

Sonntag, 29. Dezember 2002 11:19 Uhr

Frischer Wind im Rallyesport



Ab 1. Januar 2003 gibt es im nationalen Motorsport eine neue Fahrzeuggruppe: die Gruppe F-2005. Ein Interview mit Alfred Gorny vom DMSB-Fachausschuss Rallye.

Brauchen wir eine neue Gruppe im Rallyesport?

AG: Ja, obwohl – oder gerade weil – wir zu viele Gruppen haben. Aber im nationalen Rallyesport ist der Sprung von der serienmäßigen Gruppe G zur freizügigen Gruppe F viel zu groß und zu teuer. Deshalb begrüßen wir die neue Gruppe als Mittelweg. Damit nicht noch mehr Klassen die Fahrer und Zuschauer verwirren, werden die Fahrzeuge der neuen Gruppe F-2005 gemeinsam mit den Fahrzeugen der Gruppe N gewertet.

Mittelfristig wünschen wir uns drei Gruppen: die Gruppe G für Serien-Autos, die Gruppe F-2005 für verbesserte Fahrzeuge und die Gruppe H für freies Tuning sowie als Auffangbecken für Fahrzeuge, die nicht in die Gruppen G und F-2005 passen.

Welche Unterschiede gibt es zwischen der neuen Gruppe F-2005 und der bisherigen Gruppe F?

AG: Tiefgreifende und teure Umbauten werden gestoppt, die neue Gruppe soll die Kosten senken. Beispielsweise darf der Zylinderkopf nicht von 2 auf 4 Ventile umgebaut werden, gibt es Einschränkungen bei Steuergeräten und Einspritzanlagen, sind sequenzielle Getriebe ebenso verboten wie Plastiktüren. Weiterhin werden die Mindestgewichte deutlich erhöht.

Warum wurden die Mindestgewichte erhöht?

AG: Das Gruppe-F-Reglement ist rund 20 Jahre alt. Mittlerweile sind die Serien-Fahrzeuge erheblich schwerer geworden, dadurch sind die alten Mindestgewichte utopisch für ein modernes Auto. Zur Zeit fährt niemand Rallyes mit einem 4er Golf, weil das Basismodell zu schwer ist, stattdessen wird die modernste Golf-Technik in Karossen vom Golf I untergebracht – eine Fehlentwicklung. Die neuen Gewichte orientieren sich an der FIA-Gruppe A, zum Beispiel 850 kg bis 1400 ccm, 950 kg bis 1600 ccm, 1050 kg bis 2000 ccm, 1220 kg bis 3000 ccm und mindestens 1280 kg über 3000 ccm. Damit bekommen auch Fahrzeuge mit neuerem

Baujahr eine Chance.

Wie wird sich die neue Gruppe F-2005 entwickeln?

AG: Ich gehe davon aus, dass sofort rund die Hälfte aller bisherigen Gruppe-F-Autos in der neuen Gruppe F-2005 starten kann. Rund ein weiteres Viertel des Rallyefahrzeug-Bestandes kann mit überschaubarem Aufwand angepasst werden.

Kann man mit den Gruppe-F-2005-Autos in den Meisterschaften mitmischen?

AG: Der DMSB hat auf unseren Vorschlag sowohl in der Rallye-Challenge als auch im Rallye-Pokal die Gruppe F-2005, in gemeinsamer Wertung mit der Gruppe N, ausgeschrieben. Natürlich können die Fahrzeuge der bisherigen Gruppen F im Rallye-Pokal und die Gruppe-H-Fahrzeuge in der Rallye-Challenge weiterhin Meisterschaftspunkte erringen.

Ist der Rallye-Ausschuss mit der neuen Gruppe F-2005 zufrieden?

AG: Die Einführung der Gruppe F-2005, die – wie der Name andeutet – erst in zwei Jahren die „alte“ Gruppe F ersetzen sollte, zum 1. Januar 2003 hat uns überrascht, ist aber ein Schritt in die richtige Richtung. Der Vorlauf für die Fahrer ist sehr kurz, das wird für einige Turbulenzen zum Saisonbeginn führen, zumal es ja auch bei den Reifen teilweise zu Neuerungen kommt: Ab 2003 sind bei den Nat.-B-Rallyes, also Rallye 200 und

Sonntag, 29. Dezember 2002 11:19 Uhr

Frischer Wind im Rallyesport

Rallyesprint, nur Reifen mit ECE-Norm zugelassen, während bei den Nat.-A-Rallyes, also in der Challenge, alles beim Alten bleibt. Allerdings wünschen wir uns im Rallyesport mehr Möglichkeiten für Innovationen.

Woran denken Sie bei Innovationen?

AG: Die Klasseneinteilung erfolgt wie seit Urzeiten nur nach Hubraum. Faktoren wie die Antriebsart oder der Treibstoff werden nicht berücksichtigt. So starten beispielsweise Fahrzeuge mit alternativen Treibstoffen wie Flüssig- oder Erdgas in der Gruppe AT-G im luftleeren Raum; sie könnten besser in der neuen Gruppe F-2005 mitfahren, wobei ein Handicap-Faktor beim Gewicht oder Hubraum gelten müsste. Ähnliches gilt für Diesel-Fahrzeuge, die rund 40% der PKW-Neuzulassungen in Deutschland ausmachen und die eine bessere Präsenz im Rallyesport verdienen – man schaue nur nach Österreich. Nur durch die Hintertür konnten wir für Diesel-Fahrzeuge eine Chance eröffnen: In die Klasse bis 3000 ccm passen die Turbo-Diesel bis 2000 ccm Hubraum, weil für Dieselmotoren der Turbofaktor nur 1,5 statt 1,7 beträgt. Die dominierenden Allrad-Turbos fahren jetzt in der Klasse über 3000 ccm.

Wird es weitere Änderungen geben?

AG: Bis zum Jahr 2005 sollen die Übergänge zwischen den Gruppen G, F-2005 und H aufeinander abgestimmt werden, die

Entwicklungen in der Gruppe F-2005 sollen genau beobachtet und notfalls die Regeln enger gefasst werden. Die Gruppe G muss dringend attraktiver werden, damit Motorsport mit kleinen Kosten möglich ist. Ich sehe es lieber, wenn die Fahrer wieder mehr Geld für Veranstaltungen ausgeben können, statt jeden Euro in die Technik zu stecken.