

16. Wissenswertes über Oldtimer-Rallyes und -Ausfahrten

16.1. Gebetbuch, Tripmaster und Chinesen-Zeichen – auf den Spuren von Oldtimer-Rallyes

Begonnen hat alles mit einer Rolle Endlospapier. Damals – 1955 – im Vorfeld der Mille Miglia, als Stirling Moss und sein Beifahrer Denis Jenkinson in zweimonatiger Arbeit einen Aufschrieb der gut 1600 Kilometer langen Strecke erstellten. Das erste „Gebet-, Bord- oder Roadbook“ war geboren. Es bestand der Überlieferung nach aus 16 Metern Papier mit Tausenden von Symbolen, die Jenkinson während der Hatz durch Italien seinem Fahrer per Gesten und Handzeichen übermittelte. Das Ergebnis der mühevollen Vorbereitung konnte sich sehen lassen: Gesamtsieg mit einer Fabelzeit von zehn Stunden, sieben Minuten und 48 Sekunden – und damit genau 32 Minuten vor dem Zweitplatzierten, dem allein fahrenden Juan Manuel Fangio, ebenfalls auf Mercedes-Benz 300 SLR.

Im Rallye-Sport sollten noch ein paar Jahre vergehen, ehe der Nutzen eines vorab erstellten Streckenaufschriebs erkannt wurde. Während in den 20er und 30er Jahren Rallyes stets im Schatten der großen Straßenrennen wie Mille Miglia und Targa Florio standen und eher die extravagante Ausstattung des Fahrzeugs oder die Zahl der Passagiere bewertet wurde, standen in den 50er Jahren zunehmend Ausdauer, Orientierungssinn und Geschicklichkeit im Vordergrund.

So war die Rallye Monte Carlo noch lange keine reine Geschwindigkeitsprüfung: Entscheidend war vielmehr die gleichmäßige Fahrweise. Die Fahrzeuge, meist leistungsstark und bequem, waren mit zahlreichen Chronometern ausgerüstet, um die vorberechnete Geschwindigkeit so genau wie möglich bis ins Ziel einzuhalten. Die Streckenführung war im Prinzip bekannt, mit Ausnahme einiger geheimer Abschnitte und versteckter Zeitkontrollen. Man musste also so genau wie möglich die

Idealgeschwindigkeit einhalten. Entsprechend waren die Cockpits ausgestattet: Neben einer Vielzahl von Stoppuhren und verschiedenen Speed-Pilots gab es zahlreiche andere nützliche Hilfsmittel, wie zum Beispiel beleuchtete Kartenrollen und Lupen, Flaschenhalter, Rasierapparate, Waschgelegenheit, Kaffeemaschine und andere Dinge, die je nach Charakter der Rallye für ein wenig Komfort sorgten.



Moderne, schnelle Rallyes kamen erst ab 1960 von Schweden in den Rest Europas und waren verbunden mit berühmten Namen wie zum Beispiel Erik Carlsson, Spitzname „Carlsson auf dem Dach“. Im gleichen Jahr gewann ein deutsches Team erstmals die Rallye Monte Carlo – Schock/Moll in einem Mercedes-Benz 220 SE. Nur sechs Bergprüfungen wurden damals auf Bestzeit gefahren, sonst lagen die Schnitte der Spezial-Etappen bei 55 bis 60 km/h. Doch es war wiederum ein Engländer, der durch die Einführung des Gebetbuchs 1962 die gesamte Struktur des Rallyesports veränderte – BMC-Rennleiter Stuart Turner. Es wurde schneller, ernster und professioneller. Dazu kam ein weiteres technisches Hilfsmittel, der Trip- bzw. Twinmaster. Dabei handelt es sich um ein Gerät für die Wegstrecken-Messung, mit dessen Hilfe man Gesamt- oder Teilstrecken auf zehn Meter genau ausmes-

16. Wissenswertes über Oldtimer-Rallyes und -Ausfahrten

sen kann. Unentbehrlich für eine genaue Orientierung und zügiges Vorankommen. Im Vergleich zum Tripmaster verfügt der Twinmaster über eine zweite Anzeige, z.B. für das zusätzliche Ausmessen der Gesamtstrecke.

Für Gleichmäßigkeits-Prüfungen im Stile der 50er Jahre, wie sie heute bei Veranstaltungen wie der ADAC Rallye Stewweder Berg Historic, ADAC Bavaria Historic, ADAC Württemberg Historic, ADAC Vorderpfalz Classic (um nur einige zu nennen) gefahren werden, sind neben geeigneten Wegstrecken-Zählern Schnitttabellen und Stoppuhren erforderlich. Mechanische Chronometer aus der damaligen Zeit oder zum Beispiel das Uhrenset „Bordmaster“ von Chronoswiss sind nicht nur optisch eine Augenweide, sondern erfüllen alle gewünschten Anforderungen.



Natürlich schreibt heute nicht jede Crew ihr eigenes Gebetbuch. Das Bordbuch wird vom Veranstalter erstellt und besteht in der Regel aus den so genannten Chinesen-Zeichen. Durch Richtungs-pfeile, die eine bestimmte charakteristische Situation darstellen (Kreuzung, Abzweigung, Kurve usw.), gibt der Veranstalter die zu fahrende Strecke vor. Die Chinesen-Zeichen werden entweder nach ihrer Reihenfolge im Bordbuch oder nach der entsprechenden Kilometerangabe abgefahren. Bei allen Chinesen-Zeichen wird die Anfahrt durch einen Punkt, die Richtung der Weiterfahrt durch

einen Pfeil bezeichnet, immer nach dem Grundsatz: vom Punkt zum Pfeil fahren. Straßenkarten sind theoretisch nicht mehr erforderlich, außer als Teil von Orientierungsaufgaben, wobei in die Karte eingezeichnete Pfeile den richtigen Weg weisen.

Kommen die Teilnehmer zu einer Zeitkontrolle oder zum Start bzw. Ziel einer Gleichmäßigkeits-Prüfung, wird ihnen dies durch entsprechende Schilder am Straßenrand kenntlich gemacht. Ist man in der Idealzeit, kann eigentlich nichts mehr schief gehen. Aber Fehlerquellen gibt es genug: Eine zu früh oder zu spät gedrückte Stoppuhr, ein fehlerhaft laufender Tripmaster, eine falsche Ansage des Beifahrers, ein leicht nervöser Gasfuß und anderes mehr. Letztendlich kommt es immer auf das Zusammenspiel Fahrer/Beifahrer an. Dabei gilt spätestens seit der Mille Miglia 1955 der Grundsatz: Bei Linkslenkern sitzt das Gehirn rechts. Egal ob männlich oder weiblich.

In einigen ADAC Regionalclubs werden übrigens entsprechende Oldtimer- und Beifahrer Seminare angeboten.



16. Wissenswertes über Oldtimer-Rallyes und -Ausfahrten

16.2. Zeitkontrollen, Durchfahrtskontrollen und Gleichmäßigkeitsprüfungen

Im Verlauf einer Oldtimer-Rallye durchfährt der Teilnehmer mehrere so genannte Durchfahrtskontrollen, Zeitkontrollen oder Gleichmäßigkeitsprüfungen bzw. Schnittkontrollen. Bei allen Stationen gilt es, so wenig Strafsekunden wie möglich zu erhalten.

Die Stationen werden i.d.R. mit Hilfe standardisierter Kontrollschilder (gemäß FIA) am Straßenrand gekennzeichnet. Nachfolgende Schilderkunde erklärt die Bedeutungen der Symbole:



• Vorankündigung Zeitkontrolle (ZK)

Mit dem Hinweisschild „Uhr auf gelbem Grund“ wird eine ZK angekündigt. Vor dem Zeichen kann gestoppt werden und ggf. die erforderliche „Stempelzeit“ abgewartet werden. Eine Minute vor der vorgegebenen Zeit kann das gelbe Schild passiert werden.



• Zeitkontrolle (ZK)

Beim Hinweisschild „Uhr auf rotem Grund“ muss die Bordkarte zum Stempeln bzw. zum Zeiteintrag vorgelegt werden. Lautet die vorgegebene Stempelzeit z.B. 14:30 Uhr, dann sollte die Bordkarte zwischen 14:30,00 und 14:30,59 Uhr dem Teilnehmer vorgelegt werden.



• Stempelkontrolle/ Durchfahrtskontrolle (DK)

Hinweisschild „Stempel auf rotem Grund“. Bei einer DK ist lediglich die Bordkarte für einen Stempelintrag vorzulegen. In der Regel ist eine DK im Roadbook vermerkt – je nach Veranstaltung gibt es auch so genannte geheime DKs.



• Wertungsprüfung (WP)

Bei WPs müssen die Teilnehmer die Strecke mit einer vorgeschriebenen Durchschnittsgeschwindigkeit und unter genauer Beachtung der StVO fahren. Kurz vor dem Start beim Hinweisschild „Startflagge auf rotem Grund“ zur WP wird vom Teilnehmer die Startzeit in die Bordkarte/Time Card eingetragen.



• Ziel-Vorankündigung

Dieses Schild „Zielflagge auf gelbem Grund“ steht in der Regel ca. 100 m vor dem eigentlichen Ziel. Bei den meisten Rallyes darf davor angehalten und die Idealzeit abgewartet werden. Nach dem Schild darf bis zum Ziel der Wertungsprüfung nicht mehr angehalten werden.



• Ziel der Wertungsprüfung

Beim Hinweisschild „Zielflagge auf rotem Grund“ erfolgt die Messung per Lichtschranke oder Messschlauch. Jede Abweichung zur Sollzeit ergibt Strafpunkte.



• Ende der Kontroll-Zone

In der Regel darf nach den roten Schildern erst nach einigen Metern angehalten werden, was von nebenstehendem Kontrollzonenschild „3 diagonale Streifen auf beigem Hintergrund“ signalisiert wird. Vor diesem Schild stehen zu bleiben, würde beim nachfolgenden Teilnehmer die Zeitmessung behindern, weshalb hier Strafpunkte drohen.

Die Oldtimer-Rallyes und -Ausfahrten können im Ablauf variieren, was aus den jeweiligen Ausschreibungsunterlagen des Veranstalters hervorgeht.

16. Wissenswertes über Oldtimer-Rallyes und -Ausfahrten

16.3. Richtungsschilder

Während bei Automobil-Veranstaltungen die Strecken zumeist per Bordbuch nachzufahren sind (der Beifahrer muss die so genannten Chinesen-Zeichen lesen und dem Fahrer die Richtung weisen), werden bei Motorrad-Rallyes die Strecken vielfach ausgeschildert. Dies wird von Automobilfahrern allerdings insbesondere bei nicht sportlich durchgeführten Veranstaltungen, wie beim ADAC Oldtimer-Wandern, ebenfalls sehr geschätzt. Die an den Strecken montierten Schilder mit den Symbolen „Dreieck“, „Kreis“, und „Quadrat“ geben die Richtung an:



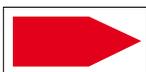
*Richtungsschild Dreieck
= geradeaus fahren*



*Richtungsschild Kreis
= rechts abbiegen*



*Richtungsschild Quadrat
= links abbiegen*



*Hinweisfeil / teilweise auch
Richtungspfeil*

16.4. FIVA-Fahrzeugpässe

Bei einigen Oldtimer-Veranstaltungen benötigt man zur Teilnahme eine „FIVA Identity Card“. Dieser vom Oldtimer-Weltverband FIVA (Fédération Internationale des Vehicules Anciens) autorisierte Fahrzeugpass belegt für den Veranstalter die Authentizität der Fahrzeuge und teilt die Fahrzeuge in verschiedene Kategorien wie etwa „Original“, „Zeitgenössisch“ oder „Nachbau“ sowie in unterschiedliche Erhaltungsgruppen ein. In dem Pass werden neben den technischen Daten auch Historie sowie etwaige Änderungen am Fahrzeug dokumentiert. Weitere Infos erhalten Sie beim jeweiligen Anbieter einer Veranstaltung mit einem FIVA-Prädikat oder unter www.fiva.org.

16.5. Ausweispapiere im historischen Motorsport

Bei Rundstreckenrennen sind so genannte Wagenpässe oder andere fahrzeugbezogene Ausweispapiere erforderlich. Hierbei handelt es sich in der Regel um die sportrechtliche Zulassung, die vom jeweiligen Motorsport-Dachverband vorgeschrieben wird (z.B. Deutscher Motor Sport Bund/DMSB). Im Wagenpass sind, ähnlich dem Kfz-Brief bzw. der Zielbescheinigung, die technischen Daten des betreffenden Fahrzeugs sowie der Besitzer des Fahrzeugs registriert. Bei Oldtimer-Rallyes auf Bestzeit sind ebenfalls fahrzeugbezogene Ausweispapiere erforderlich, die Fahrzeuge müssen aber auch uneingeschränkt der StVZO entsprechen (da die Veranstaltungen z.T. auch auf öffentlichen Straßen stattfinden) und eventuelle Änderungen am Fahrzeug müssen in den Wagenpapieren vermerkt sein. Weitere Infos erhalten Sie unter www.dmsb.de oder bei den jeweiligen Veranstaltern.

16.6. Gültigkeit Kfz-Kennzeichen

Natürlich müssen die bei Oldtimerrallyes eingesetzten Fahrzeuge bei allen Fahrten auf öffentlichen Straßen eine gültige Straßenzulassung besitzen. Bei internationalen und nationalen Renn-/Rallye- und Gleichmäßigkeits-Wettbewerben im Rahmen der FIA/DMSB-Gruppen haben Standard-Kennzeichen (Eurokennzeichen), Saison-Kennzeichen (innerhalb des angegebenen Zeitraumes) und H-Kennzeichen Gültigkeit. Dagegen sind rote 06er-Kennzeichen, Kurzzeit-Kennzeichen (04er) und Ausfuhr-Kennzeichen bei solchen Veranstaltungen nicht erlaubt. Bei roten 07er-Kennzeichen gibt es bei sportlich orientierten Wettbewerben teilweise Zusatzbestimmungen – diese sollten vorher beim Veranstalter abgefragt werden bzw. sind in den Ausschreibungsunterlagen verzeichnet. Weitere Informationen zu den verschiedenen Kfz-Kennzeichen finden Sie im Kapitel „Zulassungsarten und Steuersätze“.