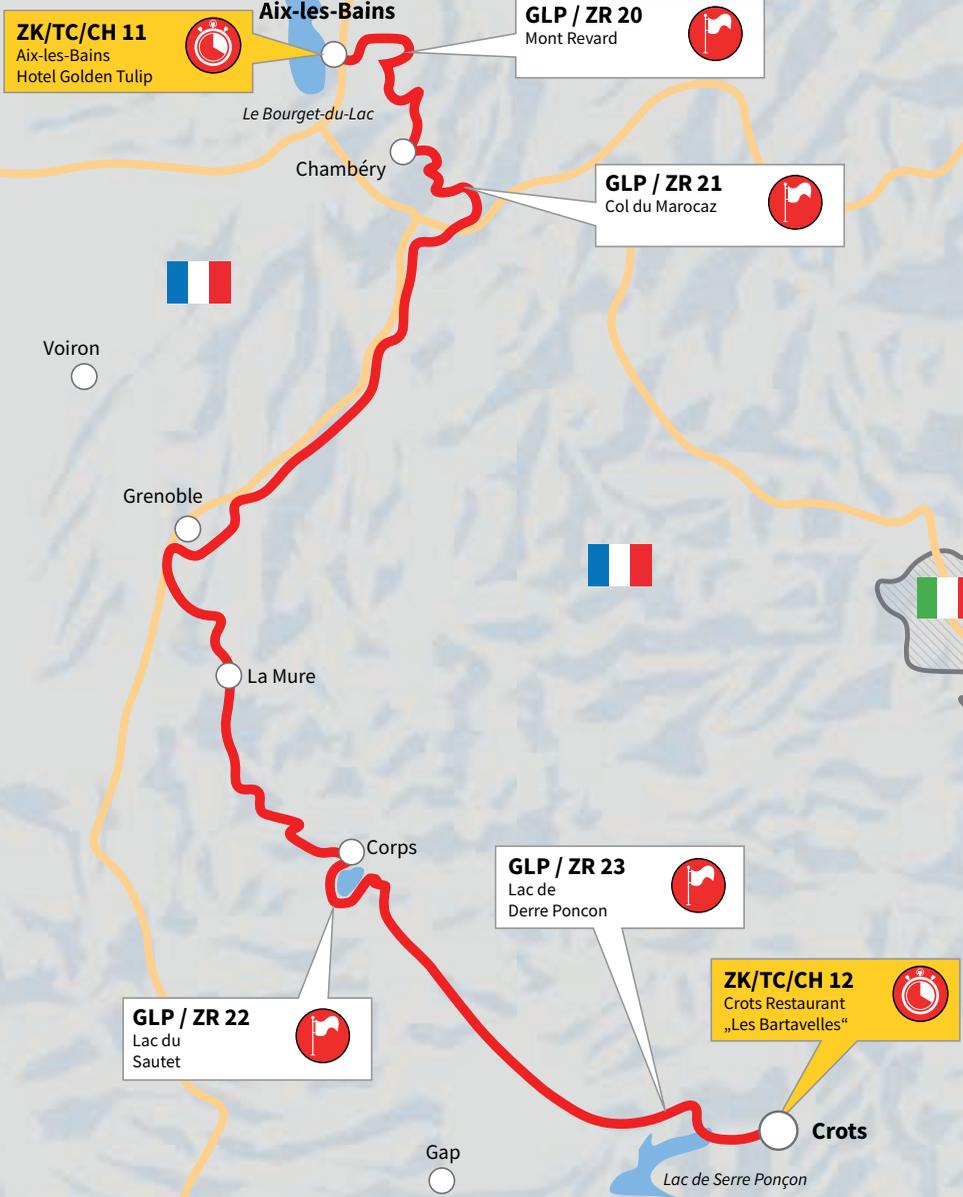
KÄLTER WIRD'S NICHT

Am Nachmittag geht es von Malbuisson aus tiefer hinein ins Jura. Die Route streift Mouthé, auf knapp 1.000 Meter Höhe der laut Statistik kälteste Ort Frankreichs. „Wenn's an diesem Tag irgendwo Schnee gibt, dann hier“, ist sich Rallyeleiter Peter Göbel sicher.

Auch der Name der Gleichmächtigkeitsprüfung „Chaux Neuve“ lässt „Wiederholungstätern“ unter den Teilnehmern das Blut in den Adern gefrieren. Hier kämpften sie sich 2015 durch einen ausgewachsenen Schneesturm. Wie eine Erlösung klingt jedenfalls die Verlockung eines Heißgetränkchen in der legendären „Tram Bar“ in Confort. Das kleine Restaurant in einem umgebauten Eisenbahnwaggon gehört schon seit Jahren zu den Fixpunkten der AvD-Histomonte. Anschließend warten noch zwei weitere Pässe mit gewisser Schneewahrscheinlichkeit: der

1.144 Meter hohe Col de Bérentin und der noch einmal rund 50 Meter höher gelegene Col de Cuvery. Der Rest der 220 km langen Etappe bis ins Etappenziel Aix-les-Bains ist dagegen beinahe schon eine Spazierfahrt. Noch einmal fahrerische Präzision ist höchstens auf der sehr schmalen Brücke über die Rhone gefragt, die planmäßig bereits im Dunkeln und ohne die bei Tageslicht beeindruckende Sicht auf die umliegenden Berge passiert wird. Umso heller ist das Rathaus und später auch das Casino von Aix-les-Bains erleuchtet, das heutige Tagesziel.

26 AVD-HISTO-MONTE 2019 Tag 4 - Etappe 6





AUF DEN SPUREN DER „MONTE“

SEE-GEFLÜSTER

Am Freitag folgt die Strecke über weite Strecken ihrem historischen Vorbild. In den französischen Seealpen stehen schon am Vormittag berühmte Wertungsprüfungen der Rallye Monte Carlo auf dem Programm. Dazwischen geht's über genauso anspruchsvolle, mit Kehren gespickte Passstraßen.



Tapferes Team - im riesigen Oldsmobile erscheinen viele Straßen ziemlich schmal

Wenn die Teilnehmer nach der Nacht in in Aix-les-Bains in den vierten Tag der AvD-Histo-Monte starten, stecken ihnen bereits drei harte Tagesetappen in den Knochen. Doch im Prinzip geht es jetzt erst richtig los. Schon kurz nach dem Start geht es über den Mont Revard und den Col de Marocaz – mit guter Chance auf Eis und Schnee. Die nächsten Orte auf der Strecke sind für Kenner der Rallye Monte Carlo beinahe schon Wallfahrtsorte: Grenoble und Gap, die Heimat des sechsmaligen Weltmeisters Sébastien Ogier. Entlang des Lac du Sautet wird eine

Gleichmäßigkeitsprüfung (GLP) auf einer originalen Wertungsprüfung (WP) der Rallye Monte Carlo 2019 absolviert. Der entscheidende Unterschied: Während Ogier und Kollegen die Strecke mit Höchstgeschwindigkeit absolvieren, geht es für die Teilnehmer der AvD-Histo-Monte „nur“ darum, eine vorgeschriebene Durchschnittsgeschwindigkeit einzuhalten. Nach einem weiteren Abstecher auf eine WP der Rallye Monte Carlo am Lac de Serre Ponçon (Foto oben) genießen die Teams nach rund 270 Kilometern die wohlverdiente Mittagspause in Crot.

28 AVD-HISTO-MONTE 2019 Tag 4 - Etappe 7

Gap



Crots

ZK/TC/CH 13
Crots Restaurant
„Les Bartavelles“

GLP / ZR 24
Col de Pontis

Seyne

GLP / ZR 25
Seyne

Barles

GLP / ZR 26
Col du Fanget

Dignes-Les-Bains



GLP / ZR 28
Col de Bleine -
Col de Castellaras

DK / PC 6
Castellane
Place Marcel Sauvaire

Castellane

GLP / ZR 27
Lac de Castillon
Col de St. Barnabé

Tourrettes

ZK/TC/CH 14
Cannes-Mandelieu
Hotel Pullman



Draguignan

Cannes





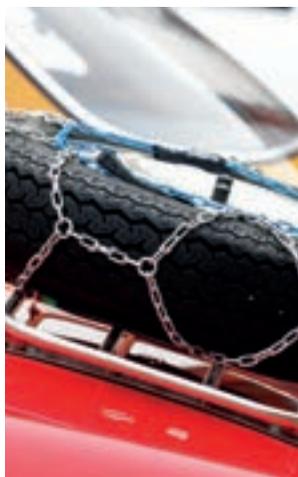
DURCH DIE SEEALPEN ANS MEER

QUER-PASS

Auch am Freitagnachmittag wandeln die Teilnehmer der AvD-Histo-Monte auf den Spuren der Rallye Monte Carlo. Die Strecke führt auf dem Weg ans Mittelmeer über Pässe und durch Ortschaften, die in der über 100-jährigen Historie der „Mutter aller Rallyes“ eine große Rolle gespielt haben.

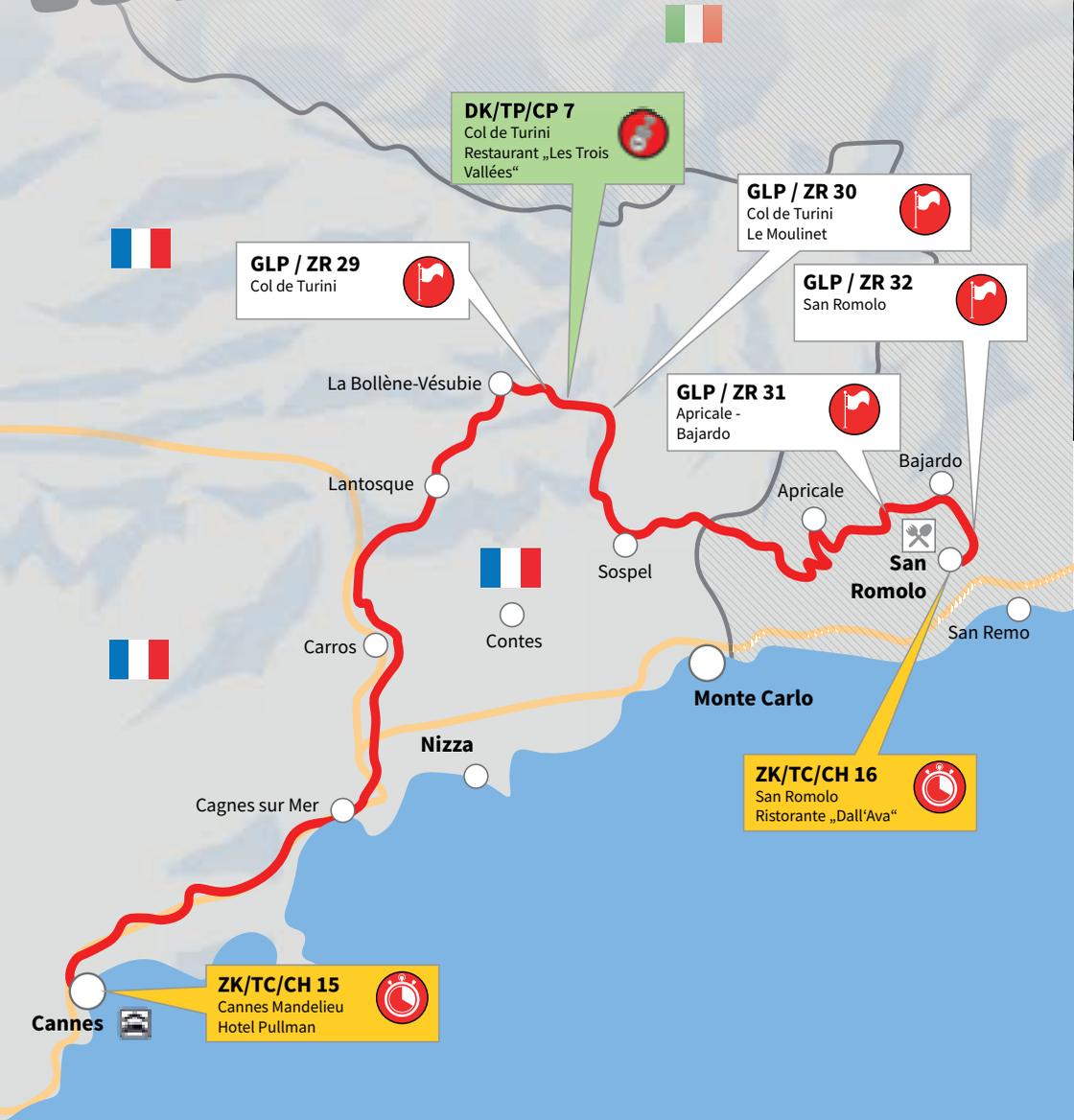
Col de Pontis, Col de Bleine, Col de Castellaras – bei diesen Namen bekommen Rallyefans glasige Augen. Alle drei Pässe sind untrennbar mit der Rallye Monte Carlo verbunden. Immer wieder waren sie Bestandteil des berühmten Weltmeisterschaftslaufs, hier spielten sich schon häufig Dramen ab. Und genau über diese Pässe – und noch einige mehr – schickt Fahrleiter Peter Göbel auch die Teilnehmer der AvD-Histo-Monte. Die insgesamt sechste Etappe hat es mit rund 260 Kilometern also noch einmal in sich. Spätestens, nachdem die Durchfahrtkontrolle

in Castellane – noch so ein Ort mit Monte-Flair – passiert ist, wird es langsam dunkel. Was die noch anstehenden Gleichmäßigkeitsprüfungen für die Teams weiter erschwert. Die Beifahrer müssen Tripmaster, Schnitttabellen und Stoppuhren nun im fast immer dürrtigen Licht von Leselampen bedienen. Auch vom tagsüber im strahlenden Sonnenschein lieblich anmutenden Mittelmeer wird kaum etwas zu sehen sein, wenn die Oldtimer am Abend aus den Bergen hinunter ins Tagesziel in Cannes-Mandelieu rollen.



Die Schneeketten können jetzt voraussichtlich auf den Ersatzreifen bleiben

30 AVD-HISTO-MONTE 2019 Tag 5 - Etappe 8





ÜBER EINSAME PÄSSE NACH ITALIEN

THE ITALIAN JOB

Am Schlusstag besucht die AvD-Histo-Monte nach einer Pause von sieben Jahren wieder einmal Italien. Von Cannes geht es durch die Seealpen unter anderem über den berühmten Col de Turini in die Region San Remo. Hier waren früher gleich zwei WM-Läufe zu Gast: die Rallye Monte Carlo und die Rallye San Remo.

Nach ein paar Kilometern auf der Route Napoleon erklimmt die Route den 1.607 Meter hohen Col de Turini. Die hinauf und hinunter führenden Straßen gehören in unterschiedlichen Kombinationen als Teil der Rallye Monte Carlo zu den bekanntesten Wertungsprüfungen der gesamten Weltmeisterschaft. Auch für die Teilnehmer der AvD-Histo-Monte laufen auf dem Weg zum zweiten Frühstück im Hotel auf der Passhöhe die Stoppuhren. Direkt nach der Pause wartet die nächste Prüfung, dieses Mal bergab in Richtung Le Moulinet.

Kurz darauf passieren die Teams über den wenig befahrenen Col de Vescavo die Grenze nach Italien. Noch vor der Mittagspause im legendären Restaurant Dall'Avà lauern zwei weitere GLPs mit großen Namen: Apricale-Bajardo und San Romolo. Das Kurvenlabyrinth war in den 1970er Jahren Teil der Rallye Monte Carlo, später waren diese Straßen Schauplatz des italienischen WM-Laufs Rallye San Remo. Die Namen ihrer Stars, darunter ganz weit oben Walter Röhrl, haben die treuesten Fans mit dicken Pinselstrichen auf Mauern gemalt.



Die Gegend um San Remo war früher auch Teil der Rallye Monte Carlo

32 AVD-HISTO-MONTE 2019 Tag 5 - Etappe 9





2017 siegte das Vater-Sohn-Team Friedrichs im Opel Ascona A

ANKUNFT IN MONACO

ZIELGERADE

Das Restaurant von Orlando und Davide Dall’Ava in San Romolo ist Kult. In der gemütlichen Trattoria haben sich zu Zeiten der Rallye San Remo die Größen des Rallyesports die Klinke in die Hand gegeben. Hier stärken sich die Teilnehmer der AvD-Histo-Monte für den Schlussspurt nach Monaco.

Nach der hervorragenden lokalen Küche der Dall’Avas kommt es manchem Fahrer oder Beifahrer vielleicht gelegen, dass die Nachmittagsetappe nur noch rund 60 Kilometer lang ist. Mit herrlichem Blick auf San Remo windet sich die Strecke zunächst zurück an die Küste, inklusive einer letzten Gleichmäßigkeitsprüfung. Traditionell steht das Ziel der AvD-Histo-Monte schließlich am Hafen von Monaco, genau wie beim historischen Vorbild. Die Atmosphäre, auf der einen Seite millionenschwere Yachten und das

Mittelmeer, auf der anderen Luxusrestaurants und Appartementshochhäuser, ist einzigartig. Zumal sich immer auch neugierige Zuschauer einfänden.

Nach rund 1.800 Kilometern Strecke, verteilt auf fünf harte Rallyetage, haben sich die Teilnehmer das Glas alkoholfreien Sekt zum Empfang durch Rallyeleiter Peter Göbel redlich verdient. Den offiziellen Abschluss der 22. AvD-Histo-Monte bilden Galaabend und Siegerehrung im Hotel Pullman Casino Royal in Cannes-Mandelieu.

WIR TEILEN IHRE LEIDENSCHAFT – U



1984: „Grosser Preis von Deutschland“ auf dem Hockenheimring
Fahrer: Michele Alboreto im Ferrari 126C4
© Photography Werner Eisele

- ▶ Der AvD ist der traditionsreichste Automobilclub Deutschlands.
- ▶ Erleben Sie mit uns modernen und historischen Motorsport – hautnah!
- ▶ Wir sind auch 2019 wieder sportlicher Ausrichter des „GROSSER PREIS VON DEUTSCHLAND“.

Jetzt einsteigen: www.avd.de



MOBILITY & MO

UND DAS SCHON SEIT RUND 120 JAHREN.



**WERNER EISELE
MOTOR RACING PHOTOGRAPHY**

Eine Hommage an die frühen Jahre der Formel 1 und der internationalen Sportwagenrennen. Über 200 atemberaubende Bilder und zahlreiche persönliche Erinnerungen des legendären Automobil-Fotografen – eine Pflichtlektüre für alle Rennsport-Fans!

Erhältlich im ausgewählten Buchhandel und unter www.workingart.gallery



RE



**Automobilclub
von Deutschland**



ALLE TEILNEHMER

St-Nr	Team / Bewerber	Fahrer	Beifahrer	Nation
1	Kfz-Friedrichs	Friedrichs, Horst	Friedrichs, Jörg	D/D
2	Haller Klassische Automobile	Haller, Alexander	Lechler, Lukas	D/D
3		Sporner, Alexander	Feineis, Rosi	D/D
4	Krafft-Walzen-Team	Hess, Eberhard	Seeberger, Holger	D/D
5		Sprey, Ewald	Schultz, Uwe	D/D
6	structure GmbH	Czyborra, Michael	Barth, Roland	D/D
7		Hartung, Heinz	Barnewitz, Uli	D/D
8		Schröder, Dr. Ernst F.	Suchentrunk, Harry	D/A
9		Hartmann, Andreas	Hermsmeier, Jens	D/D
10		Böhm, Daniel	Blanke, Markus	D/D
11	ASC Allgemeiner Schnauffer! Club e.V.	Vögele, Axel	Vögele, Peter	D/D
12	Die Wattrenner	Goepel, Jens	Siefkens, Uwe	D/D
13		Unold, Hermann	Hügli, Jürg	D/CH
14	ASC LG01 Tradition	Nickel, Jens	von Boeltzig, Bernhard	D/D
15		Priol, Urban	Seydel, Fabian	D/D
16	Skoda Auto Deutschland	Steinfurth, Peter	Kahle, Matthias	D/D
17	Mercedes-Benz Classic	Kersten, Alexander	Mayer, Karl-Heinz	D/D
18		Schäfer, Heimo	Böser, Wolfgang	D/D
19	Grünewald Motorsport e.V.	Grünewald, Dr. Ralf	Grünewald, Markus	D/D
20	Oldtimersport.net	Taute, Hans	Humme, Marcel	D/D
21	Skoda Auto Deutschland	Leue, Andreas	Freiling, Renate	D/D
22	Allgemeiner Schnaufferclub	Fischer-Knuppertz, Dr. Wulf	Schweigert, Dr. Hans-Gert	D/D
23	Die Coolsten	Streng, Hannes	Haselmann, Alexander	D/D
24	SLC Rallyeteam	Brunotte, Rainer sen.	Brunotte, Rainer jun.	D/D
25		Schoch, Christian	Hagedorn, Franz-Josef	D/D
26	Skoda Auto Deutschland	Herkommer, Jens	Lerch, Constanze	D/D
27	ADAC Südbaden	Schmid, Siegfried	Borell, Peter	D/D



9



15

Automarke	Typ / Modell	BJ
Opel	Ascona A Rallye	1972
Riley	12/4 Special	1936
Mercedes-Benz	220 Sb (W111)	1959
Volvo	PV544	1959
Porsche	356 A Coupé	1957
Porsche	356 B	1960
Jaguar	MK II	1962
Porsche	356 B 1600 (T6)	1961
Maserati	3500 Gti Coupé GT	1962
Porsche	356 Super 90	1963
Austin	Mini MK1	1964
Volvo	P130 Amazon	1967
Austin	1275 Mini Cooper S	1968
MG	C GT	1968
BMW	1800 Tilux	1969
Škoda	130 RS	1976
Mercedes-Benz	280 (W108)	1969
Porsche	911 ST	1969
Trabant	601	1971
Lancia	Fulvia Coupé 1.3 S	1971
Škoda	110 R	1978
Lancia	Fulvia Coupé S	1971
Oldsmobile	Delta 88 Royale	1971
Mercedes-Benz	SLC 350	1971
Saab	96	1974
Škoda	130 LR	1985
Alfa-Romeo	Giulia Super	1971



16



19



25

38



39



St-Nr	Team / Bewerber	Fahrer	Beifahrer	Nation
28	FSG Frankonia	Eichhorn, Marquardt	Reichold, Michael	D/D
29		Wachsmann, Ingo	Schulze, Karsten	D/D
30		Köppen, Christian	Born, Jens	D/D
31	Team Zebulon	Bartholemy, Michael	Bartholemy, Noah	B/B
32	Squadra Rotberg	Amstutz, Daniel	Tobler, Christian	CH/CH
33	Team Garage Francais	Fehér, Gabor	Heeger, Thomas	D/D
34		Blunck, Lars	Aschmann, Norbert	D/D
35	Kfz-Friedrichs	Brückmann, Hans	Brückmann, Gabriele	D/D
36	Team Zebulon	Lührmann, Dirk	Rose-Lührmann, Sabine	D/D
37		An der Heiden, Dominik	Koppers, Ulrich	D/D
38		Beetz, Mathias	Beetz, Maud	D/D
39		Proenen, Hanns	Proenen, Resi	D/D
40	ADAC Südbaden	Pöhlemann, Jörg	Schwalie, Andreas	D/D
41	RG Strohgäu Classic Car Team	Oehler, Frank	Klössler, Heinrich	D/D
42		Lotz, Axel	Lotz, Marco	D/D
43		Prym, Axel	Prym, Andrea	D/D
44	Vogtland	Vogt, Jens	Vogt, Andrea	D/D
45		Prause, Peter	Mürköster, Hubert	D/D
46		Meyer, Heinz	Kronenberg, Michael	D/D
47		Hess, Helmut	Malinowski, Jörg	D/D
48		Hamer, Hans	Rogosch, Boris	D/D
49	DMI Racing Team	Roth, Franz	Roth, Thomas	D/D
50		Römer, Lutz	Würfel, Katharina	D/D
51	ASC	Siegmeier, Reinhard	Siegmeier, Anna	D/D
52	Auriga Historic Rallye Team	Kochenrath, Peter	Ramme, Jörg	D/D
53		Weck, Horst	Pilger, Udo	D/D
54		Rohleder, Stephan	Leidig, Patricia	D/D
55		Neuhorn, Stefan	Jacksch, Mario	D/CH
56		Badertscher, Jürg	Vetter, Oliver	CH/CH
57	ASC LG Tradition	Schmidt-Leonhard, Helmer	Haass, Prof. Dr. Markus	D/D
58		Lindig, Manfred	Lindig, Barbara	D/D
59	Saalfelder Auktionshaus Alte Nähmaschine	Faber, Christian	Würbach, Nico	D/D
60		Fabry, Helmut	Fabry, Nicolas	D/D



45

Automarke	Typ / Modell	BJ
Saab	96 V4	1972
VW	1302 S	1972
BMW	2002 Tii	1973
Porsche	911 Coupé S	1973
Saab	96	1974
Peugeot	304 Coupé	1974
Opel	Ascona A	1974
Porsche	911	1974
Fiat	124 Abarth	1975
Opel	Kadett C Coupé	1975
BMW	3.0 Coupé	1975
Opel	Commodore B	1976
Porsche	924	1976
Opel	Kadett C Coupé	1977
BMW	633 Csi	1977
Opel	Kadett C GT/E	1980
Škoda	Rapid 120	1985
Citroen	2 CV	1978
VW	Golf I GTI	1978
Ford	Fiesta 1300 S	1979
Alfa-Romeo	Alfasud 904 B	1979
Opel	Ascona B	1979
Porsche	924 Targa	1980
Porsche	911 SC	1981
Audi	GT 5 E	1980
Porsche	911 Coupé	1980
Mercedes-Benz	450 SLC 5.0	1980
Porsche	911 RS 3.0	1980
Alfa-Romeo	Alfetta GTV	1981
Porsche	911 Coupé	1981
Mercedes-Benz	450 SLC 5.0	1980
Lancia	Stratos Kit Car	1981
Porsche	924	1983



48



56



57



59



62

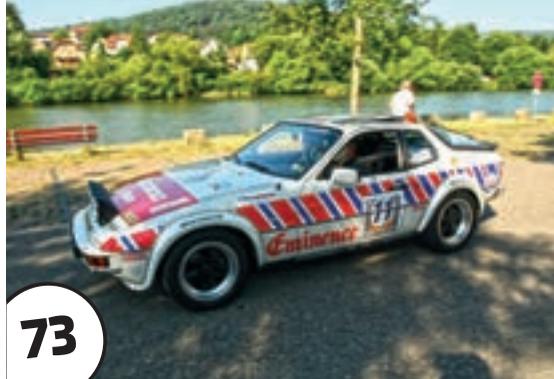
65

St-Nr	Team / Bewerber	Fahrer	Beifahrer	Nation
61	Eckhardt Systems GmbH	Eckhardt, Jochen	Illig, Jürgen	D/D
62	Urquattro-Team	Gornig, Dietmar	Hinze, Stephan	D/D
63		Westenberg, John Bernhard	Wewer, Klaus	D/D
64	Twin Busch Motorsport	Busch, Harald	Glade, Michael	D/D
65	Team Potjans	Potjans, Gabriele	Würzburg, Thomas	D/D
66	Gestalten mit Asphalt	Weiler, Lutz	Ewald, Jürgen	D/D
67	ADAC Südbaden	Martorana, Enzo	Straub, Stascha	I/D
68		Ehrhardt, Karl-Heinz	de Vries, Helma	D/D
69	Team Bräuer	Bräuer, Carsten	Roth-Bräuer, Heidrun	D/D
70	Rheine Groschek Tasch	Groschek, Thomas	Tasch, Daniel	D/D
71	Team AdL	Auf der Lanver, Johannes	Auf der Lanver, Maximilian	D/D
72	TKW-Armaturen	Tropp, Klaus	Heger, Fabian	D/D
73	PMS Rallye Freunde	Thomin, Dirk	Bittmann, Timo	D/D
74	Go 4 Classic	Jungnickel, Frank	Jungnickel, Britta	D/D
75		Sattler, Michael	Beigel, Ulrich	D/D
76		Stracke, Wolfgang	Keller, Hans	D/D
77		Schreyögg, Peter	Epple, Gerhard	D/D
78		Tang, Friedhelm	Glöckler, Rolf	D/D
79	Kraftwagenzentrum	Rippel, Thomas	Knöchlein, Dr. Bernhard	D/D
80	OMG Nußdorf am Attersee	Schimböck, Gerald	Schimböck, Ingrid	A/A
81	Volkswagen Kommunikation	Kadow, Bernhard	Klauder, Kai	D/D
82		Schröfelbauer, Otto	Riegler, Silvia	D/D
83	Team Zebulon	Scheck, Volker	Chantraine, Yves	D/B
84		Brinkmann, Jürgen	Rosenbrock, Peter	D/D
85		Heinrich, Claus	Polle, Wilfried	D/D
86		Merkle, Heinz	Schücke, Simone	D/D
87	3DRACE-log Historic Rallye Team	Bailey, Michael	Zander, Lars	GB/D
88		Martin, Peter	Martin, Maren Caroline	D/D
89	Porsche Club 911 Süd West	Gerhard, Ralf	Gerhard, Gudrun	D/D
90	Team Hooters	Lützenkirchen, Stephan	Sürig, Udo	D/D
	VIP (only SA) 30 Years Rallye World Champion	Biasion, Massimo „Miki“	Biasion, Paola	I/I



72

Automarke	Typ / Modell	BJ
Porsche	944	1983
Audi	Urquattro	1983
Porsche	944 Turbo	1985
Audi	Coupé Quattro	1985
Subaru	Justy KAD I AWD Sport	1986
BMW	325 iX (E30)	1986
Lancia	Delta HF Integrale 8V	1988
Audi	200 Turbo	1986
Porsche	944 Turbo	1986
BMW	535 i (E28)	1986
Audi	Urquattro	1986
Bombardier	Iltis	1987
Porsche	924 S	1987
BMW	325 ix	1987
Porsche	944 Coupé	1989
Audi	90 Sport 2.3 20V Quattro	1989
Lancia	Delta Integrale 16V	1990
Peugeot	106 Rallye	1991
BMW	318 is	1991
Toyota	Celica GTI (T18)	1991
VW	Rallye Golf G60	1991
Audi	80 Limousine	1992
Lancia	Delta Integrale Evo 1	1992
Ford	Escort Cosworth	1992
Lancia	Delta Integrale Evo 2	1992
Porsche	968 CS	1993
Ford	Escort Cosworth Gr. A	1993
Porsche	993 Carrera 4	1994
Porsche	993	1995
Subaru	Impreza WRX STI	1995
Lancia	Fulvia HF	



73



81



87



88

AVD-HISTO-MONTE 1993-2017

ALLE SIEGER 1998



1993	Keine Wertung DAHER WURDE KEIN SIEGER GEKÜRT	BAD HOMBURG - BAD HOMBURG	
1994	Dr. Percin Ayanoglu (D) ALFA ROMEO GIULIA SPRINT GT 1965	Thorsten Keding (D) BAD HOMBURG - PIRMASENS	
1995	Fritz Franke (D) SIMCA BERTONE 1200 S 1969	Karlheinz Mohme (D) STUTTART - STUTTART	
1996	Klaus Treude (D) PORSCHE 912 1965	Peter Göbel (D) BAD HOMBURG - BAD HOMBURG	
1997	Klaus Treude (D) PORSCHE 912 1965	Peter Göbel (D) NÜRBURGRING - FREIBURG	
1998	Maxime Chalot (F) JAGUAR XK 150 1958	Yves Thirionet (B) NÜRBURGRING - MONTE CARLO	
1999	Konrad Schmidt (D) BMW 3.0 CSI 1971	Christian Schmidt (D) NÜRBURGRING - MONTE CARLO	
2000	Reinhard Stahl (D) OPEL KADETT B RALLYE 1970	Peter Göbel (D) NÜRBURGRING - MONTE CARLO	
2001	Klaus Peter Thaler (D) OPEL ASCONA A RALLYE 1975	Jochen Berger (D) NÜRBURGRING - SAARBRÜCKEN	
2002	Klaus Treude (D) PORSCHE 912 1965	Peter Göbel (D) BAD HOMBURG - MONTE CARLO	
2003	Horst Weck (D) BMW 2002 1972	Udo Pilger (D) BAD HOMBURG - MONTE CARLO	
2006	Karheinz Schott (D) BMW 2002 BAUR CABRIO 1972	Matthias Pfister (D) BAD HOMBURG - MONTE CARLO	
2007	Thomas Plüschke (D) BMW 2002 1971	Mike Giesche (D) HANAU - MONTE CARLO	
2008	Matthias Kahle (D) SKODA 110 R 1971	Peter Göbel (D) HANAU - MONTE CARLO	



2000



2010



1997



1999

2009 Matthias Kahle (D)
SKODA OCTAVIA TS 1961

Peter Göbel (D)
HANAU - MONTE CARLO



2010 Reinhard Huemer (A)
VW KÄFER 1302 1971

Doris Huemer (A)
HANAU - MONTE CARLO



2011 Burkhard Müller (D)
DAIMLER BENZ 250 SL PAGODE 1967

Jürgen Meggle (D)
HANAU - MONTE CARLO



2012 Lars Blunck (D)
OPEL ASCONA A 1974

Norbert Aschmann (D)
HANAU - MONTE CARLO



2015 Dominik an der Heiden (D)
PORSCHE 914-6 1970

Werner Neugebauer (D)
MAINZ - MONTE CARLO



2016 Dietmar Gornig (D)
AUDI QUATTRO 1983

Stephan Hinze (D)
MAINZ - MONTE CARLO



2017 Horst Friedrichs (D)
OPEL ACONA A

Jörg Friedrichs (D)
FRANKFURT - MONTE CARLO



2008



2015



2017



PORTRÄT MIKI BIASION

HOHER BESUCH

Der zweimalige Rallye-Weltmeister überreicht den Siegern der AvD-Histo-Monte 2019 die Pokale

Walter Röhrl und Ari Vatanen waren schon da. Bei der 2019er Auflage der AvD-Histo-Monte schaut ein weiterer ehemaliger Rallye-Weltmeister vorbei – Miki Biasion, mit Lancia 1988 und 1989 Titelgewinner. Der sympathische Italiener fährt sogar die letzte Etappe von Cannes nach Monte Carlo mit, die teilweise durch sein Heimatland führt. Außerdem übernimmt er die Aufgabe, bei der Siegerehrung die Pokale zu überreichen.

Biasion ist im privaten Leben ein großer Fan von Oldtimern, besitzt selbst eine nahezu serienmäßige Lancia Fulvia. Er schlüpft aber auch heute noch gelegentlich in den feuerfesten Overall, stülpt den Helm über und gibt bei historischen Rallies fast wie früher Gas. So gehört er

bei der Rallyelegend in San Marino beinahe schon zum Inventar. Auch diese Auftritte haben dazu geführt, dass Biasion in Italien bei Rallyefans einen ähnlichen Kultstatus besitzt wie Walter Röhrl in Deutschland. Seine aktive Karriere ist untrennbar mit Lancia verbunden. 16 seiner insgesamt 17 WM-Siege feierte der aus Bassano del Grappa stammende Norditaliener mit der legendären Marke. Im Lancia 037 Rally wurde Biasion 1983 Europameister. 1988 holte er im Delta Integrale seinen ersten Weltmeistertitel, den er 1989 verteidigen konnte. In dieser genau 30 Jahre zurückliegenden Saison feierte er außerdem einen von zwei Siegen bei der Rallye Monte Carlo und gewann – im einmalig rot lackierten Delta





integrale – die Rallye San Remo. „Mit meinem Besuch bei der AvD-Histo-Monte feiere ich also praktisch drei Jubiläen. Ich bin gespannt auf die Prüfungen, die ich früher bei den WM-Rallyes Monte Carlo und San Remo gefahren bin“, schaut Biasion voraus. Am Ende der Saison 1994 zog sich Biasion aus der Weltmeisterschaft

zurück und wechselte zu Wüsten-Rallyes. Unter anderem im Fiat Panda (!) startete er bei der Rallye Dakar, gewann außerdem zweimal die Truck-Wertung des Cross-Country-Weltcups. Noch heute ist Miki Biasion ein gefragter Testfahrer, wenn es um die Entwicklung von Fahrwerken und Komponenten für sportliche Straßenfahrzeuge geht.





ALFA ROMEO

Der französische Automobilpionier Alexandre Darracq gründete 1906 ein Zweitwerk in Mailand. 1910 wurde daraus die A.L.F.A. (Anonima Lombarda Fabbrica Automobili). 1915 übernahm der Ingenieur Nicola Romeo die Geschäftsleitung und änderte 1920 den Markennamen in Alfa Romeo.

Das sportliche Image der Marke basiert vor allem auf den Rennsport-erfolgen vor dem Zweiten Weltkrieg. So gewann Gastone Brilli-Peri 1925 im Alfa Romeo P2 die überhaupt erste Weltmeisterschaft im Automobilsport. Zeitweise war die von Enzo Ferrari geleitete Scuderia Ferrari offizielles Werksteam. Seit 2018 ist Alfa Romeo wieder in der Formel 1 vertreten.

Neben den Erfolgen im Motorsport sind es vor allem die hochdrehenden Doppelnockenwellen-Motoren zum Beispiel im „Bertone“, für die sich die Fans der Marke begeistern. Bereits 1913 konstruierte Alfa einen Motor mit zwei obenliegenden Nockenwellen, vier Ventilen pro Zylinder und Doppelzündung.

Ob Giulia, Alfasud oder Spider – Alfa Romeo heimste für seine auto-mobilen Kreationen zahlreiche Designpreise ein und überrascht auch heute noch regelmäßig mit einer „Bella Macchina“ wie den Sport-wagen 4C oder der 510 PS starken Giulia Quadrifoglio.

AUDI

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 Imperativs „Horch“.

Eine stilisierte Eins thronte bald als Markenzeichen auf dem Kühler als Sinnbild für die Qualität dieser Wagen. Der nach dem Ersten Welt-krieg gebaute Typ M fand viel Beachtung. 1932 verschmolz die Firma mit DKW, Wanderer und Audi zur Auto Union. Dem Audi Front mit Vorderradantrieb folgte 1938 der vielversprechende 920 mit Heck-antrieb. Doch der Zweite Weltkrieg vereitelte den Erfolg. 1940 wurde der vorerst letzte Audi gebaut.

1965 griff die Auto Union in Ingolstadt den Markennamen Audi wieder auf, weil der bisher für Personenwagen verwendete Name DKW untrennbar mit dem Zweitaktmotor verbunden war, den jetzt niemand mehr haben wollte. Mit dem Modell 100 von 1968 gewann die Marke schnell an Bedeutung. Der richtige Durchbruch gelang jedoch erst in den 80ern mit dem Quattro. Die sportliche Limousine mit Allradantrieb, Turboaufladung und dem charakteristischen Fünf-zylindermotor 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 Dreifachsieg. Unvergessen ist bis heute vor allem das spektakuläre Flügelmonster namens S1.



TEILNAHME BEI DER „KÖNIGIN ALLER RALLYES“

DAS ŠKODA-TRIO

28. Januar 1977 im Hafen von Monte Carlo: Václav Blahna und Lubislav Hlávka können ihr Glück kaum fassen – nach einer Glanzleistung mit ihrem ŠKODA 130 RS haben sie die Rallye Monte Carlo in der Klasse bis 1.300 cm³ gewonnen. Das zweite Werksduo mit Milan Zapadlo und Jiří Motal folgt auf dem zweiten Platz. Dieser Doppelsieg zählt bis heute zu den größten Motorsporterfolgen der Marke und des 130 RS. Das Coupé gehört zu den erfolgreichsten Vorgängern des aktuellen WRC 2-Autos FABIA R5.

Bei der 22. AvD-Histo-Monte zieht es den ŠKODA 130 RS nun wieder zum Col de Turini. ŠKODA schickt ein Exemplar aus dem Baujahr 1976 auf die rund 1.850 Kilometer lange Strecke nach Monaco. Auf dem Fahrersitz nimmt Motorjournalist Peter Steinfurth Platz. Dabei erhält er professionelle Unterstützung: Der siebenfache deutsche Rallye-Meister Matthias Kahle fügt sich ausnahmsweise in die Rolle des Copiloten.

An zweiter Stelle tritt ein ŠKODA 110 R die Etappentour ins Fürstentum an. Das Sportcoupé galt bei seinem Debüt 1970 als der „Porsche des Ostens“ und war zugleich technische Basis für den davon abgeleiteten 130 RS. Bei der historischen Monte geht ein 110 R von 1978 an den Start, am Steuer sitzt mit Andreas Leue der Leiter Motorsport & Tradition von ŠKODA AUTO Deutschland. Herr beziehungsweise besser Herrin über das Roadbook ist die ebenfalls sehr Oldtimer-affine Motorjournalistin Renate Freiling. Ein ŠKODA 130 LR komplettiert das Trio. Ihn haben Ingenieure in Mladá Boleslav 1984 für die Gruppe B der Rallye-Weltmeisterschaft entwickelt. Jetzt dreht Jens Herkommer am Steuer und hört dabei auf die Ansage von Online-Journalistin Constanze Lerch. Cheftechniker Herkommer gilt als profunder Kenner der tschechischen Traditionsmarke und trägt den Spitznamen „Dr. ŠKODA“.



Sportsitze, rahmenlose Türfenster und schicke Rundinstrumente: Der ŠKODA 110 R galt zu seiner Zeit als echter Traumwagen.



Leistungsträger ŠKODA 130 RS: Zu seinen größten Triumphen gehört der Doppelsieg bei der Rallye Monte Carlo 1977.

Den 130 LR konzipierte ŠKODA 1984 für die Gruppe B der Rallye-Weltmeisterschaft.





BMW

Die 1916 gegründeten Bayerischen Motoren Werke bauten anfangs Flugzeugmotoren. Später wurden Motorräder zum Zugpferd von BMW. 1928 übernahmen die Münchner die Dixi-Werke in Eisenach. Der Dixi, ein Lizenzbau des Austin Seven, wurde zum ersten BMW-Automobil.

1933 stellte BMW mit dem Typ 303 seinen ersten Sechszylinderwagen vor, zur Legende wurde der Sportwagen 328. Nach dem Krieg geriet das Unternehmen durch unklare Strategien in finanzielle Schwierigkeiten. Zwischen der ab 1955 gebauten Isetta und den noblen Sechszylinder- und Achtzylinderwagen wie Barockengel, 503 und 507 klaffte eine große Lücke im Programm.

Der BMW 700 war die erste Rettung. Mit dem Zweizylinder-Kleinwagen boten die Bayern eine sportliche Alternative zum VW Käfer. In den 60er-Jahren ging es bei BMW mit der Neuen Klasse, dem Viertürer 1500 bis 2000, weiter steil aufwärts – auch sportlich. Die Münchner konzentrierten sich zwar hauptsächlich auf den Tourenwagensport und als Motorenlieferant auf die Formel 1 und die Formel 2, waren aber auch bei Rallyes erfolgreich, unter anderem mit dem Gewinn des Fahrer-EM-Titels 1971. Der 2002 sowie der 1986 vorgestellte M3 E30 sind bis heute die beliebtesten Rallyeautos aus dem Hause.



BOMBARDIER

Der kanadische Mischkonzern baut vor allem Snowmobile, Flugzeuge und Eisenbahnen. Mitte der 1980er fertigt Bombardier kurzzeitig auch Autos.

Die Geschichte dahinter beginnt in Deutschland, genauer gesagt bei Volkswagen. Die Marke hatte den Typ Iltis als Geländewagen für die Bundeswehr entwickelt. Zwischen 1978 und 1983 wurden 8.800 Stück bei Audi in Ingolstadt gefertigt, ausgestattet mit einem 1,7-Liter-Benziner mit 75 PS. Weil jedoch der zusätzliche Absatz ziviler Versionen vor allem wegen des hohen Preises von 34.000 D-Mark nicht in Schwung kam, verkaufte Volkswagen die komplette Produktionsstraße an Bombardier nach Kanada.

Dort wurde der Iltis als „Polecat“ (englische Übersetzung von Iltis) bis 1986 für die kanadische Armee gefertigt. Außerdem wurden Fahrzeuge in Einzelteilen nach Belgien geliefert, und daraus bis 1988 rund 2.700 Fahrzeuge – ironischerweise im Brüsseler VW-Werk – für die belgische Armee zusammengebaut.

Iltis und Polecat unterscheiden sich in zahlreichen Details, unter anderem an Lampen, Stoßfängern und Fenstern. Auch hat der Polecat serienmäßig eine Differenzialsperre in der Vorderachse und verstärkte Antriebswellen, die beim Iltis extra bezahlt werden mussten.



Dorint

An den Thermen
Freiburg

Brücken schlagen.



Brückentag- Genuss-Arrangement

Nutzen Sie die „Feiertags-Brücken“ für einen erholsamen Aufenthalt und lassen Sie es sich gut gehen mit einer Massage und den kulinarischen Künsten unserer Köche.

Ideal für einen Kurzurlaub im wunderschönen Südbaden, um die Region zu erkunden.

- 3x Übernachtung mit Halbpension, Willkommens-Getränk, WLAN
- 2x Eintritt ins Mineral-Thermalbad (Saunalandschaft zum Vorzugspreis)
- 1x Aromaölmassage (25 min.)
- Freies Training auf der Fitness-Ebene (1.200m²)
- Parkplatz (Garage nach Verfügbarkeit)

Preis pro Person: ab 393,00 € bei Doppelbelegung

Gültig nur an ausgewählten Tagen: 1. Mai 2019, Fronleichnam (20.06.19), Bundesfeiertag Schweiz (01.08.19), Maria Himmelfahrt (15.08.19), Tag der Deutschen Einheit (03.10.19), Allerheiligen (01.11.19)

Reservierung / Buchungsanfrage:

**Dorint • An den Thermen • Freiburg
Health & Spa Resort Hotel GmbH**

An den Heilquellen 8 • 79111 Freiburg

Telefon: +49 761 4908-0

E-Mail: info.freiburg@dorint.com

www.dorint.com/freiburg

Sie werden wiederkommen.



FIAT

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 „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 umfangreicher und beinhaltete auch Oberklasse-Autos oder Sportwagen bis hin zum heute fast unbezahlbaren „Otto Vu“.

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.



FORD

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.

Zwischen 1908 und 1927 wurde das legendäre „Model T“ gebaut, bei dem die Umstellung auf die neue Fertigungstechnik zu enormen Absatzzahlen führte. Bis 1972 hielt das „Tin Lizzie“ (Blech-Liesl) genannte Auto mit rund 15 Millionen Exemplaren den Produktionsrekord. Ford expandierte schnell in andere Länder und war schon seit 1911 in England vertreten. Ab 1926 wurden auch am Berliner Westhafen aus importierten Einzelteilen zollgünstige Ford T-Modelle montiert. 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 zunächst in Boreham und später bei der Partnerfirma M-Sport so großartige Driftmaschinen wie der Escort Mk1 und Mk2, der RS200, Sierra und Escort Cosworth sowie Focus und Fiesta WRC. Bei der Rallye Monte Carlo feierte Ford insgesamt neun Siege.

**Für Männer am
Drücker.
Modell 910 SRS
Schaltradchronograph.**



Modell 910 SRS. ø 41,5 mm. Gehäuse aus Edelstahl, poliert/satiniert. Schaltradchronograph, fein veredelt. Uhrmacherisch anspruchsvolle SRS-Chronographenschaltung (Stopp-Rück-Start, auch Flyback oder Rückstellung im Fluge genannt). Doppelte Skala zur Messung von Einheiten pro Stunde (z. B. Kilometer). Deckglas und Sichtboden aus Saphirkristall. Von Hand aufgesetzte Stabappliken. Druckfest bis 10 bar. Unterdrucksicher. 3.700.- EUR mit Lederarmband. **Klassisch-sportliche Eleganz aus Frankfurt am Main.**

Sinn

SPZIALUHREN ZU FRANKFURT AM MAIN

Wilhelm-Fay-Straße 21, 65936 Frankfurt am Main.
Telefon +49 (0) 69 97 84 14 200 · vertrieb@sinn.de

In Frankfurt erhältlich im Verkaufsraum am Hauptsitz, in der Sinn-Niederlassung
Römerberg 34, 60311 Frankfurt am Main, oder unter www.sinn.de.



LANCIA

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 Ehrentitel von Lancia, die mit zahlreichen Innovationen Einfluss auf die Automobilgeschichte nahmen. Stehende Ventile, ein abnehmbarer Zylinderkopf, Einzelaufhängung, hydraulische Stoßdämpfer und bereits 1919 das Patent der ersten selbsttragenden Karosserie – die Turiner 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 Motorsporterfolge des Delta Integrale sorgten für ein kräftiges Aufflammen der Marke. Die Position von Lancia als sportlichste Volumen-Marke im Fiat-Konzern wurde später jedoch auf Alfa Romeo übertragen.



MASERATI

1914 gründeten die Brüder Alfieri, Bindo, Ernesto und Ettore Maserati ihre eigene Firma. Zuvor hatte ihr früh verstorbener Bruder Carlo bereits für sportliche Erfolge gesorgt. Als Markenzeichen wählten sie den martialischen Dreizack – inspiriert vom Neptunbrunnen in Bologna, der Heimat der Maseratis.

Die kleine Manufaktur baute bis in die Nachkriegszeit ausschließlich Rennwagen und feierte mit dem Klassensieg bei der Targa Florio 1926 den ersten großen Erfolg. Nach der Übernahme in das Imperium des Grafen Adolfo Orsi gelang der Marke auch ein Sieg bei den Indianapolis 500. 1957 holte der große Juan Manuel Fangio auf einem Maserati 250F den Weltmeistertitel in der Formel 1.

1946 baute Maserati die ersten Sportwagen für den Straßenverkehr. Bei den Modellen A6 und A6G handelte es sich jedoch noch weitestgehend um Einzelanfertigungen. Erst der 1957 erschienene 3500 GT (später 3500 GTI) begründete die Serienproduktion. So ein Auto nannte übrigens auch Prinz Rainier III. von Monaco sein Eigen. In den 60er-Jahren feierte der Sportwagenhersteller mit Modellen wie dem Quattroporte, Mistral und Ghibli große Erfolge. 1993 übernahm Fiat die Aktienmehrheit der Marke. Für das atemberaubende Aussehen der Maserati-Modelle ist heute Pininfarina verantwortlich.



MERCEDES-BENZ

Mercedes-Benz gründet auf den beiden ältesten Automobilherstellern 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 Kompressor-Ära begonnen. Gigantische „Weiße Elefanten“ mit Sechszylindermotor, luxuriöse Achtzylinder und natürlich die lange unschlagbaren „Silberpfeile“ auf den Rennstrecken sorgten für nachhaltigen Ruhm. Mercedes zeichnet sich seit jeher durch Sicherheit, Zuverlässigkeit und solide Konstruktion aus. Diesen Anspruch transportiert die S-Klasse als Technologieträger seit Generationen. Hier demonstrieren die Stuttgarter, was auf dem Gebiet der Fahrzeug- und Sicherheitstechnik machbar ist. Sportlichkeit jenseits der Rennstrecke ist ebenfalls ein fester Bestandteil der Mercedes-DNA. In den 50er- und 60er-Jahren waren die Stuttgarter im Ralliesport ähnlich dominant wie heutzutage in der Formel 1. „Sternfahrer“ wie Karl Kling, Werner Engel, Eugen Böhringer oder Walter Schock siegten im 300SL oder in der „Heckflosse“ bei fast allen namhaften Rallyes in Europa und Übersee, darunter auch bei der Rallye Monte Carlo.



MG

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 chinesischem Besitz als MG Motor, die heute Fahrzeuge für den chinesischen und den britischen Markt produziert.

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 Ralliesport. 1985 läutete das Gruppe-B-Monster MG Metro 6R4 ein spektakuläres, aber leider erfolgloses Ende der Motorsportaktivitäten ein.



OLDSMOBILE

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

Die von Ransom Eli Olds gegründete Olds Motor Company war noch vor Ford der erste kommerziell erfolgreiche Automobilhersteller der USA, der in Großserie produzierte. 1908 übernahm General Motors (GM) die Firma und verwendete die Marke Oldsmobile weiter. Am 29. April 2004 stellte GM die Traditionsmarke wegen rückläufiger Absatzzahlen jedoch ein. In der 107-jährigen Geschichte der Marke wurden bei GM 35 Millionen Oldsmobile hergestellt; fast die Hälfte davon im Werk Lansing.

In den 1960er- und 1970er-Jahren war Oldsmobile eine der erfolgreichsten Marken auf dem US-amerikanischen 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. Bei dem Straßenrennen über 3.500 Kilometer quer durch Mexiko siegte ein Oldsmobile 88.



OPEL

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 präsentierten den Patent-Motorwagen, ab 1902 realisierte die Firma eigene Konstruktionen. 1929 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 Rallyeerfolge 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 400 nicht nur bei der Rallye Monte Carlo gegen die favorisierten Audi Quattro durch, er holte zudem den Fahrertitel in der Weltmeisterschaft nach Deutschland.

Ab den späten 1980er Jahren sank der Marktanteil von Opel durch eine verfehlte Modellpolitik kontinuierlich immer weiter auf einen Bruchteil des einstigen Wertes. 2017 übernahm die französische PSA-Gruppe Opel.

AN DEN AUTOS VON MORGEN ARBEITEN WIR SCHON HEUTE

Als anerkannter Hersteller von Stanz- und Umformteilen, Baugruppen und Systemen beliefern wir namhafte Fahrzeughersteller, Automobilzulieferer sowie weitere Industriezweige. Seit ihrer Gründung vor rund 50 Jahren ist die Firmengruppe Martin ein unabhängiges Familienunternehmen und erzielt mit fortschrittlichen Technologien, innovativen Produkten und durch

Erschließung neuer Märkte kontinuierlich überdurchschnittliche Wachstumsraten.

Am Stammsitz Ebersdorf bei Coburg sowie vier weiteren Produktionsstandorten in Deutschland und Litauen entwickeln und fertigen 700 Mitarbeiter Produkte für Kunden in Europa und Übersee. Aktuell erhalten bei uns 60 junge Menschen eine Ausbildung in zukunftssicheren Berufen.



KARRIERE-CHANCEN

Entwicklung, Konstruktion, Werkzeugbau, Umform- und Montagetechnik, Logistik, Projekt- und Qualitätsmanagement sind unsere Kernkompetenzen. Auf diesen und weiteren Tätigkeitsfeldern finden Sie auf unserer Homepage gute berufliche Perspektiven.



UNSER WACHSTUM – IHRE CHANCE

Bewerben Sie sich als

- Werkzeugmechaniker (m/w)
- Maschinen-/Anlagenführer (m/w)
- Gabelstapler-Fahrer (m/w)

Weitere Jobangebote auf unserer Homepage



Martin Metallverarbeitung GmbH
 Am Hummelsberg 6
 96237 Ebersdorf
 Tel: 09562 / 9402-0
 e-Mail: info@martin-metall.de
 www.martin-metall.de



PORSCHE

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 Hof-fabrik Ludwig Lohner & Co tätig war.

1899 entwickelte er das erste Elektro-Automobil, den Lohner-Porsche. Anschließend folgten Direktorenposten bei Austro-Daimler und Mercedes-Benz. 1931 gründete er in Stuttgart ein eigenes Konstruktionsbüro. Die Geschichte als Automobilhersteller begann jedoch erst 1948, als in Gmünd/Kärnten unter Verwendung von Teilen des VW Käfer ein sportliches Auto entstand, das als Typ 356 ein Welterfolg werden sollte. Erst 1950 kehrte die Firma nach Stuttgart-Zuffenhausen zurück. 1963 wurde der 901 vorgestellt, der als 911 zum bekanntesten Sportwagen der Welt werden sollte. Die erste Motorsport-Erfahrung sammelte der „Elfer“ bei der Rallye Monte Carlo 1965, wo das Versuchsauto auf Platz vier landete. 1968, 1969, 1970 und 1978 fuhr der heutige Kultsportwagen jeweils zum Gesamtsieg. Neben Heckmotorwagen entstanden die Spyder sowie der 914 mit Mittelmotor, außerdem 924, 944, 968 und 928 mit Frontmotoren in Transaxle-Bauweise mit Getriebe an der Hinterachse. Das sportliche Renommee der Firma rührt von erfolgreichen Renneinsätzen mit mehr als 23.000 Siegen her, darunter alleine 19 beim 24-Stunden-Rennen in Le Mans.

RILEY

Wie bei vielen anderen Autoherstellern auch, liegen die Wurzeln von Riley im Bau von Zweirädern. Schon ab 1905 produzierte die Marke aus Coventry aber auch vierrädrige Fahrzeuge, die sogar einige Erfolge im Motorsport feierten.

Die fünf Söhne von Firmengründer William Riley lieferten mit ihrem eigenen Unternehmen zunächst Motoren für die Motorräder ihres Vaters. 1905 stellten sie ihr erstes Automobil mit V2-Motor vor. Nach dem Ersten Weltkrieg bauten die Rileys ihr Familienimperium um. Die Riley Engine Company produzierte weiter technisch fortschrittliche Vier-, Sechs- und Achtzylinder-Motoren, die neue Firma Midland Motor Bodies die Karosserien dazu.

Die Riley waren so fortschrittlich, dass die Verwendung im Motorsport unabwendbar war. Speziell das Modell Nine „Brooklands“ war in den 1920er und 1930er Jahren sehr erfolgreich, unter anderem mit Rang 2 beim 24-Stunden-Rennen Le Mans 1934. Dennoch geriet das Unternehmen in wirtschaftliche Probleme und wurde 1938 zunächst von Lord Nuffield gekauft und 1952 Teil der British Motor Corporation (BMC). Deren Versuch, im Prinzip identische Autos unter verschiedenen Markennamen zu verkaufen, scheiterte kläglich. Nach einer weiteren Übernahme durch die British Leyland Motor Company (BLMC) wurde Riley schließlich 1969 komplett vom Markt genommen. Heute gehören die Rechte BMW.



ŠKODA

Die Geschichte von Škoda begann 1895 in Böhmen, wo sich Fahrradmechaniker Václav Laurin und Buchhändler Václav Klement zusammenschlossen, um Fahrräder und später Motorräder zu bauen. 1905 produzierten 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 angesehene Fahrzeuge auf den Markt. Bei Langstreckenfahrten und Rallyes beweisen die Modelle 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 Vorderradantrieb, seit 1991 gehört Škoda der Volkswagen-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. mit dem Škoda 130 RS bei der Rallye Monte Carlo 1977 –, mischen die Tschechen seit dem neuen Jahrtausend bei den ganz Großen mit. Octavia WRC (1999 bis 2003) und Fabia WRC (2004/2005) waren für Achtungserfolge gut. Seit 2015 dominiert Škoda mit dem Fabia R5 die Kategorie WRC2 der Weltmeisterschaft.



TRABANT

Was den Westdeutschen der „Käfer“, war den Ostdeutschen der „Trabbi“. Beide waren beim Produktionsstart fortschrittlich, wurden aber anschließend über Jahrzehnte technisch kaum weiter entwickelt.

Der von den VEB Sachsenring Zwickau ab 1958 gefertigte Trabant hatte allerdings den Vorteil, sich praktisch gegen keinerlei Konkurrenz behaupten zu müssen. So konnten sich unwirtschaftlicher 600-Kubikzentimeter-Zweitaktmotor mit 23 PS (später 26 PS) Leistung und unwirtschaftlich zu fertigende Kunststoffkarosserie bis zum Ende der DDR halten. Bis 1991 wurden rund drei Millionen „Trabbi“ gebaut, hauptsächlich die Modelle 600 und 601. Die „Rennpappe“ war in abenteuerlich getunten Varianten im Osten des „Eisernen Vorhangs“ ein beliebtes Sportgerät bei Rallyes und auf der Rundstrecke, das auch international in seiner Hubraumklasse Erfolge feierte. Das schon 1960 gegründete Werksteam startete sogar häufig bei WM-Läufen wie der 1000-Seen-Rallye in Finnland. 1986 wurde dazu extra das Modell 800 RS aufgelegt, das mit auf 770 Kubikzentimeter aufgebohrtem Motor 65 PS leistete.



VOLKSWAGEN

Die Volkswagen AG, heute im Wechsel mit Toyota größter 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 Käfer aber erst nach dem Zweiten Weltkrieg gerecht.

Das Kultauto wurde bis 2003 gebaut und war mit über 21,5 Millionen produzierten 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.

Die beiden Verkaufsschlager waren auch für die ersten Rallye-Erfolge der Marke verantwortlich: Zu Beginn der 70er-Jahre sorgte der österreichische VW- und Porsche-Importeur mit dem „Salzburg-Käfer“ für Schlagzeilen, 1986 brachte der Golf 2 der Marke den Gruppe-A-Weltmeistertitel. Von 2013 bis 2016 mischte VW mit dem Polo R WRC auf den Rallyepisten ganz vorn mit und gewann vier Mal in Folge alle drei WM-Titel (Fahrer, Beifahrer, Hersteller). Als Folge des Diesel-Skandals beendete der Vorstand das Rallye-Programm Ende 2016, zwei Jahre später kehrte Volkswagen Motorsport mit dem Kundensportmodell Polo GTI R5 zumindest teilweise zurück.



VOLVO

1927 fertigte Volvo sein erstes Automobil. Die frühen 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 im Rallyesport. 1958 und 1964 gewannen die robusten skandinavischen Autos jeweils die Europameisterschaft, 1965 siegte ein PV544 bei der beinharten East African Safari Rallye.

Der Amazon war aus ähnlichem Holz geschnitzt, aber im Motorsport weniger erfolgreich. Zu den attraktivsten Volvo zählt das P 1800 Coupé von 1959 und dessen Shooting Brake-Version P 1800 ES, der legendäre „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. Seit 2010 gehört die Marke zum chinesischen Konzern Geely.

5 TAGE FAHRSPASS – LEBENSLANGE ERINNERUNGEN

Buch & Bilderservice

zur Rallye



DAS BUCH ZUR RALLYE

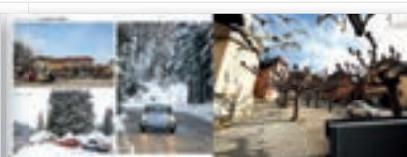
Kompletter Rückblick auf die AvD-Histo-Monte 2019 mit

- Vorstellung aller Fahrzeuge
- Berichten und Stimmen von Start bis Ziel
- vollständigen Ergebnissen
- einer Doppelseite pro Auto als Fotostrecke
- Format: DIN A4 quer, mind. 270 Seiten

Preis: 89,- Euro*



In diesem Jahr erhält jedes Fahrzeug vom Veranstalter das erste Buch gratis



BUCH & BILDER SET

1 Jahrbuch 2019 plus Bilderservice zum Vorzugspreis:

Preis: 299,- statt 339,- Euro*

Sie sparen 40,- Euro* auf den Bilderservice

WEITERHIN ERHÄLTlich

AvD-Histo-Monte 2017 – Das Buch zur Rallye

- Format: DIN A4 quer, 272 Seiten

Preis: 99,- Euro*



INDIVIDUELLER BILDERSERVICE

- Alle Bilder von Ihnen und Ihrem Fahrzeug in hoher Auflösung
- Übermittlung per Download oder USB Stick nach der Veranstaltung

Preis: 250,- Euro* pro Fahrzeug



* Preise inkl. MwSt. und Versand innerhalb Deutschlands

Bei Interesse: Tel. +49-2203-359 237 - Mail: histo-monte@mcklein.de
Weitere Infos: www.mckleinstore.com

MCKLEIN
PUBLISHING



AVD-PANNENDIENST

AUFGEBEN IST KEINE OPTION

Technikbedingte Ausfälle sind bei der AvD-Histo-Monte eine Seltenheit. Liegegebliebene Teilnehmerfahrzeuge gibt's zwar hin und wieder. Aber der Spuk ist fast immer beendet, sobald die AvD Pannenhelfer eingreifen. Matthias Tautz begleitet die Rallye schon zum vierten Mal über die volle Distanz, Mitstreiter ist erneut Sebastian Langlotz.

Unterstützung erhalten die beiden Thüringer wiederum von Manuel Harbig und Heiko Kahle vom Kfz-Service Herkommer aus Schwarzenberg im Erzgebirge.

Nahezu rund um die Uhr sind die Mechaniker-Teams im Einsatz, um der historischen Technik spontan auftretende Defektteufel auszutreiben. Aufgeben ist für die vier Vollblut-Mechaniker keine Option. Auch nicht mitten in der Nacht in einer zugigen und nur notdürftig beleuchteten Hotelgarage. „Alle vier Pannenhelfer tragen ihren Teil zum guten Ruf der AvD-Histo-Monte bei. Es soll gestrandete Autos gegeben haben, die schon beim bloßen Anblick des AvD Servicefahrzeugs freiwillig den Dienst wieder aufgenommen haben“, scherzt Rallyeleiter Peter Göbel.



Mit einem speziell aufgebauten Fahrzeug ist der AvD Pannendienst für alle Fälle gerüstet



Die AvD Pannenhelfer Matthias Tautz (rechts) und Sebastian Langlotz vollbringen fast schon Wunder



UHREN FÜR DIE SIEGER, JACKEN FÜR ALLE

WIE IM FLUG

Für das Gesamtsiegerteam stiftet Sinn Spezialuhren zwei hochwertige Chronographen, die eine für Oldtimer-Rallyes wichtige Funktion besitzen: Flyback

Durch diese Rückstellung „im Flug“ (Stopp-Rück-Start) wird mit nur einer Drückerbetätigung die laufende Zeitmessung gestoppt, während gleichzeitig die nächste startet.

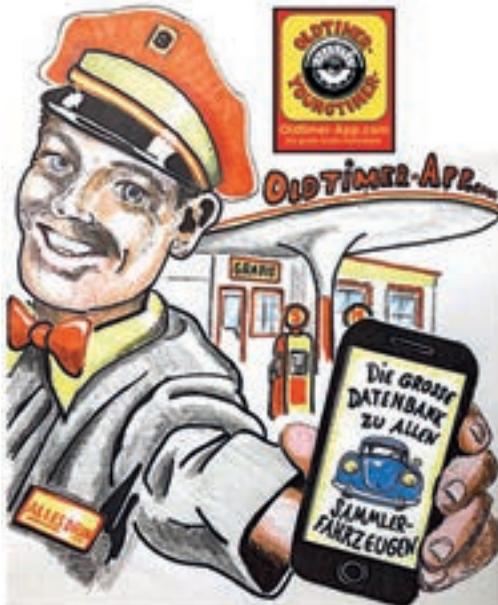
Die Sinn 910 SRS zeichnet sich außerdem durch das bis 10 bar druckfeste Gehäuse aus poliertem/satiniertem Edelstahl, Deckglas und Sichtboden aus Saphirkristallglas und die doppelte Skala zur Messung von Einheiten pro Stunde aus. Aufgesetzte



Stabappliken und polierte, glänzende Fasen bei den Zahlkreisen, die mit der Glasfassung korrespondieren, unterstreichen die klassische Optik dieses Schaltrachronographen.

Den Sekt für Zielankunft (alkoholfrei) und Siegerehrung steuert wieder die Kellerei Schloss Wachenheim bei. Außerdem erhält jedes Rallye-Team zwei warme Strickfleece-Jacken mit dem Logo der AvD-Histo-Monte auf der Brust.

WWW.OLDTIMER-APP.COM / WWW.YOUNGTIMER-APP.COM



Die Oldtimer-App ist die große Gratis-Datenbank auf Gegenseitigkeit. Mit ihr finden Sie unzählige Informationen zu über 1200 Fahrzeugmarken und fast 20.000 Modellen.

Finden Sie mit uns 1800 Fachhändler, 1100 Werkstätten, fast 2100 Oldtimer-Clubs und mehr als 700 Museen, dazu Termine und vieles mehr. Mit der praktischen Umgebungssuche wissen Sie immer, was zum Thema Oldtimer und Youngtimer rund um Ihren jeweiligen Standort zu finden ist. Und mit einem Klick führt Sie unser Routenplaner hin.

Die Oldtimer-App ist mittlerweile auf über 50.000 Mobilgeräten installiert. Die Homepage hat über 650.000 Zugriffe in der Woche. Dabei sind wir ausdrücklich nicht an Ihren persönlichen Daten interessiert!



UND AUF DEM
SMARTPHONE
ALLES MIT
UMGEBUNGSSUCHE
UND ROUTENPLANER
GRATIS



DIE MACHER DER AVD-HISTO-MONTE

DAS TEAM

Für die einen bedeutet die AvD-Histo-Monte fünf Tage Fahrspaß, für die anderen 6.500 Stunden Arbeit. Wir stellen die Köpfe hinter der Winterrallye vor.

RALLYELEITER

PETER GÖBEL

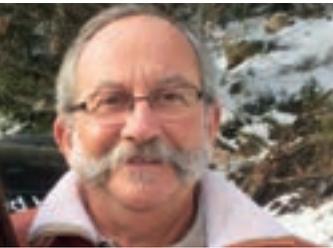
Fünf Mal Deutscher Rallyemeister an der Seite von Matthias Kahle, zudem Beifahrer von Walter Röhl. Nach 15 Jahren AvD-Histo-Monte als Teilnehmer ist er seit 2015 Chef-Organisator der AvD-Histo-Monte und Sauerland-Klassik.



STELLVERTRETENDER RALLYELEITER

JEAN-MARC BONNAY

Ohne den Franzosen, mehr als 30 Jahre lang für verschiedene Teams bei der Rallye Dakar tätig, gäbe es die „neue“ AvD-Histo-Monte wohl nicht. In Sachen Organisation, Genehmigung und Logistik eine Bank, sorgt „Snoopy“ ganz nebenbei auch für die Kontakte zu Ärzten und Teilnehmern.



GESAMT-ORGANISATION

THOMAS JUNG

Ohne ihn geht bei Plusrallye nicht viel. Seit Jahren organisiert der gebürtige Nürnberger für die Agentur alle großen und kleinen Events. Der Ingenieur ist selbst begeisterter Old- und Youngtimer-Fan und fährt privat einen BMW Z1.



TEILNEHMERVERBINDUNG

TONI SCHMIDT

Der gelernte Motor-Journalist und Sohn von Rallye-Tuner Konrad Schmidt aus Nürnberg kennt den Motorsport seit den Kindertagen – von der Rallye-WM bis zur DTM. Seit 20 Jahren fährt er außerdem selbst Oldtimer-Rallyes.



PRESSEARBEIT & PROGRAMM

CHRISTIAN SCHÖN

Seitdem er als Jugendlicher Walter Röhrl im Fiat 131 Abarth live erlebte, ist er dem Rallyesport verfallen. Beim Kult-Magazin „rallye racing“ pflegte der gelernte Journalist den Virus, heute pendelt er zwischen Rallye-WM und Oldtimer-Veranstaltungen.



RALLYE ÄRZTE

DR. OLIVIER AUBRY

Als Chefarzt der Rallye Dakar hat Dr. Aubry schon Stars wie Sébastien Loeb, Carlos Sainz und Co. betreut. Erneut begleitet er zusammen mit Dr. Valérie Langlois die AvD-Histo-Monte. Beide sprechen übrigens sehr gut Englisch.



IMPRESSUM

AGENTUR PLUSRALLYE

Oldtimer – Rallye – Events

Uhlandstraße 5 - 71404 Korb

Telefon: 0049 – (0)7151 – 6048 601

Fax: 0049 – (0)7151 – 6048 609

Mail: info@avd-histo-monte.com

www.avd-histo-monte.com

Chefredakteur:

Peter Göbel (verantwortlich)

Redaktion:

Christian Schön

Plakat:

Susanne Ward

Gestaltung:

www.fernsicht.media

Druck:

Produktionsteam, Düsseldorf



Fotografie:

Andreas Beyer, Peter Göbel,

Dirk Göbel, Frank Herzog,

McKlein (historische Aufnahmen),

Ulrich Metz, Reinhard Mutschler,

Daniel Roeseler, Lena Willgalis,

Willem Wittenberg, Sponsoren, Teilnehmer

plus+rallye®



DIE ZWEITE OLDTIMER-VERANSTALTUNG VON PLUSRALLYE

SAUERLAND KLASSIK 2019

Das Echo auf die zweite Ausgabe der Sauerland-Klassik war groß. Die Teams waren von den abwechslungsreichen Strecken ebenso überrascht wie von den Prüfungen. Zu den Highlights gehörte das Gelände der Karl-May-Festspiele in Elspe. Die Oldtimer rollten durch die Balver-Höhle und am Abend glitzerten die Wellen des Biggesees im Schein eines Höhenfeuerwerks. Die dritte Auflage findet im Oktober 2019 statt – und man will es im Land der 1000 Berge wieder krachen lassen.

Die Hansestadt Attendorn wird auch bei der dritten Auflage der Sauerland-Klassik der Dreh- und Angelpunkt sein. Nach dem obligatorischen Segen in der evangelischen Kirche geht es auf die Reise durch das Sauer- und Siegerland sowie das Rothaargebirge. Erstmals geht es von Nordrhein-Westfalen auch nach Hessen mit vielen neuen Rallye-Kilometern. Eine GLP auf einer Kartbahn ist im Zeitplan, es geht vorbei an fünf Talsperren, zum Kahlen Asten und entlang der WM-Bobbahn von Winterberg. Mit dabei ist das „Oldtimer-Land“ Berghausen, der Club arbeitet an einem noch größeren Spalier an historischen Schätzchen, mit denen die Teilnehmer der Sau-

erland-Klassik begrüßt werden. Auch das Rahmenprogramm soll schmecken. Zwei Mittagspausen in 5-Sterne-Häusern sind ebenso fix, wie der von tausenden Zuschauern umjubelte Zielempfang in der historischen Altstadt von Attendorn. Und wer Rallyeleiter Peter Göbel kennt, weiß, dass sich zwischen diesen Worten und dem restlichen Zeitplan noch die eine oder andere Überraschung verstecken lässt. Die Nennfrist zur 3. Sauerland-Klassik beginnt am 1. April, die Rallye startet am 2. Oktober mit der Technischen Abnahme auf dem Alten Markt in Attendorn. Zugelassen sind Fahrzeuge bis zum Baujahr 1995, an drei Tagen werden knapp 660 km gefahren.



Startaufstellung in Attendorn



DK mit historischer Tankstelle in Berghausen



Oldtimer von Landrover auf der Naturbühne der Karl-May-Festspiele in Elspe

plus + rallye®

RALLYE DURCH DAS LAND DER 1000 BERGE

Sauerland-Klassik

02.-05. Oktober 2019



3.

WP WESTFALENPOST

MEISSNER
BOLTE

BRUSE

H&R

www.sauerland-klassik.de



Alles dabei: Stefan Hohenberger und Jan Wildelau



Das Team "24 Stunden Vorauszfahrzeug"
Dirk und Dieter Göbel am Col de Turini



Warten auf die Teams: Michael Bayer
und Norbert Zander



Im VW Nutzfahrzeuge-Orgafahrzeug auf
der zweiten Wertungsprüfung

DA STECKT EINE MENGE DRIN

DANKE!

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

Hotels, Restaurants und Stationen: Rathaus und Marktplatz (OB Walter Hartl, Rothenburg ob der Tauber), Prinzenhotel (Rothenburg ob der Tauber), Villa Mittermeier (Rothenburg ob der Tauber), Weinparadies Franken (Frau Kloha), Reichsstadthalle (Klaus Wörle, Hotel Herrnschlösschen), Turmbräu (Freudenstadt), Gemeinde Haslach, Werner Müller (Kultur und Marketing), Dorint Hotel an den Thermen (Freiburg), Hotel Restaurant Le Lac (Malbuisson), Hotel Golden Tulip und Casino (Aix-les-Bains), Restaurant Les Bartavelles (Crots), Hotel Pullman Royal Casino (Cannes-Mandelieu), Restaurant Les Trois Vallées (Col de Turini), Ristorante Dall'Ava (San Romolo)

Organisationen und Organisatoren: Fédération Française du Sport Automobile (FFSA), Automobil Club de Monaco (ACM), Team Pongratz (Zeitnahme-Starter), Christian Schmidt, Michael Greller (Zeitnahme-Starter), Dirk Göbel, Dieter Göbel, (24h-Vorauswagen), Thomas Jung, Kathi Schmidt (Gesamtleitung und Hotel-Team), Toni Schmidt, Jörg Stursberg und Andrea Nehrbaß (Team Mittagspausen), Ronny Gaumnitz, Michael Bayer (1h-Vorauswagen), Jan Wildelau, Stefan Hohenberger (Technik und Startbogen), Norbert Zander, Norbert Kappes (DK-Team), Jean-Marc Bonnay (Rallyeleitung), Patrick Hünninger, Karola Graefer (Schlusswagen), Sabrina Berdi, Christian Schmid (sportliche Koordination), Swen Nowotnak, Andreas Essig

(Materialtransport), Luca Stegner, Mirja Meißner (Support-Team), Dr. Olivier Aubry, Dr. Valérie Langlois (Ärzteteam), Christian Schön, Achim Gandras, (Presseteam und Programmheft), Lena Willgalis, Arturo Rivas, Ursula Kleinmanns, Reinhard Klein (Fotografen), Mike Poppe, Thomas Windisch, Matthias Tautz, Sebastian Langlotz (Pannenservice), Peer Günther (Streckensprecher), Nicolas Le Mellec, Cesar Rodrigues, Cathy Tournaire (ERTF Auswertung), Klaus Papp (Medienbeobachtung), Oliver Raapke (Tourismus Rothenburg ob der Tauber)

Einen besonderen Dank an: Škoda Auto France (Ärzte- und Auswertungsfahrzeug), Druckerei Hermann, Denkendorf, Susanne und Mark Ward (Plakat), Helmut Deimel (Film Miki Biasion), Sonax (winter-taugliches Zubehör), Sergio Maiga, (Genehmigung Italien), Massimo „Miki“ Biasion, (Rallye-Weltmeister 1988+1989), VW Nutzfahrzeuge, (Orgafahrzeug VW Multivan 4motion), Städte Rheinfelden, (Überfahrt Alte Rheinbrücke und DK), Schloss Wachenheim, (Heike Kuhly, Leiterin Vermarktung)

An die Sponsoren: Tourismus Rothenburg ob der Tauber, Automobilclub von Deutschland, Škoda Auto Deutschland, Andreas Leue (Teamleiter Motorsport und Tradition), Sinn Uhren, Simone Richter (Leitung Marketing und Kommunikation), TÜV Süd, Michael Rühle (Marketing), FSG Frankonia Bath & Spa Cosmetics (Marquardt M. Eichhorn)

Entdecken Sie Ihren Alltag neu. Und dazu den Rest der Welt.



Der Multivan PanAmericana.

Vom Asphalt direkt ins Abenteuer? Der Multivan PanAmericana erfüllt die Ansprüche der Stadt und des Geländes: Dank der Fahrzeughöherlegung um 20 mm, 17-Zoll-Leichtmetallrädern „Cascavel“ in Anthrazit, sieben komfortablen Sitzplätzen mit exklusiven Sitzbezügen, Privacyverglasung und der 3-Zonen-Klimaanlage „Air Care Climatronic“ bringt der PanAmericana alles mit für weite Reisen. Entdecken Sie weitere Highlights wie den optionalen Allradantrieb 4MOTION oder neuartige Bodenbeläge in Aluminium- und Holzoptik online unter www.volkswagen-nutzfahrzeuge.de/multivan oder direkt bei Ihrem Volkswagen Nutzfahrzeuge Partner. **Der Multivan. So vielseitig wie Ihr Leben.**



Volkswagen

Abbildung zeigt Sonderausstattung gegen Mehrpreis.

SCHNELLER RAST NUR DIE ZEIT.



ŠKODA
SIMPLY CLEVER



ŠKODA feiert 115 Jahre Motorsport.

Erfolg hat bei uns Tradition: Seit 1901 ist ŠKODA auf den Rennstrecken dieser Welt zu Hause. Auch wenn zwischen unseren ersten Motorsport-Fahrzeugen und dem aktuellen FABIA R5 mehr als ein Jahrhundert liegt, so sind sie doch alle Teil ein und derselben Erfolgsgeschichte. Denn dank unserer ungebrochenen Leidenschaft für den Rallyesport und der wegweisenden Technologien unserer Modelle konnte ŠKODA in den letzten 115 Jahren unzählige Siege einfahren. Darauf sind wir sehr stolz und freuen uns schon jetzt auf viele weitere Rennen in der Zukunft. **Die neuesten Ergebnisse und Erfolge der Marke ŠKODA erfahren Sie immer aktuell auf skoda-auto.de/motorsport**