



Das Team FANDRICH bei der HISTO-MONTE 2011. Ein Rückblick.



**Am 17. Februar 2011 startete die
17. AvD-Histo-Monte im hessischen Hanau.**

Nach sechswöchiger Vorbereitungszeit wurde die DS 21, Baujahr 1971, von der Firma Fandrich in Berlin in den authentischen Zustand der damaligen Rallyefahrzeuge durch das Citroën Werksteam gebracht.

Die Göttin erhielt einen FiA zugelassenen Überrollbügel, spezielle Sitze, die für längere Touren ausgelegt sind und die für eine Rallye notwendige Sonderausstattung. So wurde im „Büro“ des Copiloten ein Wegstreckenzähler mit zwei unabhängigen Rollen und die notwendige Innenraumbeleuchtung nachgerüstet. Da das Team Fandrich in der Sanduhrklasse startete, waren selbstverständlich alle Hilfsmittel rein mechanischer Natur. Sämtliche technischen Baugruppen der DS wurden ausführlich revidiert, das Auto bekam Zusatzscheinwerfer mit etwa 600 Watt zusätzlicher Lichtleistung.

Die hinteren Kotflügel wurden weit ausgeschnitten. So sind eventuelle Radwechsel deutlich schneller zu erledigen, ohne die Kotflügel zu demontieren.

Motor und Getriebe des Rallyeautos blieben im absolut originalen Serienzustand. Es wurden ausschließlich Ventile eingestellt und Öle gewechselt.



Fahrer und Beifahrer waren bereits in Hanau, als am Donnerstag, den 16. Februar, gegen Mittag das dreiköpfige Serviceteam eintraf.

Die DS 21 kam stilgerecht auf dem Trailer hinter einer Citroën Zugmaschine aktuellen Baujahres, einem C-Crosser, auf die Hoteleinfahrt gefahren.

Die ersten Passanten machten große Augen und man konnte ständig Geschichten und Erlebnisse mit den unübersehbaren Citroëns der DS Baureihe mithören.

Das Team brachte die gründlich vorbereitete Rallye DS problemlos und schnell durch die abendliche Fahrzeugabnahme des AvD auf dem Marktplatz in Hanau.

Am Abend noch kurz zur Fahrerbesprechung, vorher Roadbook und Karten in Empfang nehmen, Hausaufgaben machen, ab ins Hotel und schlafen.



Alle Fahrzeuge stehen auf dem Marktplatz in Hanau bereit. Die DS hat die Nacht mit verschiedenen Artgenossen bestens verbracht.

Starten: Erster Versuch – alle vier Zylinder brabbeln fleißig vor sich hin. Alles läuft wie es soll. Die Teilnehmer starten in Minutenabständen. Die Ersten fahren Punkt 9:00 Uhr los.

Die Fandrich DS hat Startnummer 31 und startet somit genau um 9:31 Uhr. Größere Menschenmengen stehen Spalier um die startenden Fahrzeuge. Die DS ist dran. Der Moderator gibt die Anekdoten der Citroën Rallye Monte Carlo Siege in den Fünfziger Jahren zum Besten.

Die Zuschauer jubeln. Das Team ist unterwegs.

Die erste Etappe führt von Hanau ins französische Colmar. Mittagsrast in Pirmasens. Theoretisch kein Problem. Die Realität zeigt ein anderes Bild:



Fahren nur nach Roadbook mit Chinesenzeichen. Geschwindigkeiten möglichst exakt der Vorgaben halten. Ein Riesenspaß. Aus Spaß wird bekanntlich Ernst. Und dieser wohnt in der mechanischen Stoppuhr.

Bis Pirmasens gibt es noch die eine oder andere Sonderprüfung zu absolvieren. Fahrer und Beifahrer werden langsam warm.

Die Einfahrt auf den Exerzierplatz in Pirmasens zur Mittagsrast bringt die vierte Wertungsprüfung.

Die Aufgabe klingt einfach, aber wie soll man das timen? In genau zehn Sekunden sind genau zehn Meter Wegstrecke zurückzulegen. Die Piloten haben Hunger – also los.

**Plötzlicher Szenenapplaus.
0,03 Sekunden zu langsam.
Im Klartext: Platz eins auf dieser Prüfung!**



Später ist ein weiterer Teilnehmer 0,01 Sekunde exakter, somit landet das Team auf Platz 2. Die Motivation ist grenzenlos. Auf der ersten großen Rallye, zum ersten Mal mit der DS und bei dieser Prüfung nur von einem Teilnehmer vom ersten Platz geschubst zu werden, das lässt hoffen.

Nach der Rast in Pirmasens, die ihren kulinarischen Höhepunkt in einer kantinentauglichen Spaghetti Bolognese fand, ging es via Landstraße und durch weitere Wertungsprüfungen jedweder Art bis nach Colmar.

Da das Begleitteam nicht die gleiche Strecke fahren durfte wie die Teilnehmer, war die Crew schon am Hotel.

Der Abend verlief unproblematisch. Essen in einem großen Saal, Rede ans Volk von der Rallyeleitung, Fahrerbesprechung, dann übermüdet ins Bett. 13 Stunden im Auto hinterlassen ihre Spuren.



Die zweite Etappe startet am Freitag in Colmar. Das Wetter ist frühlingshaft und trocken. Das Auto läuft super: Auf nach Ornans!

Am zweiten Tag sind die Wertungsprüfungen schon deutlich kräftiger gewürzt – im Gegensatz zu den Spaghetti Bolognese, die offenbar ein dauerhaftes Phänomen auf der Veranstaltung werden sollten.

Nichts gegen Franzosen, aber die Zubereitung einer Bolognese sollte man in jedem Falle lieber den Italienern überlassen.

Von Ornans führte die Strecke weiter bis nach Archamp. Unmengen an Chinesenzeichen für den Beifahrer, jede Menge Landschaft für den Fahrer und immer wieder Wertungsprüfungen.

Ein Abitur hat weniger Klausuren als eine Etappe Prüfungen. Der Tag wird lang, der Abend spät. Die DS bringt nichts aus der Ruhe. Das Auto läuft wie eine Schweizer Uhr mit Zusatzscheinwerfern.

Das größte Wunder ist der unerwartet niedrige Kraftstoffverbrauch. Die zuvor veranschlagten 12 bis 13 Liter auf 100 Kilometer entpuppten sich tatsächlich als unter 10 Liter. Das kam der gesamten Tankplanung extrem zugute.

Das Fandrich Team bewegt sich komfortabel im Mittelfeld der Ergebnislisten!

Start der dritten Etappe für das erste Fahrzeug war wie auch am Vortag um 8:00 Uhr.

Die blaue DS aus Berlin war wieder gegen halb neun an der Reihe. Die dritte Etappe gestaltete sich wiederum deutlich anspruchsvoller als die beiden voran gegangenen. Ein erster Zwischenstopp ist im französischen Ort Gières geplant.

Das Thema ist weiterhin dasselbe: Strecke nach Chinesenzeichen finden, Geschwindigkeit und Zeit permanent in Einklang bringen.

Eine Wertungsprüfung jagt die Nächste. Mathematik zur Berechnung von Fahrzeiten, Durchschnittsgeschwindigkeiten und akribischer Umgang mit allen Zeit- und Wegstreckenmessern sind an der Tagesordnung.

Atemberaubende Strecken durch die französischen Seealpen schienen kein Ende zu nehmen.

Wertungsprüfungen, wie man sie sonst nur aus einschlägiger Fachliteratur kennt, brachten Fahrer, Beifahrer und die Göttin ohne zu übertreiben an die Grenzen der Physik.

Z.B. die sagenumwobene Cartreuse Prüfung, die schon in der Geschichte der Rallye Monte Carlo eine darwinistische Auslese darstellte, ließ vermuten, dass der liebe Herrgott bei der Schaffung der Erde hier alle Register gezogen hatte.



**Blick aus dem linken Fenster: Felswand, massiv, senkrecht, etwa 1.000 Meter in die Höhe.
Blick aus dem rechten Fenster: ca. 30 cm.**

30 cm bis zur Fahrbahnbegrenzung (Naturstein) vor einem etwa 500 Meter tiefen Gefälle, senkrecht. Blick nach vorn: Serpentina, Kurven, kaum Sicht, Fahrbahnbreite etwa 3,5 Meter. Achtung Gegenverkehr – und zwar unerwartet. Es macht wenig Sinn zu versuchen, dieses Szenario in Worte zu fassen, es geht nicht. Man muss es erlebt haben. Idealerweise in einer Citroën DS.

Das Auto entwickelte regelrecht Freude, sich auf diesen Straßen bewegen zu dürfen. Der Himmel blau, die Lüfte lau, die Fenster heruntergekurbelt - ein Gefühl von Autofahren in seiner eigentlichen Bestimmung. Es schien, als wäre diese Situation nicht steigerungsfähig. Die gesamte dritte Etappe war ein wahrhaftes Freudenfest für jeden Automobilbegeisterten.

Nicht einmal die obligatorischen französischen Spaghetti Bolognese konnten den Adrenalinspiegel auf einen normalen Pegel herunterbringen. Ziel dieser Samstagsetappe war bereits Monte Carlo.

Autobahn A8 in Richtung Nizza, Sortie 58 rechts ab und dann wieder „fransen“. Die Maut entrichtet und königlichen Boden unter den Winterreifen durch Orte wie Menton oder Beausoleil.





Der Weg zum Etappenziel, dem Meridien Beach Plaza, direkt am Grimaldi Forum in Monte Carlo, war nicht mehr weit.

Klares Indiz für die Nähe zum Ziel war das Straßenbild: Die Autos um uns herum wurden zusehends teurer. Nach unzähligen Kurven und Kreisverkehren hat die DS im Dunkeln unter voller Rallye Beleuchtung das Hotel erreicht. Das Team war schon da.

Jetzt war Einsatz der Crew gefragt: Etliche Kilometer bergauf forderten die göttliche Kupplung. Also nachstellen. Hunderte von Serpentinafen bergab haben der Bremse extrem eingeheizt. Also neue Beläge. Bis auf den verständlichen Verschleiß sind ihre vierzig Jahre Berufserfahrung offenbar spurlos an der Göttin vorbei gegangen.

Der Abend war zur freien Verfügung. Eins war klar: Alles – nur keine Spaghetti Bolognese! Der Abend wurde lang und das Team war bester Dinge für die Schlussetappe am folgenden Sonntag.



Start des ersten Fahrzeuges am Sonntag war erst um 9:00 Uhr. Das Berliner Team hatte also eine komfortable Startzeit (9:28 Uhr). Gestartet wurde aus der Tiefgarage, was einen frühspornlichen Sprint aus der Lobby zum Auto für den Beifahrer bedeutete.

Die vierte Etappe stellte alles Dagewesene in den Schatten!

Die Schleife für den Sonntag führte von Monte Carlo über diverse Wertungsprüfungen nach Italien. Zielort San Romolo. Die Seele spielte verrückt.

Die Prüfung Olivetta war unglaublich. Serpentinien durch Olivenhaine und mediterrane Witterung bildeten das Umfeld dieser Sequenz auf den historischen Spuren der San Remo Rallye.

Unfassbar.

Wie so oft, kam das Beste mal wieder zum Schluss:

Jeder, der dem Rallyesport verfallen ist, hat nur ein Ziel. Jeder, der schon einmal die Rallye Monte Carlo im Fernsehen gesehen hat kennt ihn:

Den legendären Pass, auf dem die „Nacht der langen Messer“ ausgetragen wird. Den Col de Turini, die ultimative Prüfung auf der Schlussetappe!

Zwei Greenhörner, eine Göttin im besten Alter und nette 1.600 Höhenmeter mit unzähligen Kurven, Spitzkehren und Serpentinien.



Das Roadbook gibt eine Sollzeitprüfung mit zwei Zeitnahmen vor. Soweit so gut.

Nach Rechnung des Beifahrers bedeuten diese Sollzeiten auf der vorgegebenen Strecke eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 48 km/h.

Klingt nicht aufregend? Ermitteln Sie ruhig mal Ihre Durchschnittsgeschwindigkeit auf dem täglichen Heimweg. Sie werden Tränen in den Augen haben!

Also – den Turini hoch mit der Göttin, die weiß Gott kein „leichtes“ Mädchen ist, und auch „nur“ über die Kraft der 104 Pferde verfügt, ist nicht einmal im Vollrausch in einem 48er Schnitt denkbar...

Aufgeben gilt zum Glück nicht. Der Start der Prüfung war oben auf dem Turini, und die Prüfung ging bergab! Soweit die gute Nachricht.

Gefühlte 200 Kehren mit jeweils 180° Radien, deren Durchmesser etwa der Länge der DS entsprachen, waren die Realität.

Also los. Start war genau um 12:00 - high noon. Schnitt spielte ab jetzt gar keine Rolle mehr – Grenzbereich auf ganzer Linie war angesagt.

Keine Sekunde ohne quietschende Reifen, Gravitationskräfte wirken auf die Vierpunktgurte, diese wiederum sind bestrebt den direkten Weg zum Schlüsselbeinknochen zu finden.



Als Beifahrer sollte man die Zeit nicht aus den Augen lassen. Schließlich ist die Ankunft im Ziel verbindlich vorgegeben. Zu spät durchs Ziel heißt Strafpunkte. Aber mit den Augen ist es so eine Sache in der Achterbahn. Kurz vor der letzten Zeitnahme geschah das Unerwartete:

Fast eine Minute für die letzten 500 Meter?
Erster Gedanke: die Uhren lügen.
Zweiter Gedanke: Wegstreckenzähler kaputt.

Tatsache ist: Es war real. Fahrer und Göttin haben offenbar eine recht schnelle Beziehung zueinander entwickelt, obwohl sämtliche Bremsen mit der weißen Flagge winkten.

Die letzten Meter schleichen und auf den Punkt durch die Lichtschranke. Ein unglaubliches Gefühl am Fuße der Mutter aller Prüfungen. Zufriedener den Weg Richtung Ziel im Hafen von Monte Carlo anzutreten, war undenkbar.





Vielen Dank!



**1.800 Kilometer Konzentration,
Emotion und Transpiration
fanden Ihr Ziel.**

**Die DS lächelte.
Das Team noch mehr.**



Fazit

Ein perfekt vorbereitetes Auto der Heinz Fandrich KG aus Berlin, 2. Platz in der Sonderprüfung in Pirmasens, 13. Platz am Col de Turini.

In der Gesamtwertung Platz 48 von 61 Startern. Eigentlich war das Ziel nur, unbeschadet diesen Härtestest zu bestehen. Das Ergebnis ist deutlich wertvoller.

Eines sei noch bemerkt: Die blaue Göttin aus Berlin hat zwar keinen Pokal geholt, war aber mit Sicherheit das meist fotografierte Auto im ganzen Feld.

Dank an alle Partner, das Team und an Andrée Citroën für diesen göttlichen Sportwagen.

Heinz Fandrich KG
Citroën depuis 1962