



DURCH MEINE BRILLE GESEHEN...

# KLASSENK(R)AMPF

## Liebe Leser,

eigentlich sollte ich in meinem Alter ruhig und ausgeglichen sein. Aber manchmal kann ich mich so richtig grün und blau ärgern. Zum Beispiel über den ADAC-Entwurf einer neuen Klasseneinteilung im Rallye-200-Bereich. Über groteske Fehler im Detail. Für viel schlimmer halte ich jedoch, dass dieser Entwurf rückwärtsorientiert ist, ausgerichtet an der niedergehenden Gruppe H, ohne neue FIA-Fahrzeuggruppen, ohne neue Impulse.

In ADAC-Kreisen kursiert ein Papier, das eine völlig neue Klasseneinteilung für die Rallye 200 entwirft. Statt der 16 Klassen sollen nur noch 6 Divisionen ausgeschrieben werden. Diese 6 Divisionen entsprechen weitgehend den Divisionen, wie sie aus der ADAC-Masters-Serie bekannt sind.

Was auf den ersten Blick wie eine sinnvolle Vereinfachung der komplizierten Technik-Landschaft aussieht, entpuppt sich bei näherer Betrachtung als massiver KO-Schlag für rund 25% der in der Rallye-200-Szene eingesetzten Fahrzeuge.

**Pferdefuß Nr.1** des Entwurfs: In jeder der 6 Divisionen stecken mindestens 4 Klassen. Zu den bisherigen 16 Klassen und den vorgesehenen 6 CTC/CGT-Klassen „erfindet“ der Entwurf noch neue Klassen wie G-21 mit Allradantrieb und G-21 ohne Allradantrieb oder führt eine Trennung von Gruppe 1+3 von Gruppe 2+4 bei den CTC/CGT-Autos ein (sportlich fair, aber völlig am Fahrzeugbestand vorbei). Somit wächst die Zahl der auf der Nennung und bei der Technischen Abnahme zu behandelnden Klassen von 22 auf rund 30 Klassen.

**Pferdefuß Nr.2** des Entwurfs: Die Gruppe G wird völlig untergebuttert, die Zuordnungen sind absolut praxisfremd.

Division 1: Ein G-21-Allradler wie ein serienmäßiger Subaru Impreza mit 220 PS muss gegen einen Gruppe-H-Allradler mit 300 PS und 300 kg weniger kämpfen! Division 3: Ein G-

20-Auto wie ein serienmäßiger Renault Megane 16V mit 150 PS muss gegen ein Gruppe-H-Auto bis 2000 cm<sup>3</sup> wie z.B. Marco Kochs grünen C-Kadett fahren!

Division 4: Ein G-19-Auto wie ein serienmäßiger BMW 318is mit 136 PS muss gegen einen Honda Civic R aus der Gruppe N/F bis 2 Liter mit 220 PS oder gegen einen Citroen C2 aus der Gruppe H bis 1600 cm<sup>3</sup> mit 210 PS antreten!

Division 5: Ein G-18-Auto wie ein schwäbischer Cup-Golf mit 100 PS hat einen Gruppe H bis 1300 cm<sup>3</sup>, z.B. VW Polo mit 130 PS und 200 kg weniger als Klassengegner!

Das bedeutet, dass alle Gruppe-G-Fahrzeuge hoffnungslos hinterher fahren. Wie lange? Binnen kürzester Frist bleiben alle Gruppe-G-Fahrer den Rallyes fern. Und das sind immerhin 14% der Starter. Schlimmer noch: Es sind die Einsteiger, die es trifft, diejenigen also, die mit kleinem Geld Fuß fassen wollen im Rallyesport. Katastrophe!

**Pferdefuß Nr.3** des Entwurfs: CTC/CGT-Fahrzeuge werden genauso behandelt wie moderne Gruppe-N- oder Gruppe-H-Fahrzeuge. Ein Gruppe-1-Golf GTI aus dem Jahr 1976 mit 100 PS fährt gegen einen Gruppe-N-Suzuki Swift aus dem Jahr 2006 mit 135 PS. Der „Alte“ hat keinerlei Chance. Das widerspricht der Grundidee für die „klassischen“ Fahrzeuge, die unter sich bleiben sollen. Sie machen knapp 9% der Starter aus. Die Zahl wird drastisch zurückgehen.

**Pferdefuß Nr.4** des Entwurfs: Die bisherige Klasse N/F 4 für seriennahe Fahrzeuge bis 3000 cm<sup>3</sup> wird negiert. Die Turbo-Diesel, die Volvo, die BMW 325i, die Audi 90 Quattro und ähnliche Fahrzeuge müssen mit der Gruppe H gemeinsam fahren – keine Chance! Weitere 3% der Starter gehen über kurz oder lang verloren.

Eine Reihe von Einzelfragen kommt hinzu. Warum darf ein Audi S2 Quattro nicht in CTC starten? Warum fahren ein 1400er R1A und ein 1600 R1B in der gleichen Division, während ein 1400er Gruppe N und ein 1600er Gruppe N in verschiedenen Divisionen starten. Warum tauchen Allrad-Fahrzeuge unter 2000 cm<sup>3</sup> in keiner Division auf? Warum dürfen die modernen R2- und R3-Fahrzeuge bei einer Rallye 200 nicht starten?

Wem soll die Reduzierung von 16/22 Klassen auf 6 Divisionen nützen?

Dem Veranstalter auf gar keinen Fall. Er spart kein Geld für Pokale, denn die üblichen 33% wird niemand ändern können. Er verliert aber bis zu einem Viertel des Starterfeldes. Welcher Veranstalter wird diesen Rückschlag überleben?

Die Techniker haben auch keine Erleichterung. Müssen sie doch statt 22 rund 30 Klassen und Unterklassen registrieren und anschließend zu 6 Divisionen verhackstückten.

Die Fahrer werden sich nur dann freuen, wenn sie einen unmittelbaren Vorteil haben. Ein großer Teil will aber seinen Pokal, möglichst den Klassensiegerpokal, mit nach Hause nehmen. Ich billige es aus sportlicher Sicht nicht, dass eine Menge Fahrer sich die Klasse aussuchen, wo sie am leichtesten einen Pokal gewinnen. Es ist aber so! Gibt es nur noch 6 Divisionen, wird auch diese Gruppe dem Rallyesport den Rücken kehren.

Nützen könnte die Reduzierung dem Publikum, aber nur dann, wenn es die Divisionen logisch begreift. Dazu taugt aber die vorgeschlagene Divisionseinteilung überhaupt nicht. Wenn ich heute für ein Programmheft das Gruppen-Klassen-ABC auf eine DIN-A5-Seite schreibe, werde ich morgen 2 Seiten benötigen.

Von mir aus kann der ADAC in irgendeinem Bundesland, wo er das Rallye-Monopol hat (wie Südbayern oder Saarland) seine 6 Divisionen ein Jahr lang testen.

Rallye-Deutschland braucht eine bessere Lösung. Wir brauchen für die Zukunft eine Gruppe für rallyetaugliche Fahrzeuge mit Serien-Technik, also eine Art modifizierte Gruppe G. Wir brauchen eine Gruppe für verbesserte Rallye-Fahrzeuge, in der Hubraum und Gewicht und Faktoren wie Turbo, Kraftstoff usw. ausgewogen berücksichtigt werden. Wir brauchen eine Gruppe für die „alten“ Fahrzeuge. Wir müssen daran denken, dass die Kosten für die Technik überschaubar bleiben. Und wir müssen ständig bereit sein, aktuelle Technologien zu integrieren. (zuletzt Gas und Diesel, demnächst vielleicht Elektro- und Hybridantriebe)

Mit nachdenklichen Grüßen  
Euer Alfred Gorny