

Der Begriff „Rallye“

Rallye

"Rallye ist Formel-1 durch den Wald" - ganz so einfach ist die wohl spektakulärste Motorsportart dann doch nicht zu erklären, denn Rallye ist viel mehr.

Die vier berühmtesten Rennveranstaltungen der Welt kennt nahezu jedes Kind: den Formel 1-Grand Prix von Monaco, die 24 Stunden von Le Mans, die 500 Meilen von Indianapolis und - die Rallye Monte Carlo. Doch was genau ist eigentlich Rallye?

Ein wenig muß man schon in den Geschichtsbüchern zurückblättern, um die Ursprünge dieser Disziplin und damit ihr noch heute gültiges Austragungsschema zu verstehen. Rallegesport ist beinahe so alt wie das Auto selbst. Frühe Chroniken jedoch unterscheiden noch nicht zwischen Rennen und Ralleges, denn gegen Ende des vorigen Jahrhunderts waren die ersten Motorsportveranstaltungen Städterennen wie zum Beispiel „Paris - Rouen - Paris“ oder „Paris - Bordeaux - Paris“.

Im Interesse verbesserter Sicherheitsstandards, aber auch zugunsten erhöhter Zuschauerfreundlichkeit kamen alsbald geschlossene Rundstrecken in Mode: 1906 fand in der Nähe von Le Mans der erste Grand Prix statt. Parallel jedoch entwickelte sich der Motorsport auch abseits von Rundkursen weiter: Die Rallye kristallisierte sich als eigene Disziplin heraus - seit 1911 zum Beispiel gehört die Rallye Monte Carlo zu den Höhepunkten des Jahres. Doch bis in jüngere Zeit gab es immer wieder auch Wettbewerbe, die eine Mischform zwischen Rennen und Ralleges darstellten - die „Tour de France“ etwa, die sich vom Rennen in den fünfziger und sechziger Jahren zur Rallye in den Siebziger und Achtzigern entwickelte.

Bei Rundstreckenrennen steht derjenige als Sieger fest, der nach einer bestimmten Fahrzeit oder Anzahl von Runden als erster die Ziellinie überquert. Eine Rallye jedoch findet nach wie vor auf abgesperrten, in der Regel von A nach B führenden Wertungsprüfungen („WP“) statt. Die Autos starten einzeln im Minutenabstand auf die Strecke, der Gegner ist die Uhr. Die dort gefahrenen Zeiten werden sekundengenau addiert und ergeben so das Klassement. Sieger ist am Ende der Teilnehmer mit der geringsten Fahrdauer.

Zwischen den einzelnen Prüfungen führt der Weg über Verbindungsetappen durch den normalen Straßenverkehr, an dessen Vorschriften sich die Teilnehmer penibel zu halten haben. Damit sie dies auch tun, gibt es exakt definierte Zeitkorridore für jede einzelne Strecke von WP zu WP: Wer zu spät kommt, erhält für jede Minute eine Sekunde Strafzeit. Wer zu früh kommt, den bestraft das Rallye-Leben noch viel härter: Für jede Minute, die der Beifahrer zu früh stempelt, hagelt es 60 Strafsekunden.

In früheren Jahren gab es zunächst kompliziertere Wertungen, in denen zum Beispiel auch Geschicklichkeitsprüfungen als Kriterium einfließen. Dieses Verfahren jedoch war nicht sehr transparent und wurde deshalb durch die reine Zeitenwertung ersetzt.

Rallyestrecken kennen keine Gnade: Feld- oder Waldwege, Asphaltstraßen oder zugefrorene Seen kommen ebenso in Frage wie Dschungel- und Buschgebiete. Sogar in einem schwedischen Untertagebergwerk kämpften die Piloten schon um Rallye-WM-Punkte.

Die Natur der Streckenführungen - im Extremfall kann sich eine einzige Sonderprüfung über hundert Kilometer unbekanntem Terrain erstrecken - erfordert eine besondere Vorbereitung. Während Rennfahrer ihre nur wenige tausend Meter langen Rundkurse millimetergenau trainieren können, kommen Rallyepiloten nicht ohne einen Beifahrer aus: Der Mann oder die Dame auf dem „heißen Sitz“ erstellt im Training gemäß den Ansagen des Fahrers einen detailgenauen Aufschrieb, der jede Kurve, Kuppe und Gefahrenstelle, jede Brücke, jede Änderung der Straßenoberfläche und jede Bodenwelle erfaßt. Damit nicht genug: Auch die Abstände zwischen Kurven, Bremspunkten, Geschwindigkeiten und Einlenkpunkten „betet“ der „Co“ aus seinem „Gebetbuch“ vor.

Exakte Regeln zum Erstellen eines Aufschriebs gibt es nicht. Jedes Team hat ein ganz persönliches Modell verfeinert, das zumeist auf dem „1-bis-5“-System basiert. Dabei steht eine „1“ für eine Spitzkehre und eine „5“ für eine Biegung, die „voll“, also ohne Lufpen des Gaspedals genommen werden kann. Die Ziffern dazwischen, zusätzlich abgestuft mit „plus“ und „minus“, charakterisieren dazwischen liegende Kurvenkonstellationen.

Der zweifache Weltmeister Walter Röhrl zum Beispiel vertraute einem eigenen System, das sich in neun

unterschiedliche Kurvenarten gliederte: Rechts voll, Rechts, Rechts minus, Mittel Rechts minus, Mittel Rechts, Mittel Rechts plus, scharf Rechts, sehr scharf Rechts und Kehre Rechts.

Mit wissenschaftlicher Akribie ergänzen die Piloten diese grundlegenden Angaben um allerlei Zusatzinformationen, wie etwa „macht auf“, „macht zu“, „Achtung“, „Kuppe“, „geht über in“ und viele andere Kürzel. Eis- und Schotternoten, die teameigene „Spione“ kurz vor Beginn einer Prüfungen bei einer letzten Überfahrt erstellen, beschreiben zudem den aktuellen Zustand des Untergrunds so exakt wie möglich. Während der Veranstaltung liest der Beifahrer dem Fahrer über eine bordeigene Gegensprechanlage präzise den Streckenverlauf vor - Rallyesport ist Teamwork.

Rallyecross

Eine Disziplin zwischen Renn- und Rallyesport, die 1967 für das Fernsehen erfunden wurde. Auf teils befestigten, teils unbefestigten Rundkursen werden kurze Heats gefahren.

Recce

Siehe: Training

Regrouping

Planmäßige Pause im Rallye-Zeitplan. Um das Feld der Rallyeautos wieder zusammenzuführen, Verspätungen einzuholen und die nachfolgenden Autos bei Ausfällen aufrücken zu lassen, gibt es an vorher festgelegten Orten ein Regrouping. Während des Regrouping dürfen lediglich die Fahrer und Beifahrer zu den Fahrzeugen, Zuschauer und Teams müssen hinter der Absperrung bleiben.

Reifen

Laut Reglement dürfen die Reifenhersteller jedem Team pro Rallye nur zwei unterschiedliche Reifentypen anbieten – wobei mit dem Begriff “Typ” das optische Erscheinungsbild gemeint ist, unterschiedlich “weiche” oder “harte” Gummimischungen mithin also zulässig sind. Bei Asphalt-Rallyes wie zum Beispiel auf Korsika umfasst das Angebot dabei zumeist ein Trocken- und ein Nass-Profil.



Die Wahl der Pnetyphen, die von Fahrern mit so genanntem FIA A-Status genutzt werden, muss der Reifenhersteller bereits vier Wochen vor Beginn der Rallye der Motorsporthoheit → FIA mitteilen, bei Übersee-Rallyes sogar acht Wochen im voraus. Ausnahmen gestattet das Reglement lediglich bei der Rallye Monte Carlo sowie bei der Rallye England: Da die See-Alpen im Januar mit unterschiedlichsten Witterungs- und Straßenbedingungen aufwarten können, ist der Einsatz eines zusätzlichen Schnee- oder Eisreifens sowie eines Pneus für gemischte Verhältnisse gestattet.

Auf der britischen Insel ist es das launische November-Wetter, das von trocken über matschig bis hin zu verschneit und vereist – manchmal dies alles an einem einzigen Tag bunt gemischt – mit einer reichen Bandbreite unterschiedlichster Anforderungen aufwarten kann. Hier ist ein zusätzlicher Schnee-Reifen der Dimension 10/65x16 freigestellt, über dessen Einsatz jedoch die Sportkommissare entscheiden.

Restart

Der erneute Rallye-Start nach Zwangspause oder → Etappe.

Roadbook

Auch Bordbuch genannt. Genaue Beschreibung der Rallye-Route mit allen → Wertungsprüfungen und Verbindungsetappen (→ Roadsection). Im Roadbook sind die Distanzen zwischen den einzelnen → Zeitkontrollen, sowie markante Punkte auf der Route angegeben. Die Route wird mit Hilfe von Pfeilen und Symbolen beschrieben. In der Regel gibt es für jede Etappe ein ein eigenes Road-Book. Auf der Rückseite sind ein rotes Kreuz sowie ein grünes Kreuz abgedruckt - im Falle eines Unfalls sollen die Beteiligten den nachfolgenden Autos zeigen, ob sie medizinische Hilfe benötigen.

Roadsection

Engl. Begriff für → Verbindungsetappe.

Räder

Die Felgen von → World Rally Cars dürfen bei Asphalt-Veranstaltungen eine Höhe von 18 Zoll sowie eine Breite von

neun Zoll nicht überschreiten. Nur 18-Zoll-Räder dürfen aus Magnesium gefertigt werden. Der Querschnitt mitsamt Reifen darf 650 Millimeter nicht überschreiten, Spikes werden nicht mitgemessen. Felgen mit einer Breite von sechs Zoll oder weniger dürfen nicht höher als 16 Zoll sein – dies entspricht Schnee- und Eis-Bereifung. Schotterpneus sind auf 15 Zoll limitiert.

Schotterspione

Auch Eisspione, Eis-Crews oder Gravel-Crews genannt. Typisches Phänomen der Rallye Monte Carlo: Bis eine Stunde vor dem Start des ersten Wettbewerbfahrzeugs fahren die so genannten Eisspione – zumeist selbst erfahrene Rallye-Piloten und -Beifahrer – die Prüfungen ab und optimieren noch einmal den Aufschrieb. Dabei achten sie insbesondere auf Eisplatten und feuchte Stellen auf der Ideallinie, die sie in das “Gebetbuch” eintragen und an den Copiloten weiterreichen. Ein Job, der viel Erfahrung und Verantwortungsbewusstsein verlangt: Nur Routiniers erkennen, wo das Eis bis zum Start der Rallye-Autos noch abtauen wird, oder wo bislang nasse Passagen in den Schatten eintauchen und überfrieren werden.

Servicepark

Nur in sogenannten Serviceparks dürfen die Techniker der Teams in der Rallye-Weltmeisterschaft Reparaturen an den Wettbewerbsautos durchführen. In der Regel steuern die Fahrer nach rund 40 Kilometer einen Servicepark an. Vor und nach dem Service wird die Ein- bzw. Ausfahrt durch eine Zeitkontrolle überprüft. Die Servicezeit beträgt 20 Minuten. Der letzte Service des Tages (Schlußservice) dauert 45 Minuten. Nach und nach setzt sich das WM-Reglement auch bei Rallyes in der Deutschen Meisterschaft durch.



Außerhalb eines Servicepark dürfen lediglich Fahrer und Beifahrer mit an Bord mitgeführten Ersatzteilen und Werkzeug reparieren. Die Inanspruchnahme fremder Hilfe – auch wenn sie unaufgefordert zum Beispiel durch Zuschauer gewährt wird – führt unmittelbar zum Wertungsausschluss. Mechaniker, Ingenieure und weiteres Teampersonal darf sich außerhalb des Service-Parks dem Rallye-Auto nur bis auf 1000 Meter nähern.

Shakedown

Test-Wertungsprüfung vor dem Start zur eigentlichen Rallye. Innerhalb der vorgesehenen Test-Zeiten dürfen die Teams beliebig oft diese Strecke befahren, um die Abstimmung des Fahrzeugs zu optimieren.

Siegerehrung

Offizielle Siegerehrungen im Rahmen einer festlichen Abend-Veranstaltung sind inzwischen selten geworden. Um die Dauer einer Motorsport-Veranstaltung nicht in die Länge zu ziehen, wird die offizielle Siegerehrung bei vielen Rennen und Rallyes gleich nach Zieldurchlauf durchgeführt.

Slicks

Profillose Reifen für trockene Asphaltstrecken mit hohem Haftwert (weiche Gummimischung).

Sonderprüfung

Siehe: →Wertungsprüfung

Special Stage

Siehe: →Wertungsprüfung

Startreihenfolge

Nicht immer ist es von Vorteil, als erstes Fahrzeug in die → Wertungsprüfung starten zu müssen, da zum Beispiel auf Zypern oder in Australien eine feine Staubschicht den Schotterbelag verziert und noch rutschiger gestaltet. Ist die Strecke von diesem Überzug freigefahren, können die nachfolgenden Teilnehmer zumeist deutlich schneller fahren. Dies führte in der Vergangenheit zu skurilen Situationen: Rallye-Profis versuchten durch taktisches Zu-spät-Stempeln, am folgenden Tag nicht als Erste auf die Strecke zu müssen.



Um diesen Aktionen ein Ende zu bereiten, hat die Sporthoheit → FIA das Thema Startreihenfolge zu Beginn dieser Saison neu geregelt. Fortan gehen die Teilnehmer am ersten Tag einer Rallye gemäß ihrer aktuellen Platzierung in der Fahrer-WM an den Start. Am zweiten und dritten Tag entscheidet das Zwischenklassement, allerdings in umgekehrter Reihenfolge: Der 15. beginnt, und der Führende ist als 15. dran.

Strafzeit

Für verschiedene Vergehen werden Strafzeiten verhängt. Die Strafzeiten werden auf die gefahrene Gesamtzeit angerechnet und fließen in die Endabrechnung der Rallye an. Folgende Zeitstrafen sind üblich: Verspätung an einer → Zeitkontrolle, zu frühes Einfahren in einer Zeitkontrolle, Anschieben im → Parc fermé, etc.

Super Special

Eine kurze → Wertungsprüfung, die oftmals abends auf einem künstlich angelegten Kurs ausgetragen wird.

Training

Im Training (Recce. von frz. Reconnaissance) fahren Fahrer und Beifahrer mit einem Serienauto die → Wertungsprüfungen ab und machen den Aufschrieb. Seit einigen Jahren ist das Training in der Rallye-WM stark eingeschränkt. Jedes Team darf nur zweimal die Strecke abfahren, zudem gilt ein strenges Tempolimit, das mit einer satellitengesteuerten Black-Box kontrolliert wird. Prioritätsfahrer dürfen auch außerhalb des Training keine Wertungsprüfungen der Rallye-Weltmeisterschaft abfahren.

Trip-Master

Spezielle Bordcomputer, die als Wegstreckenzähler eingesetzt werden, um Distanzen zwischen Kurven oder Besonderheiten auf der Strecken auszumessen. Professionelle Copiloten setzen dieses Instrument auch während der Rallye ein, um auf Bremspunkte herunterzählen zu können.

Wertungsprüfung

Auch WP genannt. Für den normalen Straßenverkehr gesperrte Strecke, auf der die Rallye-Teams auf Zeit fahren. In der WM gehen die Top-Teams mit einem Zwei-Minuten-Abstand auf die Strecke, die folgenden Teams mit einem Abstand von einer Minute.

WM-Rallyes haben jeweils zwischen etwa zehn und 27 Wertungsprüfungen. Die Gesamtlänge aller Wertungsprüfungen einer Rallye soll 400 Kilometer nicht übersteigen. Die längsten Prüfungen in der Weltmeisterschaft sind 40 bis 45 Kilometer lang.

World Rally Car (WRC)

Beschreibt das technische Reglement für die derzeit höchste Klasse im Rallyesport. Die Gruppe A-Fahrzeuge sind rund 300 Turbo-PS stark und allradgetrieben.

Zeitkarte

Kontrollkarte, in die die gestempelten Zeiten an allen Zeitkontrollen eingetragen werden. Der Verlust einer Zeitkarte wird mit Wertungsausschluss bestraft. Die Zeitkarte während der Rallye zurückzugeben, ist gleichbedeutend mit einer Aufgabe.

Zeitkontrolle

Kontrollstelle, die alle Teams zu einer bestimmten, vorher festgelegten Zeit durchlaufen müssen. Dort steigt der Beifahrer aus, legt die Zeitkarte vor und läßt die gestempelte Zeit bestätigen. Zeitkontrollen sind in der Regel vor den Wertungsprüfungen sowie vor und nach jedem Servicepark und vor der Zielrampe.

