

DURCH MEINE BRILLE GESEHEN ZAHLEN LÜGEN NICHT



Wenn ich es diplomatisch ausdrücke, dann bin ich ernüchtert angesichts der Entwicklung in der Deutschen Rallye-Meisterschaft. In nur zwei Jahren muss ich einen Rückgang von 30% feststellen: im Oberland von 72 auf 55, in Hessen von 100 auf 61, in Sachsen von 72 auf voraussichtlich 54 Starter. Die Zahl der DRM-Einschreibungen ist innerhalb eines Jahres von 37 auf 20 zurückgegangen, aber selbst diese 20 kommen nicht. Bei der Sachsen-Rallye haben nur 5 von 9 eingeschriebenen Teams der „Königsklasse“ die Nennung abgegeben. Handwerkliche Fehler wie der Verzicht auf ein Streichresultat, die unsinnige Startreihenfolge (die Gaststarter wie Zuschauer zu Deppen macht) oder die praxisfremde Einschreibungspraxis erklären den Rückgang nur zum Teil.

Ausgelöst wurde die Krise der DRM Ende 2005, als das DMSB-Präsidium unter der Führung von Hermann Tomczyk die Deutsche Rallye-Meisterschaft abschaffte. Erwartungsgemäß konnten die ADAC Masters die DRM in keiner Weise ersetzen. Aber die 2007, nach nur einem Jahr Pause, wieder eingeführte Meisterschaft muss sich seitdem nicht nur mit fehlendem Marketing herumschlagen, sondern auch mit der Konkurrenz von DRS und Masters.

Unsere Nachbarn in den Niederlanden hatten vor wenigen Jahren zwei konkurrierende Meisterschaften mit schlechter Qualität. Dann haben sich Verband, Veranstalter und Industrie zusammengetan, eine erste und eine zweite Liga verabschiedet und Marken-Pokale eingebaut. Heute ist ein Meisterschaftslauf in den kleinen Niederlande so interessant anzusehen wie einer im großen Deutschland – selbst wenn die WRC-Truppe von Wevers zu Hause bleibt.

Und Deutschland verschläft alle Entwicklungen bei den Fahrzeugen. Kein deutscher Hersteller hat einen Super-2000-Renner im Angebot, niemand hat ein R3-Auto oder auch nur ein R2-Auto homologiert.

Beim ersten Lauf zur französischen Meisterschaft in Lyon tummeln sich – bei 184 Startern – 6 WRC (nicht ganz taufreich), 7 Super 2000, 8 2-Liter-Kit-Cars, 5 Super 1600, 23 R3, 12 R2 und 4 knackige GT (die Hommel Berlinette und BMW Z3 nicht eingerechnet). Im Klartext: Das sind 6 WRC, 7 Super 2000, 7

2-Liter-Kit-Cars, 5 Super 1600, 21 R3 und 9 R2 mehr als bei der Sachsen-Rallye. Nur bei den GTs herrscht Gleichstand.

Auch der Vergleich zu anderen Nachbarn fällt verheerend aus. Die Tschechen haben bei der Sumava-Rallye auch nur 68 Starter (dafür noch ein erlesenes Histo-Feld mit 67 Oldies), aber darunter zähle ich neben 27 Mitsubishi und Subaru noch 4 Super 2000, 3 Super 1600, 4 R3 und 3 R2.

In Italien sieht die Adria-Rallye (auf Schotter) 13 Super-2000-Autos, garniert mit 34 Mitsubishi und Subaru. Bei der Mille Miglia (auf Asphalt) werden die Allradler von 7 Super 1600, 28 R3 und 3 R2 verfolgt. Selbst in der Schweiz, einem Rallyezweig, werden die deutschen Zahlen locker übertroffen. Die Jura-Rallye verzeichnet 70 Starter mit 4 Super 2000, 3 Super 1600 und 7 R3.

Einzig bei den GT-Fahrzeugen liegen wir Deutschen zahlenmäßig auf gleichem Niveau wie Franzosen, Belgier, Niederländer oder Italiener. Doch das hilft wenig, denn wir sind isoliert. Weder DMSB noch Hersteller haben letztlich wirklich etwas unternommen, um die in jedem Land anderen GT-Regeln auf einen Nenner zu bringen. Ein Deutscher mit Porsche darf entweder im Ausland nicht starten – oder er wird gnadenlos abgehängt wie Kahle in Spanien. Und bei Läufen mit FIA-Prädikat werden die GT ohnehin in die Garage verdammt.

Das haben wir von der glücklichen Hand der DMSB-Verantwortlichen.

Euer Alfred Gorny