



NAVC e-ZINE





Die Ausnahme, Überholvorgänge bei einer Rallye

Rallye - Einem echten Fan wird es bei bei diesem Wort ganz schön wässrig im Mund. Aber mal ehrlich, etwas verrückt muss man schon als Rallye Fan sein. Wer sonst steht bei Dauerregen oder 40° im Schatten den ganzen Tag auf einem verschlammten, frisch gezackertem Feld im tiefen Matsch und schaut anderen Verrückten zu, wie sie freiwillig ihre akribisch vorbereiteten Rennfahrzeuge im Alleingang durch tiefen Schotter und Wasserlöcher quälen, über schlecht gepflegte Wirt-

schaftswege prügeln oder in frisch abgeerntete Kohlfelder versenken. Doch dies ist gerade die Faszination, die der wohl ältesten Motorsportart zugebracht wird.

Gegenüber den ersten Rallyes, z.B. der 1907 gestarteten Peking-Paris mit einer Gesamtlänge von rund 16000 Km, wird heutzutage doch auf eher überschaubaren Strecken gefahren. Ein Wertungsprüfungsanteil von 35-45km bei einer Gesamtlänge der Überführungsetappen von bis zu 200km hat sich als ideal für eine Eintagesveranstaltung herauskristallisiert. Noch kompakter sind die Rallyesprints, bei der eine WP fünf- bis sechsmal gefahren und auf lange Transportwege weitgehend verzichtet wird.

In den Anfangsjahren der NAVC Rallyeszene waren Starterfelder von über 100 Startern keine Seltenheit. Mit der Einführung der Käfig- und Katalysatorpflicht Anfang der 90er brachen die Starterzahlen schlagartig zusammen. Rally's mit unter 10 Teams waren die Regel. Aber Dank des Durchhaltevermögens unserer Ortsclubs wurde das Tal der Tränen durchschritten und stetig steigende Starterzahlen geben der NAVC Rallye Szene Aufwind. So ziehen die Veranstalter heutzutage bei ca. 60-80 gemeldeten Teams den Schlußstrich und wer zu spät nennt, kommt auf die Warteliste.

Gerne nehmen wir auch Anregungen und Vorschläge für die nächsten Ausgaben des e-Zines entgegen. Diese bitte per Mail an web@navc.de senden.

5. Rallyesprint SWF Weidwies am 13.3.2010

Speedway Freunde Weidwies e.V. veranstalten 5. Rallye-Sprint

Vorschau

Am Samstag, den 13.03.2010, veranstalten die Speedway Freunde Weidwies e.V. ihren 5. Rallye-Sprint Weidwies. Diese Veranstaltung zählt zur Wertung der Deutschen Amateur Rallye-Meisterschaft und zur Südbayerischen Amateur Rallye Meisterschaft.

Wenn es der Wettergott mit dem Schnee weiter so gut meint, dann wird dieser 5. Rallye-Sprint eine Neuauflage des Premieren-Rennens 2006. Damals säumten meterhohe Schneewände die Rennstrecke, was manche Fahrer dazu verleitete, diese als natürliche Leitplanken zu benutzen und in der Kurve nicht ex-



Rallye 2006: wird es 2010 ähnlich?

tra vom Gas gingen. Was damals für die Fahrer ein Riesenspaß war, stellte die Veranstalter vor einige Probleme. Vor allem das Platzproblem im Fahrerlager war sehr schwierig zu meistern. Die Veranstalter bitten heute schon die Teams, mit so



wenig Ausrüstung wie möglich anzureisen und auf Wohnmobile, wenn möglich, zu verzichten. Schon im Vorfeld der Rallye ist klar, dass dieses Jahr extrem viele Nennungen eingehen werden. Aber das Starterfeld ist begrenzt. Es werden 60 Fahrzeuge in zehn verschiedenen Klassen erwartet, die aus ganz Deutschland und Österreich anreisen werden. Unter anderem die Lokalmatadoren Andreas Kropf und Werner Pils von den Speedway Freunden Weidwies auf ihrem Subaru Impreza STI, die es der Konkurrenz schwer machen werden, auf den ersten Platz zu fahren. Das Fahrerlager ist wie jedes Jahr auf dem Gelände des Freibads Lämmersdorf untergebracht, in dessen Räumlichkeiten auch für das leibliche Wohl der Fahrer gesorgt wird. Um 10:31 Uhr startet das erste Fahrzeug des Rallye-Sprints, der aus sechs Wertungs-

Veranstaltungen 2010

Die NAVC Rallyeszene erfreut sich seit Jahren wachsender Beliebtheit. Traditionsveranstaltungen sowie auch neue Veranstalter werten jährlich den Rallyekalender auf. Dabei steht der Grundgedanke des Spaßes an der Freude vor kommerziellen Gesichtspunkten. Veranstaltungen von Rallyefahrern für Rallyefahrer ist die Devise. Stetig steigende Starterzahlen geben diesem Konzept recht. Um zur Deutschen Amateur Rallyemeisterschaft gewertet zu werden, ist der Besitz eines gültigen

prüfungen auf 100 Prozent Asphalt mit einer Gesamtlänge von 30 km besteht. Die Strecke verläuft weiter über Gebrechtshof, Willersdorf in Richtung Diendorf und über die Alte Lämmersdorfer Schule wieder zurück zum Start.

Am Abend findet die Siegerehrung erstmalig in den Räumen der Autowerkstatt Kfz-Pils statt. Die Verpflegung übernimmt die Selbsthilfegruppe für behinderte Kinder Passau. Der Erlös dieser Siegerehrung gehört zu 100 % dieser Selbsthilfegruppe. Nach der Siegerehrung geht es nahtlos über zur „After-Race-Party“ mit Life-Band, Barbetrieb und Weinstand. Dazu ist auch die gesamte Bevölkerung herzlich eingeladen.

Die Speedway Freunde Weidwies hoffen, das der Wettergott noch gnädig mit Ihnen ist und es für alle Beteiligten ein toller Rallyetag wird.

DAM-Fahrerausweises und eine Anmeldung erforderlich.

Im Jahr 2010 besteht die Meisterschaft aus folgenden Rallyes:

20. Februar 2010 21. Rallye Zorn, der Auftakt zur Meisterschaft findet rund um das Rallyezentrum im Bürgerhaus in Miehlen beim MSC Zorn statt. Die 35 WP Kilometer werden auf 6 Wertungsprüfungen mit einem 7%igen Schotteranteil zwischen Wiesbaden und Koblenz ausgetragen.

Infobox

Der Aufschrieb oder Das Gebetbuch

Die WP's werden vor der eigentlichen Rallye bei der Besichtigungstour mit dem Rallyefahrzeug mit mäßiger Geschwindigkeit abgefahren. Dabei notiert der Beifahrer jede Kurve und die Abstände der Kurven. Das sieht dann zB. so aus:

150 rechts 4
200 links 2
100 links 5
Achtung Kuppe
300 rechts 1

Die Zahlen geben den Abstand bis zur nächsten Kurve an, rechts und links ist klar und die Zahlen dahinter beschreiben die fahrbare Kurvengeschwindigkeit. 1 ist eine sehr langsame Kurve, 5 wird voll gefahren. Dabei kann eine enge Kurve kurz nach einer 1 durchaus eine 5 sein (wenn das Tempo an dieser Stelle noch entsprechend langsam ist) während eine relativ weite Kurve auch mal eine 3 sein kann, wenn es vorher 1000m geradeaus ging.

Da es keinerlei Vorschriften bezüglich des Aufschriebes gibt, kann man seiner Phantasie freien Lauf lassen und jeder macht es auch etwas anders.



13. März 2010 5. Rallyesprint Weidwies, ein Rallyesprint der am süd-östlichsten Zipfel Deutschlands, in der Nähe von Passau, bei den Speedway Freunden Weidwies stattfindet. Mit einem Wertungsprüfungsanteil von 33 Kilometer bei insgesamt 35 Gesamtkilometer auf 100 % Asphalt werden 6 WPs in einem Rundkurs gefahren.

10. April 2010 8. Fürst von Wrede Rallye, die Rallye findet rund um das Rallyezentrum in Stopfenheim zwischen Gunzenhausen und Ellingen statt. Mit 4 verschiedenen Wertungsprüfungen, jede zweimal zu fahren, und 44 WP-Kilometern sowie einem Schotteranteil von 30 %, ist die Rallye eine Herausforderung an Mensch und Maschine.

28. August 2010 Rallye LV Südbayern, in der Nähe von Dingolfing. Das Herzstück bildet ein schneller Rundkurs mit 7 km Länge, was jeweils zwei Runden entspricht. Die zweite WP besteht aus schnellen Landstrassen und führt durch Felder und Wälder. Eine 100 %ige Asphalt rallye.

25. September 2010 Nach dem Einstand im letztem Jahr darf man heuer auf die Zweitaufgabe des Schloßberg Rallyesprint gespannt sein. Eine WP, 50 % feiner fester Schotter. Gesamtkilometer: ca 70.

23. Oktober 2010 23. Mossandl-Rallye beim MSC Mamming. 40 Wertungsprüfungskilometer mit dem größten Schotteranteil (85%) der NAVC Rallyemeisterschaft rund und im Kieswerk Mossandl bei Mamming.

24. Oktober 2010 Der Ersatzlauf, 24. Mossandl-Rallye beim MSC Mamming. Gleicher Ort wie am 24. Oktober 2009, allerdings eine auf 20 Wertungsprüfungskilometer beschränkte Strecke. Diese Veranstaltung wird nur als Ersatzlauf gewertet, falls ein anderer Lauf zur Deutschen Amateur Rallye Meisterschaft ausfällt.

Die Siegerehrung findet Ende November, im Rahmen des NAVC Sportfahrerballes, mit allen NAVC Motorsportmeisterschaften, im Ringberghotel Suhl/Thüringen statt.

Infobox

Klasseneinteilung

Gruppe 1 = Klassen 1 bis 5
Gruppe 2 = Klassen 6 bis 10

Klasse 1 = bis 1150 ccm
Klasse 2 = über 1150 ccm bis 1300 ccm
Klasse 3 = über 1300 ccm bis 1600 ccm
Klasse 4 = über 1600 ccm bis 2000 ccm
Klasse 5 = über 2000 ccm

Klasse 6 = bis 1150 ccm
Klasse 7 = über 1150 ccm bis 1300 ccm
Klasse 8 = über 1300 ccm bis 1600 ccm
Klasse 9 = über 1600 ccm bis 2000 ccm
Klasse 10 = über 2000 ccm

Bei Übermotorisierung erfolgt die Einstufung in die jeweilige Hubraumklasse der Gruppe 2.

Bei Rotationskolbenmotoren, die ihren Ursprung im NSU-Wankel-Prinzip haben, wird das Kammervolumen mit der Zahl 2 multipliziert. Fahrzeuge mit aufgeladenen Motoren werden mit dem Multiplikationsfaktor 1,4 belegt, bleiben jedoch in ihrer entsprechenden Gruppe.



21. NAVC Rallye Zorn 20.2.2010

gelungener Saisonauftakt bei Schnee, Schlamm und Eis

Am 20.2.2010 war es wieder soweit. Die noch eingeschneiten Höhengemeinden im Taunus rund um Miehlen wurden durch kreischende Motoren, quietschende Reifen und jubelnde Fans aus ihrem tiefen Winterschlaf gerissen. Auch ich hatte den Panda 4x4 vom Dreck der letzten Rallye befreit und bin morgens um 6:00 mit meiner neuen Beifahrerin Sabrina zum Bürgerhaus von Miehlen zur Papier- und Technischen Abnahme gefahren. 63 Teams hatten den Weg zur 21. Rallye Zorn, den ersten Lauf zur Deutschen Amateur Rallyemeisterschaft 2010, gefunden und sollten mit tollen neuen WP's, abgrundtiefen, schlammigen Feldwegen und spiegelglatten Wirtschaftswegen belohnt werden.

Nun zum Ablauf der Rallye:
Beim Abfahren war alles oK, mit den neu abgestimmten Vergasern sprang der Motor selbst bei -5° einwandfrei an und ließ sich wunderbar in allen Drehzahlbereichen fahren. Die Besichtigungsrunde wurde mit M+S Reifen gefahren. Ich hatte den Eindruck, dass die Fahrstabilität beim Beschleunigen mit den Winterreifen nicht optimal war und da die erste WP trocken und hauptsächlich nur über geräumten Asphalt führte, entschieden sich die meisten Fahrer und ich auch, mit Regenreifen zu fahren. Das Wetter war gut und die Sonne lugte sogar etwas hinter den Wolken hervor.
Beim Reifenwechsel habe ich

durch eigene Blödheit die Benzinleitung mit dem Wagenheber eingerissen, man sollte sich vielleicht doch mehr bücken, wenn man den Heber ansetzt. Ein Röhrchen oder Schlauchverbinder hatte natürlich keiner dabei, zum Glück war es aber nur die drucklose Rücklaufleitung und mit einer Benzin-schlauchschele über dem kleinen Loch konnte der Schaden schnell repariert werden.

WP 1:

Ein Krankenwagen kam uns entgegen, es war doch hoffentlich nichts passiert? Beim Vorstart erfuhren wir, ein Streckenposten war im Schnee ausgerutscht und hatte sich am Arm verletzt. Ein Er-

Impressum

NAVC e-Zine

Deutscher NAVC
Johannesbrunnerstr. 6
84175 Gerzen
Tel. 08744/8678
post@navc.de
Redaktion: Rainer Thiel
web@navc.de

Vervielfältigung und
Weitergabe ist
ausdrücklich erwünscht



Die NAVC Clubadresse:

Deutscher NAVC

Johannesbrunner Str. 6
84175 Gerzen

Tel: 08744/8678

Fax: 08744/9679886

www.navc.de

post@navc.de

NAVC 24-Stunden-Notruf bei Europ Assistance: 089-55987224



satzkrankenwagen war auch schon zur Stelle und so konnte es zügig weitergehen. Die WP führte über kurze Geraden mit anschließenden 90° Kurven stetig bergauf. Hunderte von Zuschauern säumten die Straßenränder. In einer nicht einsehbaren Kurve nach einer Kuppe lag plötzlich Schnee mitten im Weg. Ein Dreher war die unausweichliche Folge. Später erfuhren wir dann, dass sich an dieser Stelle viele Wagen gedreht und etliche in die Leitplanke gerutscht sind. Da war unser Zeitverlust noch zu verschmerzen, auf größere Karosseriearbeiten hatte ich keine Lust.

Die WP 2 war identisch mit der WP 1. Am Vorstart erfuhren wir, das Peugeot 309 Team hatte sich 50m vor dem Ziel überschlagen. Kann uns ja nicht passieren, der Panda fällt nicht um. Beim ersten Zurückschalten krachte es im Getriebe. Nanu, hatte ich nicht richtig die Kupplung getreten? Egal, es ging problemlos weiter. An der Dreherkurve der WP1 machte ich langsam, natürlich war kein Schnee mehr da und wir kamen gut durch.

Zur WP 3 montierten wir wieder die Winterreifen. Den Luftdruck reduzierte ich auf 1,7 bar, damit war auch die Fahrstabilität auf Asphalt deutlich verbessert. Die neue Strecke führte rund um Bogen. Zuerst ging es 3,5 Runden flott durch das Gewerbegebiet, zu flott für einen bayerischen Astra, für den ging es aufs Dach in die Wiese. Anschließend führte die Strecke scharf rechts auf einen aufgeweichten Feldweg. Auf dem 300m langen Feldweg schaltete

NAVC e-ZINE



ich locker bis in den dritten Gang. Beim Bremsen merkte man, das eigentlich keine Haftung vorhanden war. Die Folge war ein Ausrutscher ins Gras und ich musste über die Wiese zurückfahren. Das hatten aber andere Fahrer vor mir und auch nach mir genauso gemacht. Aufgeweichte Gras- und Asphaltwege wechselten sich ab, die Spuren auf den angrenzenden Wiesen ließ auf etliche Ausrutscher der vor mir gestarteten Fahrzeuge schließen. Wir kamen die restliche Strecke gut durch, aber die Kupplung geht immer schlechter, sie trennt nicht mehr richtig, man kann nur noch langsam schalten. Wenn die Kupplung getreten wird, scheppert es auch verdächtig. Die WP 4 verlief ohne größere Vorkommnisse, lediglich zwei gelbe Fahnen wegen am Streckenrand abgestellter BMW's. Die

Ja, probieren wir mal. Wenn man die Kupplung bei stehenden Motor ein paarmal tritt, kann man einmal vorsichtig anfahren, wenn man erstmal fährt, wird es schon irgendwie klappen. Also die Zusatzscheinwerfer montiert, immerhin ist es jetzt schon stockdunkel. Vorsichtig die 5 Km bis zur WP gefahren. Der Start bergauf, vorsichtig mit nur 5000 1/min anfahren, es ruckelt etwas, geht aber eigentlich ganz gut. Komisch im dritten Gang drehen alle 4 Räder durch und das Auto geht quer? Inzwischen ist das Schmelzwasser des Tages geschmolzen und blankes Eis überzieht die Strecke. Am Waldrand sind wir in früheren Jahren immer so mit 140 KM/h entlanggefahren, heuer lassen wir es auf dem spiegelglatten Eis mal mit knapp 100 gut sein. Eine enge S-Kurve am Ende der Geraden

lediglich das Zurückschalten erforderliche äußerste Konzentration. Die WP führte weiter an einem imposant dampfenden Misthaufen vorbei, auf einen Betonplattenweg über zwei kleine Brücken ins Tal bis kurz vor dem Miehleiner Friedhof, um dann jäh zweimal über eine vereiste Buckelpiste rechts abzuschwenken auf einen langen, glatten, schmalen und vereisten Asphaltweg in Richtung Ziel. Nach dem Ziel ging es noch ca. 200m über einen frisch freigekratzen Löcherweg, der der Camel-Throphy auch gut zu Gesicht gestanden hätte. Etliche blieben stecken, mein Panda 4x4 hatte da aber keine Probleme.



offizielle DVD der Rallye Zorn
www.rallyevirus.de

Auf zur letzten WP, die Nr.6. Mann, war das glatt vor dem ersten Linksabzweig, aber kurz zurücksetzen, weiter gehts. Die letzten 2 Km bin ich auf den vor mir fahrenden Corsa aufgelaufen, bei dem sich bildenden Glatteis kam der nicht mehr so vorwärts, der Zeitverlust war ca. 20 sec. Zum Glück für mich hatten meine Klassenkonkurrenten auch einige Probleme, Dreher und sonstige Unannehmlichkeiten, das am Ende doch noch ein Klassensieg für uns und der 8. Gesamttrang herrausprang. Alle Ausrutscher und Überschläge gingen glimpflich aus, es gab nur Blechschäden zu vermelden. Fotos: www.rallye-pics.com



Kupplung geht noch schlechter, man kann nicht mehr stehen bleiben. Eine Diagnose im Fahrerlager: Die Druckplatte ist gebrochen.

Sollen wir die WP 5 noch fahren?

hat einige Fahrer überfordert, es gehen viel Spuren geradeaus. Mit den Winterreifen kam der Panda gut durch und auf der Hauptstraße schaltete ich bis in den Fünften. Hochschalten ging ganz gut,

Deutscher NAVC - schon Mitglied?

1. Rallyesprint MSC Jura 24. Mai 2003

Rückblick

Einen fulminanten Einstand ins Rallyegeschäft legte der MSC Jura hin. Eigentlich war ja der Titel "Rallyesprint" etwas irreführend, schließlich handelte es sich hier um eine Rallye mit verschiedenen mehrfach zu fahrenden WP's. Aber in den Genehmigungsunterlagen stand nun mal "Rallyesprint", und deshalb beließ man es bei diesem Namen.

Und auch zu den betroffenen Anliegern hatte man einen "guten Draht", schließlich lagen die WPs in einem landwirtschaftlich intensiv genutzten Gebiet, wo gerade die Heumahd in vollem Gange war. So waren die Landwirte auf ihren Traktoren begeisterte Zuschauer.

Jede der drei WP's wurde zweimal direkt nacheinander befahren. Die WP1, schon bei der

& Andreas Frank (Opel Kadett C) ihre Ansprüche auf den Gesamtsieg mit einer ersten Bestzeit an.

Die WP2 bei Hörlbach präsentierte sich noch anspruchsvoller, ein ständiger Wechsel bergauf/bergab mit vielen Kurven und zwei längeren Schotterpassagen. Hier war ein sauberer Fahrstil gefragt denn links und rechts lauerten tiefe Gräben. Das ganze wurde dann als WP3 in Gegenrichtung gefahren.

Mit insgesamt 4 Bestzeiten ging der Gesamtsieg an Frank/ Frank, gefolgt von Thomas Heider/H.J.

Zuckermeier, die mit ihrem Suzuki Swift zu 2 Bestzeiten kamen. Die Ränge 3 und 4 in der Gesamtwertung gingen an die Gruppe

1 Teams Enderlein/ Koller und Köhler/Kaiser. Auf Platz 5 landeten "Jacky Daimler"/"Schmi-HeiLü", zwei international bekannte Co's, die hier mal just vor Fun einen Seat Ibiza pilotieren.

O.F.



Eine sattelfeste Organisation, anspruchsvolle Wertungsprüfungen, schönes Wetter, viele Zuschauer, nur das Salz in der Suppe, die Teilnehmer, die waren rar. Trotzdem gab es reichlich "Action".

Vorbildlich war auch die Zusammenarbeit mit Behörden und Po-

früheren Metz Rallye im Programm, führte von Höttingen über Ortsverbindungsstraßen und Wirtschaftswege nach Kaltenbuch. Extrem schelle Passagen wechselten sich mit engen Abzweigen ab. Sahnestück war ein Schottergeschlängel bergauf. Schon hier meldeten Willi



Ausschreibung zur Deutschen Amateur Rallyemeisterschaft des NAVC

Info

Gemäß den allgemeinen Meisterschaftsbestimmungen erfolgt die Ausschreibung der Deutschen Amateur Rallyemeisterschaft (RM) 2010.

Wertung und Wertungspunkte

Die Meisterschaftswertung erfolgt in den Gruppen 1 (Serienfahrzeuge) und 2 (verbesserte Fahrzeuge). Das technische Reglement ist im DAM Motorsporthandbuch nachzulesen, welches bei der NAVC Sportabteilung bezogen werden kann, bzw. bei www.navc.de im Internet zum Herunterladen bereit steht.

Die Veranstaltungen der RM werden gemäß der in den DAM Statuten festgelegten fünf Hubraumklassen je Gruppe durchgeführt. Jeweils bis 1150 ccm, bis 1300 ccm, bis 1600 ccm, bis 2000 ccm und über 2000 ccm.

Die Meisterschaftspunkte je Veranstaltung errechnen sich aus dem Platz in der Klasse und dem Platz in der Gruppe sowie den gestarteten Fahrzeugen nach folgender Formel:

Punkte in der Klasse = $23 - 20 \times (\text{Platz in der Klasse} - 1) / \text{Anzahl der gestarteten Fahrzeuge}$
plus

Punkte in der Gruppe = $10 - 10 \times (\text{Platz in der Gruppe} - 1) / \text{Anzahl der gestarteten Fahrzeuge}$

= Meisterschaftspunkte

Die Punkte werden auf 1/100 ausgerechnet. Fahrer und Beifahrer erhalten die gleichen Punkte.

Zur Wertung sind die sechs nebenstehenden Veranstaltungen ausgeschrieben. Von den sechs Läufen werden die besten fünf Ergebnisse zur Wertung herangezogen. Um in Wertung zu gelangen, sind mindestens vier Starts erforderlich.

Anmeldeschluß: 20. 02. 2010 Nachmeldeschluß: 10. 04. 2010

Preise

Die Teilnehmer mit den meisten Punkten in den jeweiligen Gruppen werden mit dem Titel „Deutscher Amateur Rallyemeister 2010“ ausgezeichnet. Sie erhalten den großen DAM Meisterpokal mit Urkunde und einen Geschenkgutschein zur Meisterehrung für das Wochenende von Freitag bis Sonntag im Ringberghotel bei Suhl in Thüringen; einschl. Halbpension, Galadinner und den dazugehörigen Getränken. - Für sich und ihren Lebenspartner! - Weiter werden für mindestens 50 % der in Wertung gelangten Teilnehmer echte Goldpokale ausgegeben. Alle weiteren Plazierten erhalten einen schönen Ehrenpreis.

Teilnehmer aus Teams, die alle gewerteten Veranstaltungen zusammen gefahren sind, und somit die gleichen Wertungspunkte erreicht haben, erhalten die gleiche Platzierung und auch die gleichen Preise.

Der erwähnte Gutschein zur Meisterehrung in Suhl steht für drei weitere Teams zur Verfügung, die per Los aus Allen ermittelt werden, welche die Meisterschaft in Wertung beendet haben. Für Ehefrauen, Lebensabschnittspartner oder sonstige Begleitpersonen, ist allerdings eine Zuzahlung erforderlich.

Die sechs besten „Newcomer“ dürfen sich auf den gleichen Preis freuen. Als „Newcomer“ gelten Fahrer/Beifahrer, die in den Jahren 2008/2009/2010 erstmals in der RM gefahren sind (bzw. fahren), wobei für jedes Einstiegsjahr jeweils für einen Fahrer und einen Beifahrer (können auch ein Team sein) ein Preis vergeben wird. „Newcomer“ dürfen in den Jahren davor in keiner ähnlichen Meisterschaft aktiv gewesen sein.

Die Siegerehrung findet am 27. 11. 2010 im festlichen Rahmen des NAVC Sportfahrerballes im Ringberghotel bei Suhl statt und ist Bestandteil der Meisterschaft. Die persönliche Anwesenheit der zu ehrenden Teilnehmer wird vorausgesetzt. Andernfalls verfallen die Preise zu Gunsten der DAM.

Teilnehmer Wer dabei sein will, braucht nur den DAM Sportfahrerausweis, der auch anderweitig viele Vorteile in sich birgt. NAVC Mitglieder bekommen ihn für nur 30,- € (Nichtmitglieder 95,- €, NAVC Jahresbeitrag 49,50 €). Dann meldet man sich mit 20 € Kautions für die Meisterschaft an, die rückerstattet werden, wenn an mindestens vier Meisterschaftsrallyes teilgenommen wird.



Rallyeveranstaltungen

Info

Rallyes sind Veranstaltungen, die bis auf die Sonderprüfungen auf nicht abgesperrten, öffentlichen Straßen und Wegen gefahren werden. Die Entscheidung sollte möglichst auf den Sonderprüfungen (SP) fallen. Die Durchschnittsgeschwindigkeit ist den örtlichen Verhältnissen anzupassen. Sie darf für die Gesamtveranstaltung einen Schnitt von 40 km/h nicht überschreiten und zwischen zwei aufeinanderfolgenden Zeitkontrollen nicht über 45 km/h und nicht unter 35 km/h liegen, soweit die Erlaubnisbehörde keine andere Anweisung gibt.

Die Fahrzeuge müssen alle ordnungsgemäß zum Straßenverkehr zugelassen sein und/oder den geltenden Bestimmungen entsprechen. Ausnahme: Räder/Reifen auf WP's mit Serviceplätzen. Ein evtl. eingesetztes odnungsmäßig zugelassenes Vorausfahrzeug ist mit 01 zu kennzeichnen.

Strecke

Hierunter versteht man den von den Teilnehmern einzuhaltenden Verbindungsweg vom Start bis zum Ziel einer Veranstaltung. Sie muß bei der hierfür zuständigen örtlichen Behörde (Landkreis, Reg.-Präsident usw.) zur Erteilung der Erlaubnis zur Durchführung der Veranstaltung vorgelegt werden. Die in der Er-

laubnis gemachten Auflagen sind einzuhalten und den Teilnehmern am Start an einer Anschlagtafel bekanntzugeben. Stark befahrene Straßen sind möglichst zu meiden oder nur kurz zu benutzen.

Info

Die **Bordkarte** ist das wichtigste Dokument bei einer Rallye. Auf ihr werden der Name des Teams, Fahrzeug, Kennzeichen und die Startnummer eingetragen. Im Laufe der Rallye werden alle ZK Zeiten gestempelt und DK's notiert. Auch kann die Polizei Verkehrsverstöße auf der Bordkarte notieren, ein Eintrag führt dann allerdings, genauso wie ein Verlust der Bordkarte, zum Wertungsausschluss. Alle Stempel-Zeiten müssen mit den Sollzeiten übereinstimmen, Abweichungen werden mit Strafpunkten belegt. Um zu überprüfen, ob die Stempeluhr die richtige Zeit stempelt, kann auf der Rückseite eine Probestempelung durchgeführt werden. Am Ende der letzten WP oder auch bei einem Ausfall, wird die Bordkarte an der Zeitnahme abgegeben.

Die Transportetappen (TE) müssen nach festgelegter Strecke gefahren werden. Sie sollen so kurz wie möglich gehalten werden. Dem Veranstalter wird drin-

gend empfohlen, auf Gefahrenstellen im Bordbuch hinzuweisen!

Zusammensetzung

Die Veranstaltung setzt sich nur aus Sonderprüfungen und Transportetappen zusammen.

Transportetappen (TE)

TE verbinden die einzelnen Sonderprüfungen bzw. Orientierungsetappen. Sie sind so kurz wie möglich zu halten. Den Teilnehmern ist die Fahrstrecke der TE in allgemeinverständlicher Form im Bordbuch bekanntzugeben.

Sonderprüfungen SP

SP können als Bestzeitprüfungen, Sollzeitprüfungen oder mit Klassenrichtzeit gefahren werden. Bei Sollzeitprüfungen wird die Sollzeit vom Veranstalter vorgegeben. Bei Klassenrichtzeit setzt der Klassenschnellste die Richtzeit. Für alle Durchführungsarten wird vom Veranstalter eine maximale Fahrzeit (Max-Zeit) festgelegt. Die Länge einer SP muß mind. 1 km betragen. Der Start kann im Minutenabstand erfolgen.

Die Einfahrt in einen Rundkurs darf nur erfolgen, wenn sich keine anderen Teilnehmerfahrzeuge vor dem Startbereich auf der Strecke befinden. Außerdem ist zu beachten, daß sich je nach Streckenlänge, Überholmöglichkeiten usw. nur eine angemessene Zahl von Fahrzeugen im



Rundkurs befinden. Sonderprüfungen dürfen nur auf abgesperrten Strecken und Plätzen durchgeführt werden. In diesen Prüfungen dürfen keine DK, SK, oder NK aufgestellt werden. Den Teilnehmern sollte vor oder während der Veranstaltung das Abfahren bzw. Besichtigen der Prüfung (ohne Zeitwertung) ermöglicht werden (z. B. Einführungsrunde)

Info

Das **Bordbuch** ist der rote Faden der Rallyeveranstaltung, es ist eine Beschreibung der zu fahrenden Strecke

Das Bordbuch wurde vom Veranstalter sorgfältig ausgearbeitet und wird dem Rallyeteam nach erfolgter Papier- und technischer Abnahme ausgehändigt. Im Bordbuch sind sämtliche Transportetappen und Sonderprüfungen in einer verständlichen Beschreibung enthalten. Ausserdem sind alle ZK, DK, SP-Anfang und SP-Ende angegeben und es liegt der Zeitplan bei.

Fahrtunterlagen

Mit den Fahrunterlagen bekommt jeder Teilnehmer eine Beschreibung der zu befahrenden Strecke. Die Fahrunterlagen werden zweckmäßigerweise in einem Bordbuch niedergelegt. Das Bordbuch muß alle TE und SP in einer verständlichen Beschreibung enthalten (z. B. TE = chinesische kilometriert nach Örtlichkeit, SP = Ausschnitte aus topographischen Karten

1:25.000 mit eingezeichneter Strecke). Außerdem müssen alle ZK, DK, SP-Anfang und SP-Ende angegeben sein sowie ein Zeitplan beiliegen. Die Aufgabenstellungen für die OE können ebenfalls im Bordbuch eingearbeitet werden.

Serviceunterlage

Als Serviceunterlage ist den genannten Betreuungsfahrzeugen ein SP-Übersichtsplan mit eingezeichneten Servicepunkten und Zeitplan zur Verfügung zu stellen.

Sicherheitsbestimmungen

Alle in den SP-Bereich einmündenden Straßen und Wege müssen abgesperrt werden. Start und Ziel muß über eine direkte Funkverbindung verfügen. Die gesamte Sonderprüfungsstrecke muß von den Sicherungsposten über Sicht und Funkkontakt abgedeckt sein. Bei jeder Veranstaltung muß ein Arzt oder Rettungsassistent anwesend sein. Bei jeder Sonderprüfung muß ein Krankentransportwagen anwesend sein. Außerdem ist für einen ausreichenden Feuerschutz zu sorgen (Einsatz von Feuerwehren oder genügend Feuerlöschern von mind. 6 kg). An besonders gefährlichen und unfallträchtigen Stellen (Auslaufzonen!) sind Zuschauersperrbezirke einzurichten.

Zwischen Zieldurchfahrt und DK muß ein genügend großer Auslauf zur Verfügung stehen. Das Ziel ist immer auf einer übersichtlichen Geraden einzurichten. Der Auslauf muß minde-

stens 150 m betragen.

Das Anlegen von mindestens Hosenträgergurten und das Tragen von Schutzhelmen (mit E-Prüfkennzeichen) und eines flammabweisenden Fahranzuges (FIA-Norm 1986 bzw. 8856-2000) ist vorgeschrieben.

Besondere Fahrzeugbestimmungen

Alle Fahrzeuge müssen wenigstens mit einem Überrollkäfig und einem 2kg-Feuerlöscher (untergebracht im vorderen Fahrgastraum) ausgerüstet sein. Der Einbau von Hosenträgergurten und einer Verbundglasfrontscheibe ist Pflicht.

Kontrollstellen

Kontrollstellen überwachen das Einhalten der vorgeschriebenen Fahrtstrecke und die vorgegebene Fahrtzeit. Die Kontrollen müssen verkehrsgünstig aufgestellt werden, d. h. sie dürfen nicht an unübersichtlichen Stellen wie Kuppen, Kurven o. ä. stehen. Wenn Kontrollen in Ortschaften stehen, muß darauf hingewiesen werden.

Bei allen Rallyewettbewerben sind einheitlich folgende Bezeichnungen für Kontrollstellen zu verwenden

1. ZK = Zeitkontrolle (siehe Orientierungsfahrt)

Zusatz: Zeitkontrollen dürfen sich nur am Ende eines Fahrtabschnittes bzw. einer Orientierungsetappe befinden.

2. DK = Durchgangskontrolle
DK überwachen in den Orientierungsetappen das Einhalten der vorgeschriebenen Fahrtstrecke. Die Standorte sind wie die der



ZK anzugeben (keine Ausgabe von zusätzlichen Fahrtunterlagen). Außerdem stehen DK nach dem Ziel jeder Sonderprüfung (Stop).

3. SK = Sonderkontrollen (siehe Orientierungsfahrt).
4. SPA = Start einer Sonderprüfung (gleichzeitig auch Start zum nächsten Abschnitt).
5. SPE = Ende einer Sonderprüfung
6. Stop = DK nach einer Sonderprüfung

Wertung

Bei allen durch die DAM genehmigten Rallyewettbewerben ist ein einheitlicher Wertungsmodus vorgeschrieben. Hierbei besteht eine angemessene Relation zwischen OE und SP-Wertung.

Bewertung von ZK

Die Zeitwertung hat so zu erfolgen, daß für eine Strecke zwischen zwei aufeinanderfolgenden ZK bzw. zwischen SPA und der darauffolgende ZK eine Idealzeit angegeben wird. Das Abweichen von dieser Idealzeit wird mit Strafpunkten belegt.

Karennzeiten

Eine maximale Abweichung von der Idealzeit wird durch eine Karenzzeit festgelegt. Diese muß mindestens 60 Minuten über die Gesamtstrecke betragen. Die Karenz kann in verschiedenen

Etappenkarennzeiten aufgeteilt werden. Die Anzahl dieser Etappenkarennzeiten ist abhängig von der Gesamtstrecke. Sie soll

te jeweils nicht mehr als vier ZK umfassen.

Wertungspunkte

- Auslassen einer Strecken-ZK: 10 Minuten
- Auslassen der Ziel-ZK: Wertungsausschluß
- Gegenüber der angegebenden Idealzeit zu frühes Eintreffen an einer ZK: pro Minute 20 Sekunden
- Gegenüber der angegebenen Idealzeit zu spätes Eintreffen an einer ZK: pro Minute 10 Sekunden
- Überschreiten der Gesamtkarenz: Wertungsverlust
- Pro Sekunde Fahrzeit in einer Bestzeitprüfung (SP): 1 Sekunde
- Pro Sekunde Abweichung gegenüber einer vorgegebenen Sollzeit in Sollzeitprüfungen: 1 Sekunde
- Nichterfüllen, Auslassen oder Nichtbeenden einer SP: Max-Zeit
- DK Auslassen, Vorholen oder Nachholen: 5 Minuten
- SK Auslassen, Vorholen oder Nachholen: 1 Minute
- Kontrollkarte ändern oder beschädigen: Wertungsverlust
- Verlust der Kontrollkarte: Wertungsverlust
- Maxzeit mindestens doppelte geschätzte Fahrzeit

Service

Servicefahrzeuge dürfen bei der Ausübung ihrer Betreuungsaufgaben nicht im öffentlichen Stra-

ßenbereich tätig werden, sondern nur in den vom Veranstalter ausgewiesenen Servicebereichen.

Alle Fahrzeuge müssen ordnungsgemäß zum Straßenverkehr zugelassen sein und den geltenden Bestimmungen der StVZO entsprechen. Bei Rallyes, deren Überführungsetappen nicht den öffentlichen Strassenverkehr berühren, kann der Veranstalter auf eine Zulsungspflicht verzichten. Um eine Hubraumklasse zu bilden, müssen mind. 3 Fahrzeuge in der betreffenden Klasse starten. Klassen mit weniger als 3 Starten werden automatisch mit der nächsthöheren Klasse zusammengelegt; die höchste Klasse mit der nächstniedrigeren (z. B. Klasse 5 mit Klasse 4). Eine Zusammenlegung kann erst am Veranstaltungstag erfolgen oder muß mit der Nennungsbestätigung bekanntgegeben werden.

Info	Abkürzungen
	WP Wertungsprüfung idR. das gleiche wie eine SP
	SP Sonderprüfung idR. das gleiche wie eine WP
	OE Orientierungsetappe
	TE Transportetappe
	ZK Zeitkontrolle
	DK Durchgangskontrolle

8. Fürst von Wrede Rallye des MSC Jura am 10. April 2010

noch mehr WP-Kilometer sollen 80 Rallye-Teams in's Frankenland locken

Vorschau

in 30 Rechts 2 cut Links 5 in Rechts 5 200 Ziel; wenn der Fahrer am 10. April diese Ansage seines Copiloten zum zweiten Mal durch den Helmlautsprecher vernimmt, haben beide bereits fast 50 WP-Kilometer hinter sich gebracht, und können sich nach einem anstrengenden Rallyetag auf einen bestimmt wieder gemütlichen Ausklang in der Halle des Rallyezentrums Stopfenheim freuen.

Als im Jahre 2003 der MSC Jura im Deutschen NAVC mit seiner Debütveranstaltung 14 Rallyeteams nach Franken brachte, konnte noch niemand erahnen, was sich sieben Jahre später im erweiterten fränkischen Seenland rallyetechnisch abspielen würde. Zur achten Auflage der Fürst von Wrede Rallye sollen die Nennlisten nach der Einschreibung von maximal 80 Teams geschlossen werden, und die Chancen stehen gut, diese Vorgabe auch zu erreichen.

Was macht den großen Erfolg dieser Rallye aus? Zum einen wird sie von Jahr zu Jahr kontinuierlich weiterentwickelt.. Mehr Wertungsprüfungen, mehr WP-Kilometer, immer wieder Verbesserungen im organisatorischen Bereich, und zum anderen sind die Macher der Rallye allesamt selbst aktive Motor-

sportler und Rallyefahrer, und wissen natürlich was die Teilnehmer von einer für sie als gelungen zu bezeichnenden Veranstaltung erwarten. Auf den berühmten, und mit Sicherheit auch reichlich vorhandenen, Lorbeeren ausruhen, kommt für den MSC Jura nicht in Frage.



Vier verschiedene Wertungsprüfungen, die auch bereits aus dem letzten Jahr bekannt sind, sind jeweils zweimal zu absolvieren. Die WP Alesheim (WP 6 und 8) wurde heuer etwas abgeändert, und ist nun ca. zwei Kilometer länger. Insgesamt stehen jetzt fast 50 Kilometer Bestzeitprüfungen mit einem Schotteranteil von ca. 30 % im Bordbuch. Höhepunkt hierbei ist sicher auch heuer wieder die WP Sandsee mit sieben Kilometern Länge und einem Schotteranteil von 70 %. Jeweils vier Prüfungen werden vor und nach der einzigen Servicepause gefahren. Eine Herausforderung von Mensch und Material nicht nur seitens der Teilnehmer. Auch Organisation und Logistik müssen wie ein Uhrwerk funktionieren

um den Rallyetross in den vorgegebenen Zeitfenstern über die Prüfungen zu schleusen.

Als fester Bestandteil der Amateur Rallyemeisterschaft des Deutschen NAVC, die sich auch von Jahr zu Jahr immer größerer Beliebtheit erfreut, ist die Fürst von Wrede Rallye mittlerweile aber auch weit über die Grenzen der NAVC Rallyeszene bekannt. Für viele Teams anderer Verbände ist sie mittlerweile ein fester Bestandteil des jährlichen Terminkalenders geworden. Das Rallyezentrum Stopfenheim mit Servicepark, Abnahme und auch Siegerehrung ist wie bereits seit der ersten Rallye wieder auf dem Gelände der Spedition Fischl in Stopfenheim untergebracht. Die Einführungsrunde zum Abfahren der WP's wird von 7:30 bis 10:30 durchgeführt, und der Start zur ersten Wertungsschleife beginnt ab 11:01 Uhr.

Sollten dem MSC Jura auch dieses Jahr nicht nur alle betroffenen Gemeinden und Genehmigungsbehörden, sondern auch die Wetterplanung von oberster Stelle, wohlgesonnen sein, so steht für alle Beteiligten bestimmt wieder ein toller Rallyetag auf dem Programm.

Jürgen Volkmer

Rallye für Einsteiger

Info

Die Rallye hat sich gegenüber früheren Zeiten stark verändert. War sie ursprünglich eine Sternfahrt, in der das Team weite Strecken (meist über 1000km) zurücklegen musste, so wird heute auf Kompaktheit, kurze Wege und niedrige Kosten geachtet.

Man unterscheidet zwei Arten von Rally's, die klassische Rallye mit verschiedenen Sonderprüfungen (SP oder WP), Transportetappen (TE) und eventuel-



ler Orientierungsetappen (OE) mit einem Rallyezentrum und Fahrerlager in der näheren Umgebung des Rallyegeschehens und den Rallyesprint, bei dem eine WP mehrmals gefahren wird. Da das Fahrerlager meist in unmittelbarer Nähe ist, entfallen lange Transportetappen über öffentliche Straßen.

Wie läuft denn nun so eine Rallyeveranstaltung ab?

Nachdem man im Rallyezentrum angekommen ist und sein

Rallyefahrzeug mit den erforderlichen Ersatzteilen und Reifen im Fahrerlager verstaut und das Zugfahrzeug nebst Anhänger auf dem dafür vorgesehenen Platz abgestellt hat, begibt man sich zur Papierabnahme. Man bekommt Unterlagen für die technische Abnahme und diese sollte zügig an dem dafür vorgesehe-

nen Platz durchgeführt werden. Nach erfolgreicher technischer Abnahme geht man wieder zur Papierabnahme und holt sich sein Bordbuch ab. I.d.R. kann man anschließend mit Beifahrer und Fahrzeug zur Besichtigungstour starten. Die komplette Rallyestrecke wird nach Vorgaben des Bordbuches abgefahren und man kann die WP's besichtigen und einen Aufschrieb erstellen. Aber aufpassen, sowohl auf den TE's wie auch auf den WP's gilt die StVO und da die WP's

zu dieser Zeit noch nicht abgesperrt sind, muss mit Gegenverkehr gerechnet werden. Die Besichtigungsfahrt wird auf der Bordkarte abgestempelt. Wieder im Rallyezentrum zurück, kann man sich über Startzeiten, Starterlisten und Ähnliches informieren. Auch hält der Fahrleiter eine Fahrerbesprechung

ab, bei der auf Besonderheiten hingewiesen wird. Die Teilnahme an der Fahrerbesprechung ist Pflicht für das Team. Pünktlich zur persönlichen Startzeit muss man sich an der ersten Zeitkontrol-

le (ZK) einfinden und die Bordkarte exakt stempeln. Im Bordbuch findet man alle Zeitvorgaben für die TE's und man muss rechtzeitig an der nächsten ZK, kurz vor der ersten WP, eingetroffen sein und seine vorgegebene Sollzeit stempeln. Zwischen WP-ZK und WP-Start ist die Zeit neutralisiert und am WP-Start bekommt man die nächste Zeit in die Bordkarte eingetragen. Zu dieser Zeit wird man vom Starter gestartet und man hat die nun



folgende WP auf Bestzeit (eventuell Sollzeit) zu fahren. Das WP-Ziel ist fliegend zu durchfahren und an der darauffolgenden Durchgangskontrolle (DK) muss man anhalten und bekommt einen Kontrollstempel.

Je nach Aufgabenstellung begibt man sich nun auf dem vorgeschriebenen Weg zur nächsten WP oder zurück ins Rallyezentrum. Am Ende der Veranstaltung wird von der Zeitnahme die Bordkarte kontrolliert und Zeitabweichungen werden mit Strafpunkten belegt. Das Rallyefahrzeug wird

im Parc Fermè abgestellt und nach Ablauf der Protestfrist und erfolgter Auswertung aller gefahrener WP-Zeiten findet die Siegerehrung statt.

Welche Voraussetzungen muss der Fahrer / Beifahrer erfüllen?

Der Fahrer muss mindestens 18 Jahre alt sein und mindestens seit 6 Monaten im Besitz eines gültigen Führerscheins der Klasse B (Klasse3) sein. Der Beifahrer muss mindestens 14 Jahre alt sein. Bei Minderjährigen muss eine schriftliche Erlaubnis eines Erziehungsberechtigten vorliegen. Man kann mit Tagesausweis fahren, ein DAM-Sportfahrerausweis ist jedoch empfehlenswert. Inhaber eines

DAM-Sportfahrerausweis bekommen eine Ermäßigung auf das Startgeld und sparen sich die Kosten für einen Tagesausweis.

Geprüfte Sturzhelme und Fahreranzüge (Fia-Norm 1986 bzw.

hat.

Als Sicherheitseinrichtung ist ein Überrollkäfig mit Flankenschutz, ein im vorderen Bereich des Fahrgastraumes untergebracht 2KG Feuerlöscher, Hosenträgergurte und



Verbundglasfrontscheibe vorgeschrieben. Zusätzlich sollten Splitterschutzfolien auf den Seitenscheiben angebracht werden.

und was kostet das Ganze?

Ein Fahreranzug gibt es neu schon ab

8856-2000) für Fahrer und Beifahrer sind Pflicht.

Welches Fahrzeug brauche ich?

An NAVC Rallyeveranstaltungen darf jeder PKW ohne Altersbeschränkungen teilnehmen. Das Fahrzeug muss der StVZO entsprechen und ordnungsgemäß versichert und mit schwarzen oder roten 07er Kennzeichen, entsprechende ausländische Zulassungen für Teilnehmer mit Wohnsitz im Ausland, versehen sein. Bei Veranstaltungen, die nicht auf öffentlichen Strassen stattfinden, entfällt die Zulassungspflicht, wenn der Veranstalter dies in der Ausschreibung angegeben

ca. 300.- Euro (zB. Sandtler) und einen geprüften Sturzhelm hat bestimmt noch jeder aus der Mopedzeit. Einen Preis für ein gebrauchtes, fertiges Rallyefahrzeug zu nennen ist natürlich schwierig, da sind die Ansprüche doch sehr unterschiedlich. Aber so ab 2000Euro wird man schon was Brauchbares finden. Man sollte auch mal einen Blick in einen Katalog für Sport- und Zubehörteile werfen, damit kann man sich auch einen Überblick über zu erwartende Kosten verschaffen.

Das Nenngeld für eine Rallye beträgt etwa 60-80 Euro, dazu kommen noch die Spritkosten für die Anfahrt und für das Rallye Auto.