Sommer-Zeit

Rallye Monte Carlo. Muss man mehr sagen? Eigentlich nicht, ihr Ruf ist legendär. Im August machte die *Sommer-Monte* die Faszination der berühmtesten aller Rallyes auch für jene erfahrbar, die ihr behütetes Schätzchen niemals bei Eis und Schnee aus der Garage holen würden. Wir waren im Porsche 924 dabei

Werd ich zum Augenblicke sagen: Verweile doch, du bist so schön!" Johann Wolfgang von Goethe. Faust, der Tragödie erster Teil. Grau ist meine Erinnerung an den Deutschunterricht in der Oberstufe. So manch markiger Satz ist dennoch hängengeblieben. So wie dieser, den ich schon immer mochte und der mir während der ganz und gar nicht grauen Sommer-Monte immer wieder in den Sinn kommt. Die Landschaft links und rechts vom Wegesrand ist oft viel zu schön, um einfach vorbeizufahren.



Rund um Burzet gab es schon verschiedene Bestzeit-Prüfungen, zuletzt 2011. Die Sommer-Monte passierte die Kleinstadt in der Ardèche

Warum auch: Die Sommer-Monte steht schließlich unter dem Motto „auf den Spuren der Rallye Monte Carlo" und Spuren wollen gesucht und gefunden werden. Dafür bedarf es manchmal der Ruhe – selbst oder gerade, wenn es die Spuren einer schnellen Sportart sind, die man finden möchte.

„Ich habe schon lange von einer Rallye dieser Art geträumt", erzählt Karlheinz Schott. Der 59-Jährige ist von 1980 bis 1986 selbst sechsmal bei der Rallye Monte Carlo gestartet und spätestens da ihrer Faszination erlegen.

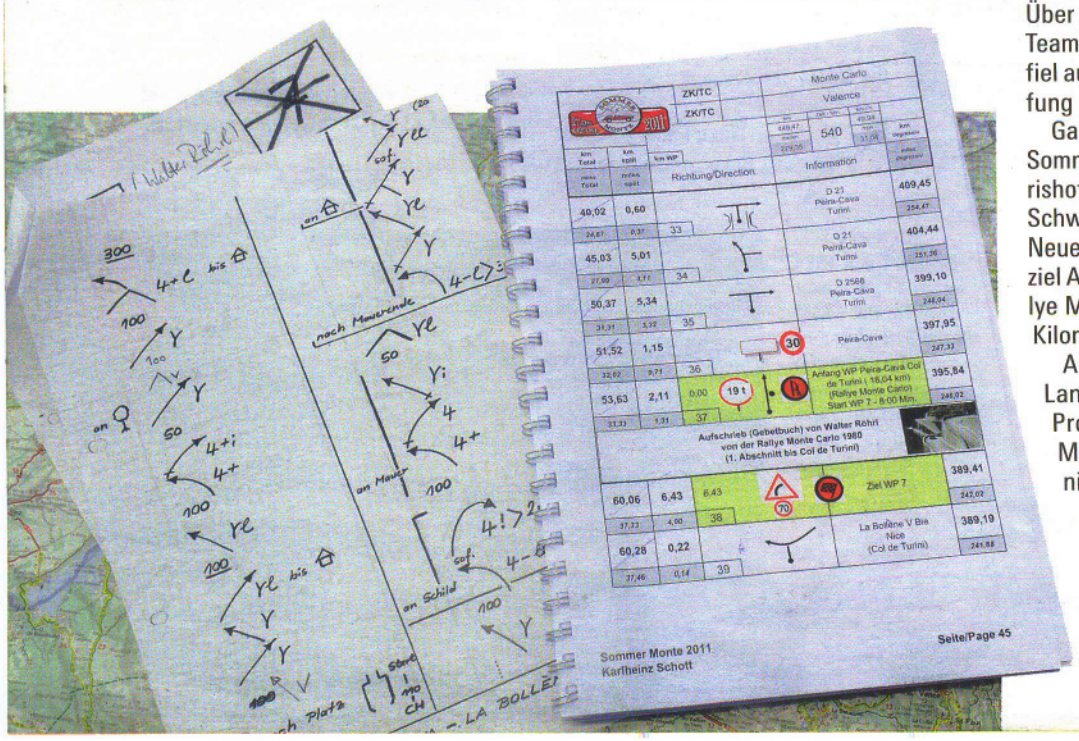
Seit über zehn Jahren ist Schott in der Oldtimerszene aktiv, organisiert unter anderem die erfolgreiche Sachs-Franken-Classic. Das 100-jährige Jubiläum der „Mutter aller Rallyes" in diesem Jahr gab schließlich Anlass: „Wann, wenn nicht jetzt, soll ich meine Pläne in die Tat umsetzen?", fragt der Franke und hat selbstverständlich Recht. Die Euphorie wird so schnell nicht mehr so groß sein wie im Jubiläumsjahr. Kritik, noch ein Revival der „Monte" aufzulegen, wird im Keim erstickt: Sommer-Monte – das sagt doch alles. Hier wird nicht auf Eis und Schnee gedriftet, hier wird auf angenehm ausgetretenen Rallyepfaden gelustwandelt. Im August nach Monaco; die Sommer-Monte ist das Richtige für alle, die sich davor scheuen, ihren liebevoll gehegten Klassiker über streusalzschwangere Straßen zu hetzen und von einer vorgeschriebenen Zeitkontrolle zu nächsten zu jagen. Klassikerrallyes dieser Art gibt es schließlich genügend.

„Die legendären Wertungsprüfungen der Rallye Monte Carlo mit größtmöglicher Schönwettergarantie in Angriff nehmen – das ist die Idee hinter der Sommer-Monte", erzählt Karlheinz Schott. „Wir haben sogar den offiziellen Segen vom Automobile Club de Monaco bekommen. ACM-Präsident Michel Boeri war von unseren Plänen sofort begeistert."

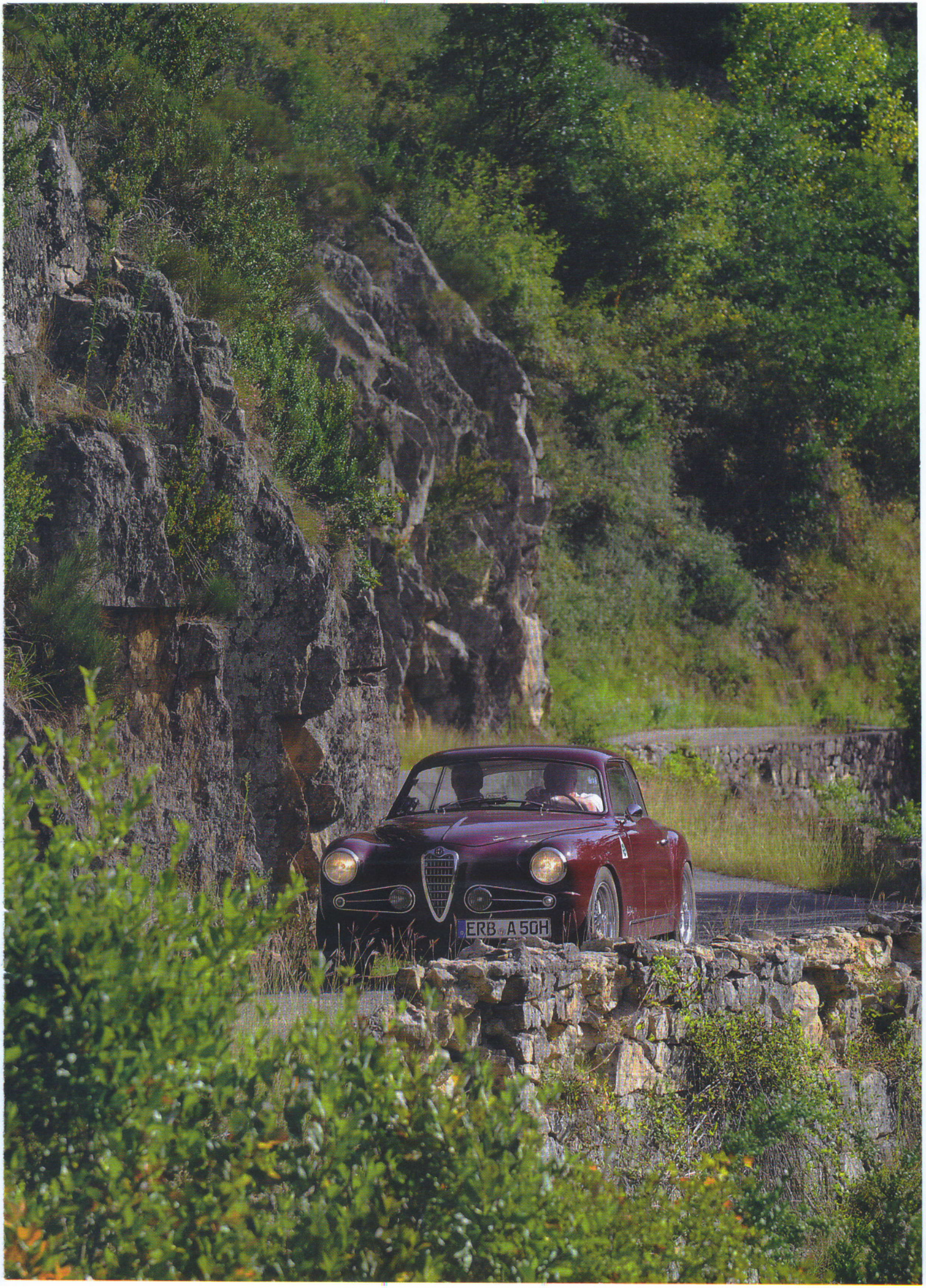
Die Sommer-Monte beginnt mit einer schönen Tradition, die einst ebenso dazu gehörte wie Winterwetter in den Seealpen: mit einer langen Überführungsetappe über Autobahnen und Schnellstraßen. Früher begann die Rallye mit einer Sternfahrt, deren Startorte auf ganz Europa verteilt waren. Über Tausende Kilometer quälten sich die Teams Richtung Côte d'Azur. Manches Auto fiel aus, noch bevor die erste Wertungsprüfung gestartet worden war.

Ganz so weit haben es die 33 Teams der Sommer-Monte nicht: Los geht's in Bad Wörishofen im Allgäu. Die Route führt durch die Schweiz, vorbei an den Gestaden des Bieler, Neuenburger und Genfer Sees zum Etappenziel Aix-les-Bains, wo schon so manche Rallye Monte Carlo Station machte. Rund 590 Kilometer sind das.

Am nächsten Morgen wird es ernst: 490 Landstraßen-Kilometer stehen auf dem Programm – von Aix-les-Bains nach Monaco. Vorgegebene Startzeiten gibt es nicht, nur ein Zeitfenster von 45 Minu-



Alt gegen neu: Links ein originaler Aufschrieb von Walter Röhrl, rechts das Bordbuch der Sommer-Monte


ERB A 50H

ten. Glück für uns: Mit unserem Porsche 924 von 1981 waren wir nur ganz knapp ins Starterfeld gerutscht (Mindestalter 30 Jahre) und mit Startnummer 33 wären wir stets zum Schluss losgefahren. Nun können wir unsere Abfahrtszeit frei wählen und uns mitten ins Feld mischen. Da die Sommer-Monte nicht in Stress ausarten soll, gibt es den ganzen Tag über keine weitere Zeitvorgabe, bis auf die, rechtzeitig zum Abendessen im Ziel – sprich: Hotel – zu sein.

Statt eines organisierten Mittagessens wird vor dem Start ein gut gefüllter Picknickkorb durch das Seitenfenster gereicht; Ort und Zeit der Mittagsrast darf jeder selbst bestimmen. Gelegenheiten bieten sich genug. Die Strecke führt nicht etwa über Autobahnen, sondern kleine und



Über den Col de Perty am Rande der Provence führte eine Wertungsprüfung

Rallye Monte Carlo 1979

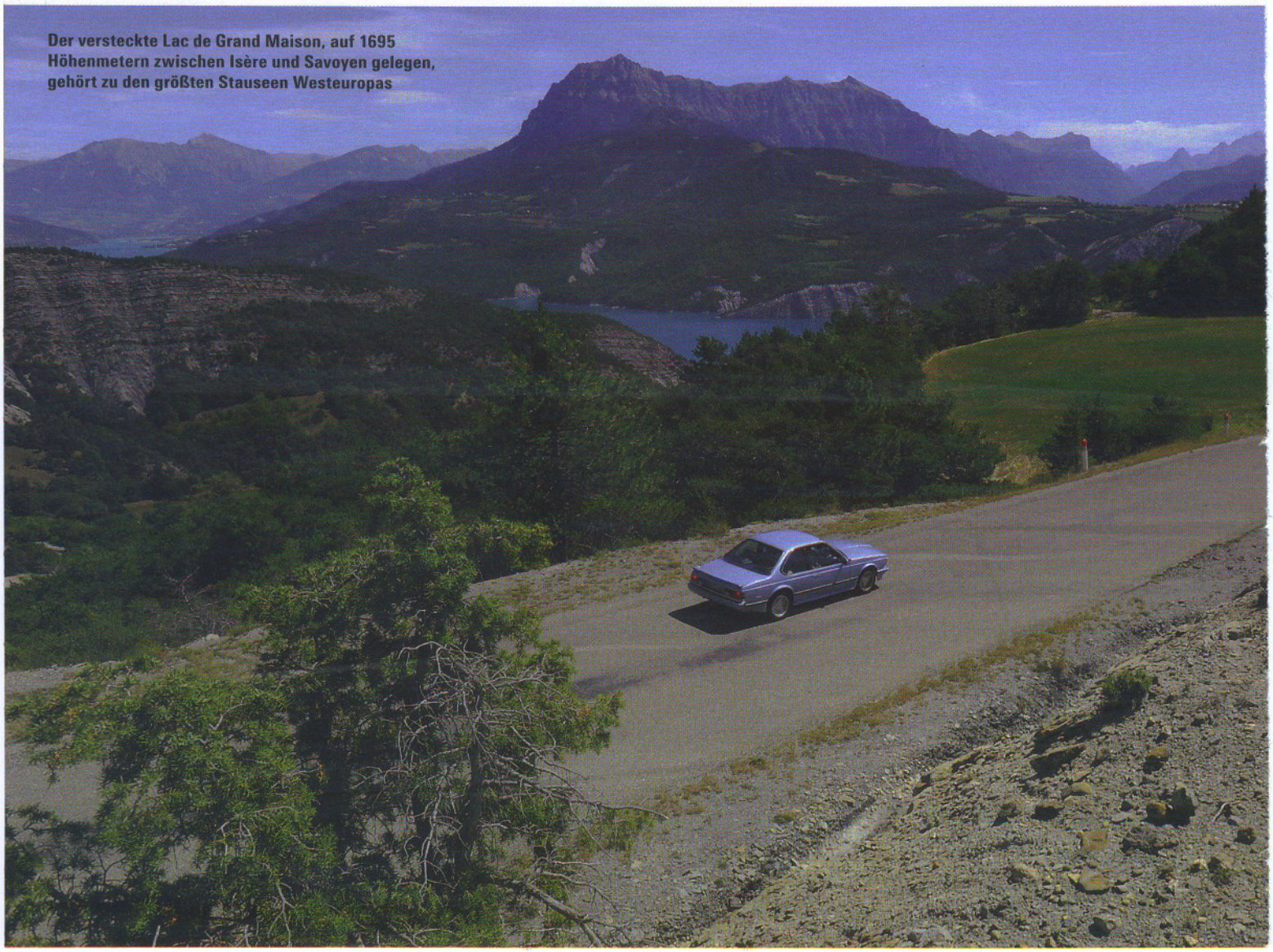


Auf Privatinitiative entstand die Wettbewerbsversion des 924. Ihr Premiereneinsatz: Die Rallye Monte Carlo 1979

Im Porsche 924 auf den Spuren der Rallye Monte Carlo? Hat das einen historischen Hintergrund? Es hat.
Im Jahr 1979 traten Jürgen Barth und Roland Kussmaul mit einem 924 bei der 47. Auflage des Rallye-Klassikers an und wurden 20. im Gesamtklassement. Serienmäßige 125 PS leistete der Vierzylinder damals.
Ursprünglich hätte alles ganz anders kommen sollen: Im Spätsommer 1978 hatten die beiden Porsche-Mitarbeiter den Entschluss gefasst, mit dem neuen Porsche 924 Turbo an den Start zu gehen. Das Werk selbst hatte an sportlichen Einsätzen des 924 kein großes Interesse, setzte stattdessen halbherzig auf den längst ausgereizten 911.
Also ergriffen Rennfahrer Barth (1977 im 936 in Le Mans siegreich) und Ingenieur Kussmaul die Initiative. Barth kaufte die Autos (Trainings- und Einsatzwagen), entsprechend präpariert wurden die Autos in der Werkstatt eines Freundes in Würzburg. Barth/Kussmaul fuhren



Porsche-Werksfahrer Jürgen Barth war einer der Initiatoren des Rallye-924



Der versteckte Lac de Grand Maison, auf 1695 Höhenmetern zwischen Isère und Savoyen gelegen, gehört zu den größten Stauseen Westeuropas

damals fast täglich von Zuffenhausen nach Würzburg – nach Feierabend! Ein wenig Hilfe seitens Porsche gab es schon: Entwicklungschef Helmut Bott und Rennleiter Peter Falk unterstützten das Projekt, Porsche-Chef Ernst Fuhrmann goutierte die Privatinitiative. Auch ein paar Rennmechaniker halfen mit. Wenige Wochen vor der Rallye dann die große Enttäuschung: Weil vom neuen 924 Turbo bis zum Stichtag, dem 31. Dezember 1978, noch nicht die erforderliche Mindeststückzahl von 400 Exemplaren vom Band gelaufen war, verweigerte die FISA dem kleinen Porsche ihren Segen – keine Autos, keine Homologation. Zum 1. Februar 1979 wurde der aufgeladene 924 schließlich homologiert – da war die Rallye Monte Carlo aber seit sechs Tagen vorbei. Weil der Turbo nicht starten durfte, blieb nichts anderes übrig, als den Wagen auf einen völlig serienmäßigen Zweiliter mit 125 PS zurückzurüsten. Dass es trotzdem für Platz 20 reichte, führt Jürgen Barth auf die rutschigen Streckenverhältnisse zurück, bei denen manche die Leistung ihrer Autos nicht ausschöpfen konnten. Alle anderen Modifikationen des Rallye-924 blieben erhalten, darunter verstärkte vordere Querlenker, Schräglenker hinten und innenbelüftete Scheibenbremsen rundum. Mit Turboaufladung ging derselbe 924 wenig später bei der African Safari an den Start. Das Engagement von Jürgen Barth und Roland Kussmaul stellte schließlich die Weichen für den Bau von 924 GT und GTS, denn Porsche hatte das sportliche Potential des 924 erkannt.

Den Einsatzwagen von 1979 besitzt Jürgen Barth noch heute. Er steht als Leihgabe im Auto- und Technikmuseum Sinsheim.

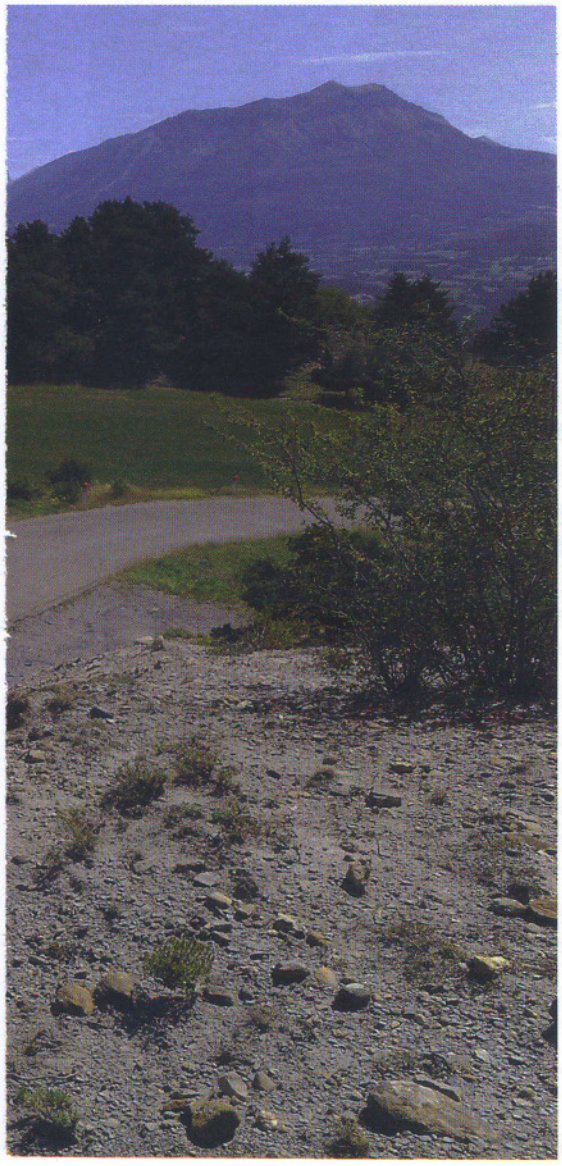
Fotos: Porsche, McKlein



Barth/Kussmaul: Platz 20 im serienmäßig motorisierten Porsche 924 bei der Rallye Monte Carlo 1979

Aufgebaut wurden die Trainings- und Einsatzfahrzeuge in einer Würzburger Werkstatt – daher die Porsche-untypische WÜ-Zulassung





Ganz plötzlich war eine Gruppe Rallye-Fans da, obwohl außer Teilnehmern und Behörden niemand die Route der Sommer-Monte kannte



kleinste Sträßchen. Je schmaler die Straße, desto größer die Wahrscheinlichkeit, auf einer früheren Sonderprüfung unterwegs zu sein. Karlheinz Schott lässt seine Teilnehmer darüber natürlich nicht im Unklaren: Wann immer die Sommer-Monte historische oder aktuelle Wertungsprüfungen befährt, gibt es deutliche Hinweise im Roadbook. Doch damit nicht genug: Gleich von mehreren WPs hat der Organisator Kopien historischer Aufschriebe gemacht. Selbst solche von Walter Röhrl sind dabei.

Wer also ein bisschen in Nostalgie schwelgen will, der hält das beste Material in Händen. Die mitunter recht individuellen Aufschriebe auf Anhieb zu verstehen, ist allerdings gar nicht so einfach: Ist das da vorne wirklich die „L 4 + i" (Linkskurve der Kategorie 4, schnell, innen anfahren)? Das Verstehen verlangt Muße und kostet Zeit – Zeit, die man eigentlich nicht hat, denn meist sind die alten WPs deckungsgleich mit denen der Sommer-Monte. In Konsequenz



Auf dieser Kreuzung auf dem Col de la Fayolle hat sich schon so manche Equipe verfahren. Die späteren Sieger Henglein/Röthel sind vorsichtig



Respekt: Der Alvis 12/70 Sport aus dem Jahr 1938 von Detlef Brumm und Sylke Lambert war das älteste Auto im Feld

Col de Turini in Gegenrichtung: Statt den Pass Richtung Monaco zu passieren, bewältigen wir die 1607 Höhenmeter aus südlicher Richtung

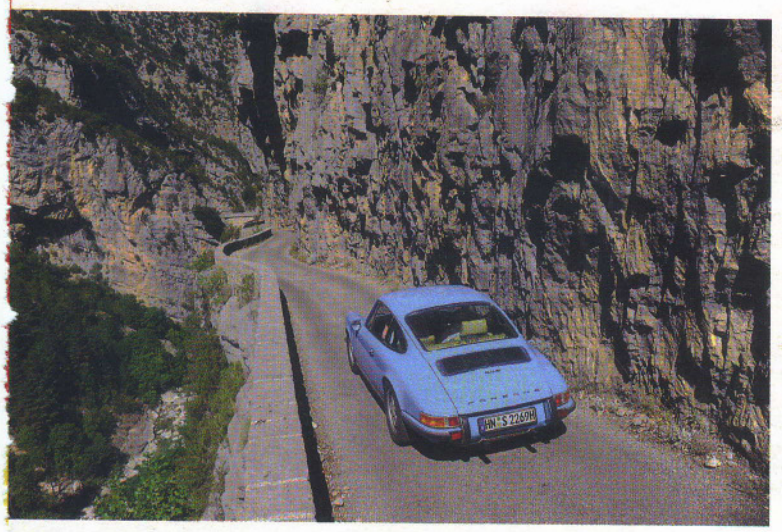
gibt es zwei Möglichkeiten. Die erste: Man studiert sorgsam Röhrls Aufschrieb, vergleicht ihn mit der Topographie vor Ort und versucht, so viel vom Mythos des Rallyesports vergangener Jahre aufzusaugen, wie möglich, getreu dem Motto „auf den Spuren der Rallye Monte Carlo". Die zweite: Man nimmt die Wertung der Sommer-Monte ernst und gibt sein Bestes. Wir entscheiden uns für Variante eins.

Im Vorfeld konnte man zwischen einer Wertung mit reinen Zeitprüfungen („klassisch") und einer anspruchsvolleren mit versteckten Schnittkontrollen („sportlich") wählen.

Die Zeitnahme erfolgt per Satellit. Die Funktion der altbekannten, roten und gelben Start-, Ziel- und Zeitkontrolle-Schilder übernehmen Verkehrszeichen. Über deren Standort gibt das Roadbook Aufschluss. Vor dem Start installieren die Zeitnehmer einen GPS-Empfänger im Auto. In dem sitzt eine Speicherkarte, die sämtliche Bewegungen des Autos ebenso meter- wie sekundengenau registriert. Selbst Gleichmäßigkeitsprü-



Mach mal Pause: Statt Mittagessen bekommen die Teams jeden Morgen einen frisch befüllten Picknickkorb mit schmackhaftem Inhalt



Und immer wieder Schluchten, schroffe Mauern. Vor allem im Süden der Seealpen gibt es malerische Sträßchen in Hülle und Fülle



Eine „Monte" fast ohne Stress: Am Wegesrand findet sich so manche Verlockung, die zu einer kleinen Rast einlädt. Es muss keine Bar sein

fungen können dank dieser Technik per Satellit überwacht werden. Abends im Ziel werden die Daten ausgelesen, am nächsten Morgen kann es mit bereinigter Speicherkarte von vorne losgehen.

Wir lassen Zeiten Zeiten sein und genießen stattdessen die phantastische Gegend. Ob Isère, Savoyen oder die Seealpen – die Landschaft macht Lust auf mehr. Was verbirgt sich hinter diesem Pass? Was kommt am Ende dieser Schlucht? Wohin wird uns diese Straße führen? Und doch: Der Weg ist das Ziel.

Am dritten Tag fahren wir von Monaco durch die provenzalischen Alpen nach Valance, einem weiteren Dreh- und Angelpunkt der Rallye Monte Carlo. Auf dem Weg überqueren wir den Col de Turini – nicht bei Nacht, sondern bei gleißendem Sonnenlicht. Eindrucksvoller noch der Col de Perty: Die Fernsicht reicht im Westen bis zum Mont Ventoux.

Ein wunderbares Fleckchen Frankreich ist die Ardèche, in die es uns am vierten Tag verschlägt. Valence-Valence heißt die Etappe. Sie führt durch Burzet, einen weiteren Kultort, heiliger Rallye-Boden, im Gegensatz zu anderen aber noch immer aktuell: Die WP von Burzet nach Saint Martial war mit 41,06 Bestzeit-Kilometern die längste der Rallye Monte Carlo im Januar 2011.

Am letzten Tag geht es von Valence zurück nach Monaco. Noch einmal stehen zwei Wertungsprüfungen an; die letzten von insgesamt zwölf, verteilt auf 267 Kilometer. Die komplette Sommer-Monte ist 2160 Kilometer lang.

Im Ziel zufriedene Gesichter: Monika und Karsten Wohlenberg haben mit ihrem Porsche 911 S die Sportwertung für sich entschieden. Zuffenhausener Übermacht: Die klassische Wertung gewinnen Norbert Henglein und Günter Röthel im 911 RSR. Wir werden im 924 Letzte – so war's gewollt.

Während der Siegerehrung im Hotel Fairmont macht der Spruch vom „Autofahren im letzten Paradies" die Runde. Südfrankreich ist vielleicht nicht der letzte, doch immerhin ein realer Garten Eden für Autofahrer. Goethe hätte es genauso gesehen. Leider machte er keine *Französische Reise*. Vom Fortbewegungsmittel ganz zu schweigen.

Text: Gregor Schulz
Fotos: Andreas Beyer
g.schulz@oldtimer-markt.de

Informationen

Sommer-Monte 2012, 1. bis 6. September
„Fahren wie Gott in Frankreich, im letzten automobilen Paradies"
Classic-Convention GbR
Johann-Drach-Str. 2
97753 Karlstadt
Tel. 09353/996232, Fax 09353/996233
E-Mail: info@sommer-monte.de
www.sommer-monte.de

Die geplante Streckenführung in Kürze: Start im Schwarzwald, erste Etappe durch Elsass, französisches Jura nach Annecy/Grenoble, zweite Etappe nach Valence, dritte Etappe durch die Ardèche zurück nach Valence, vierte Etappe nach Monaco, fünfte Etappe in den Seealpen mit Ziel Monaco, inklusive „Tag der langen Messer". Interessenten sollten sich möglichst bis zum 20. November 2011 beim Veranstalter melden. Das Nenngeld beträgt 4380 Euro.



Infos unter Telefon 0 18 03/55 11 11*, www.AXA.de oder direkt bei unserem Betreuer in Ihrer Nähe! **Kommen Sie zur Versicherung, die neue Maßstäbe setzt.**

Maßstäbe / **neu definiert** AXA