

DURCH MEINE BRILLE GESEHEN TECHNIK BRAUCHT DURCHBLICK



Warum schreibe ich schon wieder zum Thema Technik? Weil mit jedem Monat, der ins Land geht, die Notwendigkeit für klare und für begreifbare Regeln im technischen Bereich größer und dringlicher wird. Technik braucht Durchblick

chen wir Regeln, die ohne Homologation auskommen. Das sieht in Deutschland grundsätzlich so schlecht nicht aus, denn wir haben eine solche Dreier-Gliederung: die serienmäßige Gruppe G, die seriennahe Gruppe F2005 (mit N in gemeinsamer Wertung) und die Gruppe H für Spezial-Fahrzeuge. Dazu kommt eine erfreulich offene Gruppe CTC/CTG für ehemals homologierte Fahrzeuge.

Eines unserer Probleme ist, dass die Gruppen G und H vor dreißig Jahren entstanden sind, zu einer Zeit, als (nach der 74er Ölkrise) Leichtbau-Autos mit simplen Benzinmotoren (also mit zwei Ventilen pro Zylinder, ohne Turbo) und mit einer angetriebenen Achse dominierten. Mittlerweile haben wir den Siegeszug der Mehrventiltechnik, der Turbolader, der Dieselmotoren erlebt. Wir kaufen Autos mit Allradantrieb und einem rund 50% höheren Gewicht. Gas und Biosprit sind als Treibstoffe hinzugekommen. Solche Entwicklungen müssen besser berücksichtigt werden. Die Gruppe G könnte durch einfache Maßnahmen attraktiver werden. Die Zukunft der Gruppe H im Rallyesport sollte diskutiert werden, weil sie extrem frei und somit extrem teuer ist und im Ausland keine Parallelen hat. Vor allem die Schnittstelle zwischen der Gruppe H und der Gruppe CTC muss dringend überdacht werden. Denn die Gruppe CTC birgt ein großes Potenzial für Gruppe-H-Autos, die noch nicht zu „Prototypen“ umgerüstet sind.

Ein zweites Problem ist, dass die Rallye-Fahrzeuge der StVZO entsprechen müssen, denn Rallyes werden auf öffentlichen Straßen ausgetragen. Dass heftiges Tuning zu Schwierigkeiten beim TÜV führt, ist unausweichlich und kaum zu beheben. Aber Rallyesport erfordert auch viel Sicherheit: Sitze, Gurte, Käfige und andere Sicherheitsvorkehrungen brauchen einen Eintrag in den Papieren. Und da gibt es eine Menge Zündstoff. Dringend notwendig sind Vereinbarungen zwischen DMSB und TÜV/DEKRA, damit Teile mit FIA- oder DMSB-Zertifikat dann auch anstandslos eintragen werden können. Es kann nicht sein, was ich persönlich erlebt habe: TÜV- und DEKRA-Repräsentanten im Technik-Ausschuss des DMSB stimmen für die Vorschrift von FIA-homologierten Sitzen. Auf meine Fragen, ob sie mir denn die Sitze in die Papiere eintragen, kommt die Aussage: Nein, aber dafür hat doch jeder seine „Spezi“. Und so ist die Realität: Wer einen Eintrag braucht, muss – mit Geheimtipps – oft hunderte von Kilometern weit fahren, um einen sportfreundlichen Prüf-Ingenieur zu finden, von denen es immer weniger gibt. Hier muss gehandelt werden.

Handlungsbedarf besteht auch bei den Reifen. Das seit 1998 bestehende Gebot für E-Norm-Kennzeichen war aus der Not geboren und mit heißer Nadel gestrickt. Mittlerweile ist seit 5 Jahren bekannt, dass die sog. E-Norm gar kein europäischer Qualitätsstandard ist, son-

dern ein Sammelsurium verschiedener Standards. Das „E“ auf Neureifen beinhaltet eine (aufwendige) Typprüfung, das „E“ auf runderneueren Reifen nicht. Somit ist das „E“ qualitativ nicht aussagekräftig. Im Ausland fährt man nirgendwo nach solchen Reifenregeln, deshalb produziert auch kein namhafter Reifenhersteller sein schwarzes Gold für den minimalen deutschen Rallye-Markt. Die Folge ist ein ständiger Engpass an geeignete Rallyereifen. Hinzu kommt die Schizophrenie, dass bei deutschen A-Rallyes ohnehin die FIA-Reifen ohne „E“ zugelassen werden. Wir brauchen eine weitsichtige Entscheidung, ehe ein Rallyefahrer mit geplatzttem „Runderneuertem“ am Baum stirbt.

Rallyefahrer brauchen eigene technische Regeln, weil sie völlig andere technische Sorgen haben als Slalom- und Bergrennfahrer, die ohne StVZO-Zulassung mit Uralt-Autos aus den Siebzigern ihren Sport betreiben. Ich schlage vor, dass sich Experten aus Technik und Rallye in einer Arbeitsgruppe treffen und ein zukunftsweisendes Konzept für technische Bestimmungen erarbeiten. Und wenn es der DMSB nicht schafft, dann möge der ADAC oder der AvD bitte die Initiative ergreifen – oder wir von „rallye“ starten dieses Projekt.

Trotzdem viel Spaß im Juli mit Highlight wie der Eifel-Rallye und den Baja300-Powerdays in der Lausitz,

wünscht Euch
Alfred Gorny

Jüngstes Beispiel: Der Technische Ausschuss des DMSB beschloss und kommunizierte für die Gruppe H bereits eine Erhöhung der Mindestgewichte. Das DMSB-Präsidium hat dies aus formalen Gründen jedoch inzwischen abgelehnt.

Ich stimme dem zu, aber sicherlich aus ganz anderen Gründen als die Präsidialherren. Ich finde es nämlich falsch, wenn nur an Symptomen herumgedoktert wird, ohne dass man die Krankheit als Ganzes behandelt. Ehe irgendjemand Details verändert, müssen wir uns klar werden, welche Gruppen wir brauchen und wollen.

Die FIA hat erkannt, dass der Rallyesport heutzutage eigene technische Regeln braucht und hat vor drei Jahren die R-Gruppen erfunden: R1 für (fast) serienmäßige Autos, R2 für verbesserte und R3 für kräftig verbesserte Autos. Nur – die Industrie spielt nicht mit, weltweit gibt es lediglich 5 Modelle, die in der Gruppe R homologiert sind. Also brau-