

AvD Histo-Monte 2016:

Autofahren wie Gott in Frankreich

Als drittes Team in der Geschichte der RARA Vienna (nach dem Präsidenten 2009 und dem Schreiber dieser Zeilen im Jahr darauf) wagten sich 2016 unser Wolfgang „Dani“ Chylik und unsere Birgit Dangl zur 20. Auflage der Traditionsveranstaltung von Deutschland ins Fürstentum. Hier eine Zusammenfassung aus der Sicht der Fans und aus dem Cockpit.

Wenn Du jemals diese Veranstaltung gefahren bist und der Präsident lädt dich ein, als Schlachtenbummler dabei zu sein, sagst Du nicht nein, wenn Du nur einen Zündfunken von Motorsport-Herz im Körper hast. Zumal sein Angebot um Welten günstiger war als selbst im Bewerb mitzufahren: Nicht einmal hundert Euro der Flug nach Nizza (die Betonung liegt auf UND RETOUR – freilich Monate vorher schon gebucht), nicht einmal hundert Euro ein Leihauto für drei Tage mit 750 Frei-Kilometern, knapp über hundert Euro fürs Einzelzimmerl – das überfordert selbst einen Mindestpensionisten wie mich kaum, wenn er sich ein paar Tage kasteit. Und dazu in unserem Winter Monaco im beginnenden Frühjahr: Selbst im Zeitalter der permanenten Erderwärmung stets ein Schlager.

Lange bevor wir Fans in Schwechat in den Flieger stiegen, rumpelten Birgit und Dani mit dem Autoreisezug gen Germanien. Ein Geschäft kann das für die ÖBB nicht gewesen sein – außer dem Rallyeauto zierte nur noch ein einziger Pkw die entsprechenden Waggon.

Was grenzenlose EU-Reisefreiheit bedeutet, erfuhren unsere beiden Helden in Passau („Da flogen im Liegewagen alle Türen auf, und die Polizei kontrollierte erbarmungslos“) und die Fans am Flughafen in Nizza: Kaum hatten wir das Gebäude betreten, erblickten wir neben den rund 140 Passagieren aus Wien auch weitere 150, die aus Skandinavien mit der SAS gerade gelandet waren. Ergab einen 70 m langen vierspurigen tangentenähnlichen Stau, weil zwei freundliche Zöllner jeden Pass mühsam mehrere Sekunden lang ins Lesegerät stecken mussten – Frankreich befindet sich sicher noch immer im Ausnahmezustand, wenn sie diese Zeilen lesen.

Danach folgte quasi der Witz des Tages: Am Sixt-Schalter fragt eine junge Französin den Präsidenten, nachdem wir Leihautos aus der Kategorie Renault Captur – Peugeot 308 – Opel Mokka und ähnliche via Internet gebucht hatten: „*Automatique?*“ Präse lehnt entrüstet ab und fasst einen Ford Mondeo aus, der außer innerer und äußerer Größe nix kann und mit Passungen an der Karosserie auftrumpft, dass „Spaltmass-Ferdl“ vor Zorn explodieren würde.

Auch an den zweiten Schlachtenbummler die gleiche Frage – und die gleiche Antwort: Es setzt einen stinkbiedereren Peugeot 3008 in Allerwelts-Silber, wie er in *Frankreich* an jeder zweiten Straßenecke wertvollen Parkplatz wegnimmt.

Dann bin ich mit der *automatique*-Frage an der Reihe, und auf mein erfreutes „Oui, mademoiselle“ kriege ich einen Wisch, auf dem vorerst nur mal BMW 320 zu lesen ist. Am Auto selbst lugen dann ordentliche Brembos hinter wuchtigen Alus hervor, wohnt ein „twin-turbo“-Schriftzug unter der Haube auf dem Ventildeckel, glänzt ein „M“ auf der Ablage für den Kupplungsfuß (obwohl eine Achtgang-Automatik eingebaut ist), lüftet ein dickes Lederlenkrad nach festem Zugriff, gehen beim Einlegen des Retourganges Kameras in den Außenspiegeln und im Kofferdeckel an und ziert dezentes Schwarz die Außenhaut: So geht Autofahren wie Gott in Frankreich!

Doch bevor ich noch den Start-Stop-Knopf in meiner bayerischen Diesel-Rakete zum ersten Mal gedrückt habe, haben sich die Helden unserer Geschichte schon auf der zweiten Sonderprüfung verfranzt und segeln damit weit an einem möglichen Stockerlplatz im Endresultat vorbei. Platz 49 am ersten Tag war vielmehr ein Auftrag zu einer ambitionierten Aufholjagd! Tags darauf sind wir von Wien abgeflogen und registrieren erfreut „Zu-Nuller-Zeiten“ von Dani. Wir haben uns die Zeit inzwischen sportlich wenig wertvoll in der Parfumhauptstadt Grasse vertrieben und hunderte Euro für Düfte unserer Damen ausgegeben. Während Birgit und Dani einen weitgehend perfekten zweiten Tag hinlegten. Der sensationelle zweite Rang in der Tageswertung brachte unsere RARA-Fahrer an die 31. Stelle des Gesamtklassements.

Am dritten Tag unterlief unseren beiden Helden dann abermals eine „kleine“ Unaufmerksamkeit: Eine Passierkontrolle wurde - obwohl man dem Roadbook genauestens folgte - einfach nicht gefunden und damit wurden weitere fünfzig Strafpunkte ausgefasst. Die sieben Gleichmäßigkeitsprüfungen mit doppelt so vielen geheimen Lichtschranken liefen aber trotzdem recht gut und so konnte sich das BMW-Team im Zwischenklassement weiter auf den 28. Gesamtrang nach vorne schieben. Unsterblich machte sich das ambitionierte Team bei der ersten Prüfung mit Schnittwechsel. So wurde während der Gleichmäßigkeitswertung der Schnitt für 1,5 Kilometer um 0,3 km/h reduziert, um danach wieder auf den Ausgangsschnitt zurückzukehren. Also Rechenaufgabe für den Beifahrer, während das Roadbook nicht aus den Augen verloren gehen durfte. Resultat war, dass - als der Lichtschranken schon zu sehen war - die Stoppuhr einen riesigen Rückstand zum Soll aufzeigte. Die Alarmsirenen begannen bei Dani zu schrillen: Nicht noch einmal einen Lichtschranken - zumal dieser sogar sichtbar war – verhauen! Also die nächsten Meter nicht mehr von Gas bis zu der Zwischenkontrolle. Leider war diese auf einem Schotterparkplatz abseits der Straße aufgestellt und so kam es, dass der orange BMW mit geschätzten 70 km/h in wildem Drift die Zeitnehmung auslöste. Der Kieselregen, der den daneben nebenstehenden Skoda der Organisation eindeckte, sorgte noch bei der Siegerehrung für Komplimente...

Die wilde Aktion scheint allerdings später noch technische Folgen zu haben: Der Keilriemen beginnt zu pfeifen, weil die extrastarke Lichtmaschine aus einem 850er-Volvo für Scheinwerfer, Gebläse und Co. so viel Strom erzeugen muss und der zahnlose Keilriemen wenig Grip auf dem kalten Metall seiner Rollen vorfindet. Captain Dani schaltet auf Instrumentenflug um und kommt, wo immer ein paar Funserln die Umgebung erhellen, auch nach Sonnenuntergang lichtlos wie ein Tarnkappenbomber daher. Was folgt, ist das Highlight der Tour für den Chauffeur (und seinen Chronisten).

Denn als am Abend des vorletzten Tages das Tagesziel am Mittelmeer erreicht ist und der brave BMW winselnd wie ein geprügelter junger Hund in den Hotelparkplatz schleicht, stürzen sich sofort sechs Hände unserer mitgereisten ausgebildeten Schrauber in den Motorraum, um dem Auto das Winseln abzugewöhnen. Rund um den Bayrischen wieseln sie herum, haschen nach den von hilfsbereiten Händen dargereichten passenden Werkzeugen und fliegen kurze, prägnante Anweisungen durch die Luft. Letztmals hab ich das gesehen, als seinerzeit noch Roland Gumpert die Audi-Mechaniker kommandierte und der Walter in den Servicepark kam...

Danach räumen wir alles Große und Schwere (z.B. die ungebrauchten Spikereifen, Schnee kam diesmal nur neben der Straße vor) in unsere Leihwagen, und Dani kann zum Tag der langen Messer (Synonym zur Schlussetappe der WM-Rallye Monte Carlo in den Siebzigern und Achtzigern) mit rund 140 Kilo weniger Gewicht im BMW starten. Der hat

damit seine tatzbährhafte Behäbigkeit verloren und lässt sich plötzlich wie in seiner Jugend in den Siebzigern spielerisch um die tausenden Ecken werfen.

Das nutzt der Dani natürlich gerne aus und fährt nicht nur am Turini quasi ums Leben: Obwohl manche der ausschließlich geheimen Schnittkontrollen entweder gar nicht zu sehen sind oder unmittelbar hinter Haarnadeln auf Strafpunktefang gehen, reicht es nach einem Tag im Grenzbereich für unser RARA-Team zum zweiten Mal zum zweiten Tagesrang und schlussendlich zu Platz 18 gesamt. Die Strafpunkte für den Verfranser am ersten Tag weggerechnet, wären die Top Ten zu erreichen, und die ausgelassene PK dazu, gar das Podest in Sichtweite gewesen.

Trotzdem überwiegt einzig die Freude über das Erlebte und Erreichte. Schließlich kann man sich auch rühmen, die fast 1800 Kilometer gespickt mit 26 Gleichmäßigkeitsprüfungen (eine davon musste wegen eines schweren Unfalls, der den Rallyetross einbremste, gestrichen werden) und die zu durchfahrenden 49 Lichtschranken unfallfrei und ohne Stress für das Zwischenmenschliche absolviert zu haben.

Trotz dieser außergewöhnlichen Leistung der beiden Klubmitglieder erlebten von den elf mitgereisten Fans nur der Chronist dieser Zeilen und der stets fotografierende Sportwart live den Einlauf unserer beiden Helden im Hafen von Monaco: Als der BMW nämlich den Zielbogen durchfuhr (Vorzeit war dabei ja erlaubt und wurde auch reichlich ausgenutzt), saßen alle anderen einen Stock tiefer bei *fish and chips* und wunderten sich nachher, dass das Krügerl Bier um acht Euro wohlfeil war. Jaja, liebe Freunde – Lokale im Hafen sind an allen Meeren dieser Welt teurer als weiter im Landesinneren. Das in der berühmten Tabac-Kurve hat wohl noch einen Extra-Aufschlag drauf...

### **Fünf Fragen an den erfolgreichen Monte-Starter**

Ist die AvD-Histo-Monte nicht ein teures Vergnügen?

*Dani: „Natürlich muss man für das Nenngeld von 3.900 Euro ganz schön lange sparen. Wenn man allerdings bedenkt, dass in diesem Preis bis auf den Treibstoff fürs Auto quasi alles enthalten ist und man eingebettet in einen Tross von 52 Begleitpersonen mit 28 ORGA-Fahrzeugen und in Begleitung von zwei Ärzten reist – das muss ja schließlich auch alles bezahlt werden. So gesehen können 3.900 Euro auch plötzlich sehr preiswert sein...“*

Soll das heißen, ein Wiedersehen wäre möglich?

*Dani: „Unbedingt! Ich träume zwar auch von einer anderen Veranstaltung in England, aber eine Histo-Monte mit ein oder zwei weiteren RARA-Teams und obendrein vielleicht ein Begleitfahrzeug, das wäre mein großer Traum!“*

Was hat deiner Beifahrerin am wenigsten gefallen?

*Dani: „Dass wir nie stehenbleiben und die schönen Landschaften, durch die wir fahren, genießen konnten. Sie will die Route jetzt im Urlaub mit mir nochmals abfahren – aber ohne Startnummern an den Türen.“*

Gibt es auch einen Wermutstropfen für dich?

*Dani: „Die Undiszipliniertheit mancher Autofahrer – sowohl innerhalb als auch außerhalb des Starterfeldes. Da war ein Teilnehmer, der gefiel sich nicht nur einmal mit*

*Überholmanövern auf Sperrflächen und über doppelte Sperrlinien hinweg. Und ein wunderschöner schwarzer Skoda Octavia aus dem Baujahr 1954, der auf der Fahrt zur Siegerehrung in einen Skoda Yeti hinten hinein krachte, weil der - von einem rücksichtslosen Privat-Pkw geschnitten – eine Vollbremsung hinlegen musste und mit seinen bierdeckeldünnen Reifen und ohne ABS-Helferlein halt nicht so rasch stehenbleiben konnte wie das modernere Fahrzeug vor ihm. Resultat: Totalschaden und zwei Bandagierte bei der Preisverleihung.“*

Was hat dir am besten gefallen?

*Dani: „Zuerst die perfekte Organisation – herzlichen Dank an Peter Göbel und sein Team. Dann die Herzlichkeit, die uns während der ganzen vier Tage begegnet ist. Das ganze AvD-Monte-Team war immer guter Laune, nie um einen guten Rat oder um Hilfe verlegen und alle haben uns trotz der riesigen Anzahl an Teilnehmern und deren Betreuern (der ganze Tross umfasste schließlich mehr als 200 Beteiligte) niemals das Gefühl verliehen, nur die Nummer 25 zu sein. Vielmehr wurde man immer mit offenen Armen empfangen und persönlich betreut. Dann natürlich die Pässe in Frankreich – die Gallier wissen, wie man solche Straßen baut. Und schließlich der Moment, als alle Klubmitglieder am vorletzten Abend sich über den BMW stürzten und den rutschenden Keilriemen in Sekundenschnelle eliminierten. An so etwas will man sich bis an sein Lebensende erinnern...“*