

DURCH MEINE BRILLE GESEHEN

Bei der Roland-Rallye in Nordhausen, dem zweiten Lauf zum Schotter-Cup, habe ich mich viel stärker in der Organisation engagiert als sonst. Ich habe Teilnehmer geworben, die Zeitungen versorgt, das Programmheft mitgestaltet, Nennungen verwaltet. Dreimal bin ich vor der Rallye in den Südharz gereist, um für einen glatten Ablauf mit zu sorgen. Und bei der Rallye selbst bin ich als Teilnehmerverbindungsmannt mittendrin im Trubel eines stressigen Wochenendes.



DIE EINE SEITE . . .

Mit dem Papier tun sich viele Rallyefahrer schwer, das ist für jeden Veranstalter keine neue Erkenntnis. Namen und Adressen auf den Nennungen sind oftmals schwer lesbar, Fahrzeug- und Klassenangaben fehlen oftmals, ebenso der pünktliche (oder zumindest zügige) Eingang des Nenngeldes. Ein Fahrer, der nicht gezahlt hat, sagt ab, weil ihm die Startnummer nicht passt! Trotzdem, bis zum Beginn der Technischen Abnahme läuft die Roland-Rallye glatt.

Doch dann kommt der Stau. Gleich im zweiten Auto ist eine wunderschöne Zelle eines namhaften Herstellers eingebaut. Aber der Fahrer hat nur eine Materialbescheinigung, kein DMSB-Zertifikat. Es wird diskutiert, das Auto hat schon über 20 Rallyes mit dem Käfig bestritten, die Technischen Kommissare beharren auf dem geschriebenen DMSB-Text, das Fahrzeug verlässt die Grube ohne Abnahme – und das wiederholt sich bei mehr als einem halben Dutzend Fahrern. Die per 1. Januar geänderten Käfigbestimmungen gelten nun einmal (auch wenn sie nicht allzu plausibel sind), und die Fahrer müssen sich um die nötigen Papiere oder um

technische Nachrüstungen kümmern.

Weiterhin werden die Helme auf richtigen Sitz kontrolliert und gekennzeichnet, was viel Zeit kostet. Aber auch die übliche Kontrolle der Prüfnorm fördert zwei unzulässige Helme ans Licht. Bei mehreren Feuerlöschern ist die Prüffrist abgelaufen. Ein Teilnehmer kommt mit einem Overall ohne FIA-Norm, ein anderer hat die Unterwäsche im Hotel gelassen. Mehrere Teilnehmer erscheinen mit Reifen, die nicht in den Papieren eingetragen sind, meistens bei den neuen Kfz-Scheinen, wo die Standardgrößen nur im Computer, nicht aber im Schein auftauchen – aber die Nachweispflicht liegt nun mal beim Teilnehmer.

Die Technischen Kommissare haben die Aufgabe, die Einhaltung der FIA- und DMSB-Regeln zu prüfen. Das haben sie getan, in wenig populärer Weise, aber einen Fehler habe ich nicht feststellen können. Zudem hat der Obmann seine Entscheidungen den Fahrern in angemessenem Ton mitgeteilt und die Toleranzen – zumindest hin und wieder – zugunsten der Fahrer ausgelegt. Die Fahrer selbst hätten sich bei besserer Vorbereitung manchen Stress ersparen können.

. . . UND DIE ANDERE SEITE

Eines aber muss genau so klar sein: Die Techniker sind dem Rallyeleiter unterstellt. Sie sind seine Erfüllungsgehilfen und somit der Ausschreibung und dem Zeitplan unterworfen. Wenn vor Beginn der Abnahme besprochen wird, dass pro Team rund vier Minuten zur Verfügung stehen, empfinde ich es als Unding, wenn nach einer Stunde erst vier Fahrzeuge abgenommen sind. Ein Ende nach Mitternacht – viele Teams mussten drei bis fünf Stunden

in der Schlange anstehen – darf sich nicht wiederholen. Wenn am Samstag kurz nach 9 Uhr – fast pünktlich – die Abnahme beendet ist, sollte der Obmann um 10.15 Uhr in der Jurysitzung erscheinen. Wenn um 11 Uhr die Starterliste ausgehängt werden soll, dann sollte vorher der Report von der Abnahme vorliegen und verarbeitet werden können – meine Privatnotizen und Gespräche mit den Fahrern ersetzen keinen offiziellen Bericht.

Zum Glück entscheidet der Rallyeleiter (mit Duldung der Sportkommissare), eine nicht gesicherte Startliste auszuhängen und somit die Rallye mit „nur“ 30 Minuten Verspätung zu starten. Zum Glück gibt es nur drei Ausritte, die eine WP-Unterbrechung erfordern. Zum Glück muss der Rundkurs nur einmal für einen Krankenwagen gestoppt werden, der einen Herzkranken ins nahe Spital bringt. Zum Glück und dank funktionierendem Regrouping können die Sperrzeiten eingehalten werden, die Rallye wird mit leichter Verspätung komplett durchgezogen. Und die große Mehrheit der Teilnehmer fühlt bei der Siegerehrung glücklich, weil sie nach dem stressigen Auftakt nachher wenigstens viel Fahrspaß genießen konnten.

Aber – meine Sorgen bleiben. Einer der Technischen Kommissare hat mir mitgeteilt, dass der Grund für seine peniblen Untersuchungen eine Weisung „von DMSB und ADAC“ sei. Was passiert bei der nächsten Rallye, wenn genau so intensiv geprüft wird? Abnahmebeginn Samstag früh um 5 Uhr? Was macht eine Rallye mit 150 Teams? Freiwillige Abnahme ab Freitagmittag? Wann machen sich die Verantwortlichen bei DMSB und Verbänden einmal klare Gedanken, was ihre Beschlüsse und Weisungen in der Praxis für Konsequenzen haben?

Bei vielen Entscheidungen der letzten Zeit merke ich, wie weit die entscheidenden Personen von der motorsportlichen Basis entfernt sind. Wer immer eine Funktion beim DMSB oder den Verbänden ausübt: Er sollte für die Belange der Motorsportler da sein – und nicht umgekehrt.

Meint Euer **Alfred Gorny**