

FRED FUCHS PRÄSENTIERT



Fred Fuchs



01-06/02 2004



Hans-Jörg Götzl

Das Auto



Morris Cooper MK II

Erstmal zu BMW, Abteilung Mobile Tradition, dort wird der Wagen winterfest gemacht und notwendige Ausrüstung eingebaut.

Dummerweise liess sich der Tripmaster nicht einstellen, weil die dafür vorgesehene Aufnahme im Getriebe doch gefehlt hat, nicht, dass der Lieferant nicht gewusst hätte, dass es auf eine Rallye geht...



Vor dem Start ist eine technische Abnahme, dazu gehört eine Fahrgestellnummer, aber die muss erst einmal gefunden werden, sonst darf der Wagen gar nicht losfahren.





Nein, in der Felge ist die Nummer bestimmt nicht versteckt.

Die Suche hat zu lange gedauert, die Marshals haben sich um andere Fahrzeuge gekümmert, inzwischen hat ein Helfer Schlagzahlen besorgt und die Nummer eingeklopft, Rennsport erfordert Fantasie.



Noch ist unter der Haube alles an der richtigen Stelle.

Endlich ist die Abnahme überstanden und Fred hat es nun schwarz auf weiss, sein Mini ist historisch einwandfrei.



Endlich unterwegs in Richtung Süden.





Die Konkurrenz schläft nicht, ein ehemals harmloser Sunbeam wurde durch einen Ford V8 zum „Tiger“.



Völlig unbeeindruckt von so grossen Tieren zieht der Mini seine Bahn.

Na prima, die erste Kehre.



Auch Grosskatzen wie dieser Jaguar fühlen sich in freier Wildbahn am wohlsten.





Die harmlose Farbe ist trügerisch, falls ein gewisser Monsieur Gordini die kleine Renault Dauphine bearbeitet hat.



Noch ein Mini, das weisse Dach hatten in den 60ern nur die Werkswagen.

Hier kommt Fred, sein Copilot sucht noch nach dem Weg der aus der Ortschaft hinausführt.



Der Alfa hat ihn schon gefunden.





Hier sehen wir, warum auf rutschigem Geläuf Hinterrad-antrieb doch nicht so gut ist, wie manchmal behauptet wird...



...und hier ist zu sehen, dass Frontantrieb auch nicht viel besser ist.

Ausgesprochenes Pech, wenn es so endet...



...dafür ist hier der Spass umso grösser.





Erst die Handbremse und die Kupplung...



...jetzt erst die Kupplung, dann wieder Gas...

Noch suchen die M&S Reifen nach Grip...



...der kommt allmählich...





...back in business...



Ein Matra Djet bei einer ähnlichen Übung.

V8 statt 16V, hier ein Pontiac Grand Prix, ob er jemals einen gewonnen hat, ist nicht bekannt.



Nein, kein Maserati, sondern ein Fiat 2300 C.





Mit genügend Federweg ist eine enge Kehre ein Vergnügen.



Der Löwe ist los, das Revier der 404 war damals aber eher Afrika, was ja naheliegender ist.

Frankreich, sonnig, der Reifen hält...



...und hält...





Es geht weiter zügig aufwärts.



Gleich sind wir oben.

Kleiner Ausrutscher des Pontiac.



Das wäre eine Alpenfahrt wert, aber die Anreise erfordert doch viel Zeit.





Viel Ballast, aber nützlich für das nächste Schneetreiben.



3. Gang, 7000rpm, das macht eine Steigung zur Ebene.

Es geht auch mit 3500rpm im 3. Gang, nur dass hier 6 Zylinder am Werk sind.



Hier sieht es schon sehr südlich aus.





Und plötzlich ist der Felsbrocken mitten auf die Ideallinie gesprungen.



Das Ziel rückt näher.

Noch einmal geht es ganz hoch hinaus.



Ein wunderschönes Panorama.





Kurzer Zwischenstop zur Erholung von Mensch und Maschine.



Was, DA war eine ZK??

Es gibt Piloten, die vergisst man einfach nicht.



Zieldurchfahrt in Monte Carlo.





Erst nochmal nach dem Wagen sehen.



Da siehst Du, über die Autobahn wäre das viel schneller
gegangen.
Fred kann es nicht so recht glauben.

Begrüßung durch den Sieger der Monte 1964, Paddy Hopkirk.

„Komisch, wenn mir damals einer gesagt hätte, dass in 40 Jahren ein Haufen Wahnsinniger mit genau den gleichen Autos über dieselben Straßen nach Monaco fahren würde, hätte ich ihn für verrückt erklärt“

Auf diesen Spruch brauchen unsere Helden erstmal einen kräftigen Schluck.





Die Sieger der Teamwertung.



Keinen Blumentopf gewonnen, egal, Fred freut sich.

Auch bei dieser Porschebesatzung ist die Freude gross.



Am späten Abend haben auch die Gesamtsieger wieder in gesellschaftsfähige Kleidung gefunden.



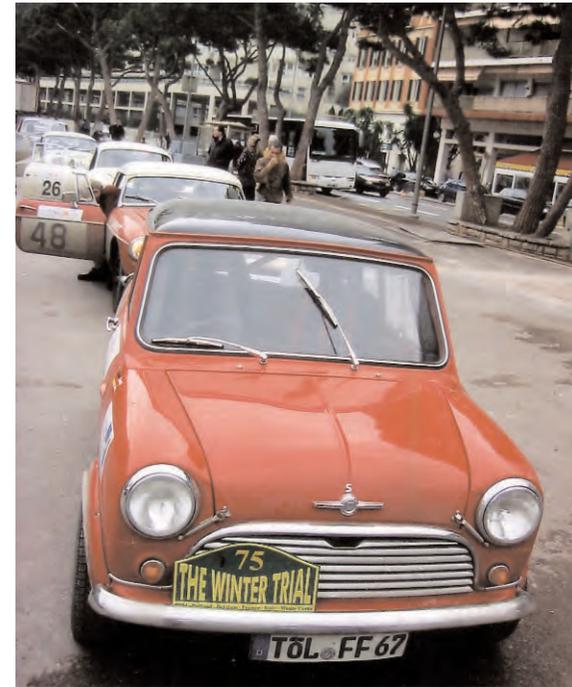


Schön, aber teuer, allein der Platz in der Tiefgarage für den Zugwagen und den Anhänger mit dem Mini kostete €150.-, pro Nacht versteht sich, nicht für die ganze Woche.



Ein letzter wehmütiger Blick auf den Hafen.

Viele schmutzige Autos warten auf eine Wäsche...



...danach stellen sie sich noch einmal den Fotografen, in der Mitte ein Bentley.





Ein Hauch von Formel 1, nur die Blumenkübel auf der Ideallinie sind hinderlich. Auf der anderen Strassenseite wartet der Servicefahrer.



Den Weg nach Hause auf dem Anhänger hat sich der Mini wirklich hart verdient.

Auf den nächsten Seiten folgt der Artikel aus der Motor Klassik 04-2004.

MOTOR KLASSIK **SPORT**

Mit einem 1967er Mini Cooper S beim Winter Trial

MINI MONTE



Vor genau 40 Jahren feierte Paddy Hopkirk den ersten von drei Mini-Siegen bei der Rallye Monte-Carlo. Motor Klassik begab sich mit einem Cooper S beim Winter Trial zwischen Holland und Monaco auf die Spuren der Siegesfahrt.



SEIT SICH DIE SONNE hinter den schneebedeckten Bergen davon gemacht hat, ist es empfindlich kalt geworden. Von den Hängen weht ein eisiger Wind, der die Hände an den Werkzeugen klamm werden lässt. Ein fahler Mond steht am Himmel und beleuchtet dieses abgelegene Tal in der französischen Provinz Hautes-Alpes. Irgendwo schreit ein Käuzchen.

„Fehlt bloß noch, dass die Wölfe anfangen zu heulen“, meint Mini-Fahrer Fred Fuchs und versucht erneut, den Kühler des 1967er Cooper S samt Verkleidung in dessen untere Halterung zu bugsieren. Es geht nicht.

Eigentlich wollten wir nur schnell den Keilriemen ersetzen, was in den letzten Strahlen der untergehenden Sonne wie eine leichte Übung aussah. Dann mussten wir feststellen, dass die Routinereparatur in dem winzigen Maschinenraum des Mini zur Strafarbeit ausartet, für die am besten der Kühler heraus muss - der dann nicht mehr in die verbogene Aufnahme zurück will.

Später werden wir übrigens entdecken, dass erfahrene Mini-Piloten immer einen Ersatz-Keilriemen parallel legen und zudem die Frontmaske mit zwei Rändelschrauben befestigen. Im Moment aber sind Fred und ich mit dem Latein ziemlich am Ende - glücklicherweise nähert sich bald der Werkstattwagen von Altena Classic Service, der den Trial begleitet. Mit ordentli-

chem Licht und Werkzeug ist der Mini rasch wieder startklar.

Die Uhr im Cockpit zeigt inzwischen halb neun, die letzte Zeitkontrolle in Ponte Savine nahe der italienischen Grenze wird in wenigen Minuten geschlossen. Bis dahin sind es noch gut 100 Alpenkilometer. „Mist“, sage ich, „das gibt wieder jede Menge Strafpunkte.“ Doch zumindest sind wir wieder im Geschehen - „back in business“, wie der finnische Fahrer Marku Alen früher immer nach einem Ausritt seinem Teamchef bestellte.

Das wiederum ist mit einem Mini nicht unbedingt selbstverständlich: Bei unserem Exemplar verabschiedete sich direkt vor der Fahrzeugabnahme im holländischen Chateau St. Gerlach der Tachoantrieb im Getriebe, kurz nach dem verregneten Start stand eine Handbreit Wasser im Fußraum. Dazu schaufelt der Dellorto-Rennvergaser lediglich gut die Hälfte des Benzin/Luftgemisches in den 1,3-Liter-Vierzylinder. Den Rest bläst er in den Passagierraum.

Auch die anderen Mini im Teilnehmerfeld haben ihre Macken. Ken und Philip Baynton etwa dengeln bei ihrem Gefährt ständig an der vorderen linken Radaufhängung herum; Geoff O’Nion und Nigel Hutchinson haben bereits das Ausrücklager gewechselt und halten ansonsten jeden Abend innige Zwiesprache mit ihrer Zündanlage.

Dennoch ist ein Mini Cooper bei diesem Winter Trial zumindest aus his-

torischer Sicht das perfekte Einsatzgerät. Schließlich gewann Paddy Hopkirk vor exakt 40 Jahren mit genau so einer kleinen roten englischen Keksdose überraschend die Mutter aller Quertreiber-Veranstaltungen: Die Rallye Monte-Carlo, in deren Reifenspuren auch der Trial fährt (Seite 152).

Kein Wunder also, dass sich Fred Fuchs nahezu widerstandslos zur Teilnahme überreden ließ. Innerhalb weniger Tage baute der bayerische Landschaftsgärtner mit den handgenähten Haferlschuhen seinen ursprünglich für Bergrennen präparierten Cooper S zum Rallye-Brenner um. „Und wenn er läuft, ist der Fahrspaß einfach riesig“, sagt der 44-Jährige und schaut dem Mini verliebt in die Scheinwerfer.

In der Tat: Mit deutlich über 100 PS reißt der von Mini-Spezialist Andreas Hohls aufgebaute Vierzylinder an den Antriebswellen, Anfahren ohne durchdrehende Räder gerät zur Konzentrationsübung. Mit zornigem Gezeter stürmt der Zwerg die Pässe in den Vogesen, im Jura und in den Alpen. Und lässt sich auf den Eselspfaden in den französischen und ligurischen Seealpen millimetergenau dirigieren.

Andere tun sich beim Durchpeilen zwischen den Felsen deutlich schwerer: Julian Balme und Sam Smart mit ihrem Ford Falcon beispielsweise, auf deren Motorhaube problemlos ein Hubschrauber landen könnte. Auch die beiden Briten sind in historischer Mission unterwegs. „Vor 40 Jahren

nahm Ford mit einem ganzen Rudel Falcon an der Monte teil“, erklärt Balme, „ich befinde mich quasi auf einer Wallfahrt.“ Und was macht er mit dem traktionslosen Dickschiff, wenn alle Wege tief verschneit sind? „Kein Problem - ab auf die Autobahn und Kurs Monaco“, grinst der 46-Jährige.

Doch der Notfallplan des Falcon-Fahrers erweist sich als unnötig. Abgesehen vom Start wölbt sich ein blauer Himmel bis Monaco, starkes Tauwetter sorgt für traumhafte Bedingungen: Die Alpenstraßen sind zumeist trocken und griffig, rechts und links der Bahn türmt sich der Schnee. „Unglaublich“, meint Organisator Bart Riethbergen: „Noch vor 48 Stunden wären wir an vielen Stellen nicht durchgekommen.“

Zur Spazierfahrt gerät der Winter Trial dennoch nicht. Die Navigation anhand von Straßenangaben erfordert kartenkundige Beifahrer, bei der Auswahl der Strecken verfuhr der Engländer John Vipond nach einer simplen Devise: „Möglichst viele Kurven fürs Nenngeld.“ Das sorgt im Verbund mit einem engen Zeitplan und hohen Schnitten für reichlich Strafzeiten auf den Bordkarten der 100 Teams.

Als besonders heftig erweisen sich die beiden Nachtetappen rund um Aix-les-Bains und im Hinterland von San Remo, in denen es Strafminuten nur so hagelt und das Klassement heftig durcheinander gewirbelt wird. „Der Winter Trial wird nicht durch

Sekunden, sondern durch Minuten und Stunden entschieden", hatte Beifahrerin Anja Bögershausen bereits am Start erklärt. Tatsächlich wird bereits der Zehntplatzierte im Ziel über 60 Minuten Rückstand haben, bei Schnee wären es mehrere Stunden gewesen.

Dennoch verbleibt zwischen den Sonderprüfungen, die sinnigerweise „Monte Magic“, „The Mini strikes back“ oder „Paddy's Gold“ heißen, genügend Zeit für ein Heißgetränk – oder Gassi gehen mit Serra. Der Mischlingsrüde gehört der Deutschen Sandra Deumel, die eigentlich nur mit ihrer Freundin Lisa Lankes am Vorabend des Starts ins Chateau gekommen war, um ein paar Rallye-Freunde zu treffen.

ERGEBNIS

4. Winter Trial, 1. bis 6. Februar 2004, Valkenburg (NL) - Monte Carlo (MC), Gesamtstrecke rund 2500 km mit 21 Sonderprüfungen

Vintage-Wertung:

1. Abel/Dennet (GB/GB), Bentley 3-3.4;
2. Ainscough/Dearden (GB/GB), Alvis Speed 25;
3. Altena/Nijeboer (NL/NL), Bentley

Trial-Wertung:

1. Fennell/Savage (IRL/GB), Mercedes-Benz 300 SE; 2. Ebus/Zalm (NL/NL), Lancia Fulvia 1.3; 3. Goedegebuur/Uitenbroek (NL/NL), Alfa Romeo Giulia Sprint GT

Club-Wertung:

1. Zapfe/Bögershausen (D/D), Mercedes-Benz 220 SE; 2. Foxcroft/Feakes (GB/GB), Triumph TR3A; 3. Nijs/Schipper (NL/NL), Porsche 911

Als dann gegen Mitternacht klar wird, dass ein Team nicht kommen kann, bietet Bart Riethbergen den Damen den freien Startplatz an. Die **fackeln nicht lange**: Lisa Lankes eilt 80 Kilometer weit nach Hause, um ihren 1951er MG YB zu holen. Und lässt sich auch von einem Baum, den ihr ein Sturm unterwegs auf ihren modernen BMW wirft, nur kurzzeitig beirren.

Einhalb Stunden vor dem Start kehrt sie mit dem MG zurück und befestigt die Rallyeschilder. „Und ich habe die folgenden Abende damit verbracht, die Route für den nächsten Tag zu zeichnen und Wäsche zu waschen, weil ich nichts zum Wechseln hatte“, lacht Sandra Deumel. Der Hund aber ist fortan die Attraktion des Trial.

TIPPS FÜR TEILNEHMER

Bevor Bart Riethbergen vor vier Jahren zum Rallye-Veranstalter wurde, war er Rallye-Fahrer – und das merkt man dem Winter Trial an.

Viele Kleinigkeiten sind gut gelöst, so ändert sich etwa an jedem Tag die Startreihenfolge. „Dadurch kommen die Teams nicht immer zur selben Zeit an und fahren nicht 2500 Kilometer hinter denselben Autos her“, erklärt der 58-jährige Kaufmann aus dem holländischen Vaassen.

Das Konzept des Winter Trial ist simpel: Tagsüber anspruchsvolles Treiben mit schwieriger Navigation auf kurvigen Bergstraßen in möglichst menschenleeren Gegenden, abends gehobener Komfort in Luxushotels. Wer ernsthaft um Pokale mitfahren möchte, benötigt ein robustes und kräftiges Einsatzfahrzeug, dessen Typ vor 1968 gebaut wurde. Zur Grundausstattung gehören ein mechanischer Wegstreckenzähler, Kartenlampe und ordentliche Winter-

Dass sich die Hauruck-Aktion gelohnt hat, stellt das Team Lankes/Deumel immer wieder auf den Sonderprüfungen unter Beweis, wofür sie in Monaco auch den Damenpokal erhalten. Der Gesamtsieg in der Trial-Wertung aber geht zum dritten Mal in Folge an den Iren Frank Fennel, der zusammen mit dem Briten Kevin Savage einen Mercedes 300 SE dirigiert.

Die Club-Wertung können ihre Markenkollegen Franz Zapfe und Anja Bögershausen für sich entscheiden, die mit sensationellen elf Vorkriegsautos besetzte Vintage-Klasse gewinnen die Briten John Abel und John Dennet auf Bentley 3-4.5. Auch wir landen immerhin nicht auf dem letzten Platz (sondern auf dem vorletzten),

obwohl die Gelenke der Antriebswellen auf Etappe sechs den Geist aufgeben und wir die letzten Wertungsprüfungen ausfallen lassen müssen.

Als wir laut klackernd in den Hafen von Monaco einrollen, erwartet uns Paddy Hopkirk: Der Sieger von 1964 überreicht jedem Ankömmling eine Erinnerungsplakette. „Komisch, wenn mir damals einer gesagt hätte, dass in 40 Jahren ein Haufen Wahnsinniger mit genau den gleichen Autos über dieselben Straßen nach Monaco fahren würde, hätte ich ihn für verrückt erklärt“, sagt er – und grinst von einem irischen Ohr zum anderen.

TEXT: **Hans-Jörg Götzl**

FOTOS: **Mike Johnson**

reifen (diesmal gab es unterwegs wie in den Fünfigern einen Vredestein-Service). Im Kofferraum sollten sich Schneeketten, Werkzeug, Ersatzteile, Wagenheber und Isomatte sowie zwei Schlafsäcke für den Totalausfall bereithalten.

Wichtiger als das Auto aber ist ein versierter Beifahrer. Prüfs wie Anja Bögershausen nehmen zuvor eine Woche Urlaub und tragen die gesamte Strecke samt Ausweichrouten und Tankstellen in Karten mit möglichst kleinem Maßstab ein. Da es mittags selten etwas zu essen gibt, sollte man Verpflegung an Bord haben.

Interessiert? Der nächste Winter Trial wird vom 6. bis 11. Februar 2005 stattfinden. Das Nenngeld beträgt 3950 Euro – teuer, aber angemessen. Info unter www.thetrial.nl

Idee&Text:

Fred Fuchs

Bilder:

Fred Fuchs

Redaktion Motor Klassik

Photoagency Renè

Bildbearbeitung, Layout,

Text:

philb

Druck:

Stefan Simon

special thanks:

Sir Alec Issigonis

Mini Mania Andreas Hohls

Robert Klaiber

Mobile Tradition BMW

Redaktion Motor Klassik

