

BRAUCHEN WIR GT UND GRUPPE H?

Bei den Fans stehen die soundgewaltigen Porsche hoch im Kurs und locken auch neue Zuschauer an - Sind sie dennoch gut für die sportliche Entwicklung?



Früher haben wir die Qualität eines Starterfeldes gern an der Anzahl der WRC gemessen. In Deutschland geht das nicht mehr und wir suchen nach neuen Highlights.

Ein Porsche 911 GT3 oder ein Lamborghini Gallardo zum Beispiel sind solche. Mit Preisen von 200.000 Euro aufwärts bei Letzterem sind sie allerdings nicht für den Breitensport konzipiert, sondern für nationale Meisterschaften, im Rallyesport für die DRM. Die DRM allerdings spielt in der internationalen Szene, ist offen für Ausländer und unterliegt den FIA-Regeln. Und damit stoßen wir schnell an die Grenzen beim GT-Spaß, denn die FIA akzeptiert diese Autos im Rallyesport nicht, unter anderem weil sie mehr als 300 PS unter der Haube haben.

Zwar sind in einigen Ländern ein paar GT-Fahrzeuge auf den Rallyepisten unterwegs, doch in höchst unterschiedlicher Weise. Hol-

länder und Italiener schränken die Autos stark ein, Franzosen und Belgier lassen ein bisschen Tuning zu, Spanier und Deutsche auch etwas mehr. Alle anderen Nationen – darunter unsere Nachbarn aus Österreich, Tschechien, Polen und Dänemark – ließen auf FIA-Kurs und erlauben keine GTs. Die dilettantischen Versuche des DMSB bei der FIA sind gescheitert, mit den GT-freundlichen Nachbarländern gibt es keinerlei gemeinsame Aktivitäten. Somit fahren die drei deutschen Porsche (mehr GT gibt es nicht) geradewegs in eine Sackgasse. Im DRM-Bereich müssen wir mit FIA-konformen Autos fahren, obwohl die gegenwärtige Systematik mit N, A, WRC, S2000, R1, R2 und R3 auf mich gänzlich unlogisch wirkt (das soll aber jetzt nicht ausgebreitet werden). Die Frage, ob wir GTs brauchen, beantwortet sich somit von selbst. Das Geld wäre in Super-2000-Fahrzeugen besser angelegt.

Eine vergleichbare Entwicklung erleben wir eine Ebene tiefer, im sogenannten Breitensport, wo wir mit der nationalen Gruppe H heute völlig isoliert stehen. Ganz zu Beginn der „Hobby-Cars“ war die deutsche Gruppe H identisch mit einer Gruppe H, wie sie heute erfolgreich in Österreich, der Schweiz, den Niederlanden oder in Dänemark läuft, einer Gruppe für ehemals homologierte Fahrzeuge. Das entspricht der deutschen Gruppe CTC/CGT. Zu unserer deutschen Freestyle-Gruppe H gab es früher zwei ähnliche Entwicklungen, die Gruppe F in Frankreich und die Gruppe R in Belgien. Beide Länder haben dem Monster-Tuning vor Jahren einen Riegel vorgeschoben und die Autos verboten. Das hat weder dem belgischen, noch dem französischen Rallyesport geschadet. In Frankreich ist übrigens die Gruppe F2 (ähnlich der heutigen deutschen Gruppe F) mittlerweile ein Renner.

Die deutsche Gruppe H begann eine gefährliche Eigendynamik durch die (fast) ungehemmte Freigabe technischer Tuning-Möglichkeiten. An der Spitze der Gruppe H sind - außerhalb der Werke - von Tüftlern Rennmaschinen entwickelt worden, deren moderne Triebwerke in bis zu 25 bis 35 Jahre alten Karossen stecken - ultraleicht, weil die passiver Sicherheit damals keine Rolle spielte. Ich möchte nicht mit einem solchen Auto in die Böschung einschlagen oder gar einen Baum treffen - Plaste- und Carbon-Teile brechen, das Blech ist dünn, der Stahl oft morsch.

Aber auch ohne das Sicherheitsrisiko haben wir mit den Uralt-Modellen der Automobilwerke ein Riesenproblem - weniger bei den Insidern als bei den Bürgern, die eher zufällig eine Rallye sehen. Otto Normalverbraucher fragt sich doch: Warum fährt ein Corsa A aus dem Jahre 1984 dem Corsa B von 1996 davon? Warum steht kein Corsa D, vom Opel-Händler als Nonplusultra gepriesen, am Start? Wir Insider wissen warum, aber wie wollen wir Verständnis in der Bevölkerung wecken - für einen Sport, der mitten unter den Bürgern und nicht im Motodrom ausgetragen wird?

Selbst die Leistungsfähigkeit ist nur bei den Spitzenautos eindrucksvoll, dahinter sinkt das Niveau oft rapide in den Keller. Ein Beispiel von der Westerwald-Rallye: In den 2-Liter-Klassen starten 18 Gruppe-H-Autos und 22 (vermeintlich langsamere) Gruppe-F-Autos. Gruppe-H-Sieger Marco Koch ist im C-Kadett natürlich schneller als Gruppe-F-Sieger Johann Jerlitschka im BMW 318. Aber der Dritte

der Gruppe H hätte in der Gruppe F nur Platz 12 belegt und wäre ohne Pokal heimgefahren. Es fährt viel Schrott von 30 Jahren in der Gruppe H, liebevoll verziert mit Flügelwerk, Plastikteilen und teuren Motoren. Die leidvolle Erkenntnis, dass in der Gruppe H nur mit viel Geld auf Dauer Erfolge einzufahren sind, führt seit Jahren zur Schrumpfung der Gruppe H. Ausgerechnet die Trabant-Fahrer haben sich als erste gegen den Rüstungswahn zusammengeschlossen und in der ITRM eine Gruppe H-Minus festgelegt.

Brauchen wir GT-Fahrzeuge und eine Gruppe H im Rallyesport? Meine Antwort ist: NEIN! Natürlich muss der Rahmen stimmen. Abschaffen heißt für mich nicht, nach typischer DMSB-Manier am 30. November einen Beschluss zu fassen, der am 1. Januar gilt. Abschaffen heißt, langfristig (z.B. per 1.1.2015) einen Termin ankündigen und mittelfristig (z.B. per 1.1.2012) keine Punkte in den DMSB-Meisterschaften zu vergeben. Fahrer und Techniker sollen Zeit bekommen, um sich ohne Überstürzung mit Neuaufbau oder Umbau beschäftigen zu können.

Umbau? Die meisten Gruppe-H-Fahrzeuge können mit relativ einfachen Mitteln für die Gruppe F oder die Gruppe CTC/CGT angepasst werden. Die Gruppe CTC/CGT hat der DMSB per 1.1.2010 erweitert, beinahe klammheimlich, die meisten Fahrer haben es noch nicht einmal wahrgenommen. Alle bis 2002 homologierten Fahrzeuge dürfen starten, auch Gruppe-A-Kit-Cars, auch Super 1600 und auch WRC, sogar wenn die Homologation heute noch gültig ist. Bei CTC/CGT wie auch bei der Gruppe F heißt Umbau auch Rückbau, dann muss eine Plastiktür wieder durch die Stahltür ersetzt werden. Einige Autos werden aus

Gewichtsgründen nicht zurückgebaut werden können, aber diese Autos haben dann auch 25 bis 35 Jahre auf dem Buckel und häufig eine bewegte Geschichte hinter sich. Der Gärtner schneidet die Obstbäume in jedem Frühjahr, damit dort neue fruchtbare Triebe wachsen. Dieses Prinzip funktioniert auch anderswo!

Bei den Fans und den wenigen Betroffenen wird dieser Artikel einen Aufschrei auslösen - ich weiß es, aber ich möchte die Diskussion anstacheln. Einige werden den Untergang der Rallyekultur beschwören, weil ihnen Olaf Dobberkau oder Norbert Moufang fehlen. Ich bin ja ehrlich und gebe zu, dass ich bei deren Auftritt auch meinen Spaß habe.

Aber - was ist Sport ohne Konkurrenz? Wie wertvoll ist ein Erfolg, den man mit überlegenen technischen Mitteln holt? Bei allem Spaß an superschnellen Autos darf der Rallyesport nicht zu einer Meisterschaft der Bastler verkommen. Beim Rallyesport muss der Fahrer die entscheidende Rolle spielen. Ich empfinde es als großen Sport, wenn zehn Gruppe-F-318is mit 160 PS im Ziel innerhalb einer Minute liegen. Ich empfinde es als großen Sport, wenn fünf identische Volvo 940 aus der Klasse G18 den anderen und stärkeren Gruppe-G-Autos davonfahren, weil die Fahrer das Gaspedal tiefer drücken und das Heck besser unter Kontrolle haben. Ich empfinde es als großen Sport, wenn in der Lausitz vier verschiedene Piloten auf Gruppe-N-Mitsubishi oder -Subaru Bestzeiten hinknallen und sich an der Spitze abwechseln.



Bei technischen Dingen sollten die Emotionen klein gehalten werden. Lasst uns - auch bei der Fahrzeugtechnik - nach vorn schauen und nicht immer nur zurück!

Euer Alfred Gorny



Die Gruppe-H besteht zu großen Teilen aus hochgezüchteten Oldtimern. Auch hier stellt sich die Frage nach dem sportlichen Wert