

Clubinformation

3 Top-Ereignisse im Jahr 2002

Liebe Mitglieder und Freunde des Motorsport-Club Daun,

3 große Ereignisse prägten das Vereinsleben des Clubs in 2002. Mit der Eifel-Rallye 2002, einem Lauf zur Deutschen Rallyemeisterschaft, begann im Juli diesen Jahres unter maßgeblicher Beteiligung des MSC Daun, als Mitglied der VG Eifel-Rallye, das turbulente Jahr. Wenige Wochen später, vom 23. 8. bis 25. 8. hatte der MSC Daun eine ehrenvolle und sicherlich schwierige Aufgabe zu bewältigen. Unter der WP-Leitung von Karl Fries, war der MSC Daun hauptverantwortlich für die Durchführung der WP 1/4 bei der Rallye-Deutschland, welche in diesem Jahr erstmals als Lauf zur Rallye-WM ausgeschrieben war. Zu guter letzt feierte der MSC Daun in diesem Jahr sein 50-jähriges Bestehen.

Die Eifel-Rallye bekam die besten Noten aller Läufe zur DRM zugeschrieben. Keine Selbstverständlichkeit in Anbetracht der Tatsache, dass die VG Eifel-Rallye hier absolutes Neuland betreten mußte. Hier zahlte sich die gute Zusammenarbeit der beteiligten Clubs der VG Eifel-Rallye aus. Zur großen Resonanz dieser Veranstaltung trug das Rahmenprogramm „30 Jahre Rallye-WM“ der IG Works Rallye Cars“ bei, die in Daun schon ein fester Bestandteil der Eifel-Rallye ist. Sicherlich auch ein persönlicher Erfolg unseres Vorsitzenden Peter Schlömer.

Wir danken allen Freunden und Helfern des MSC Daun, die durch Ihren unermüdlichen Einsatz diese Erfolge erst möglich machen und wünschen eine frohes Fest und einen guten Rutsch ins Jahr 2003.



MSC im Internet

Auch der MSC Daun kann sich den neuen elektronischen Medien nicht verschließen. Unter <http://home.t-online.de/home/nkettenhofen/msc-daun/> entsteht die zur Zeit noch inoffizielle Webseite des MSC Daun. Die Domain www.msc-daun.de ist aber bereits beantragt. Außerdem bitte ich

die Mitglieder des MSC Daun, die über E-Mail erreichbar sind, mir Ihre Mailadresse mitzuteilen. Dazu bitte eine Mail an nkettenhofen@t-online.de schicken. Im Textteil sollte nur das Wort **MSC-Mitglied** stehen (genau in der angegebenen Schreibweise).

Impressum:

Clubinformation Motorsport-Club Daun e.V. im ADAC, Ausgabe Nr. 43/2002

Herausgeber: Motorsport-Club Daun e.V. im ADAC

Vorsitzender: Peter Schlömer, Trierer Straße 4, 54550 Daun, Tel. 06592/1356 o. 3074

Redaktion: Norbert Kettenhofen, Jahnstraße 10, 40215 Düsseldorf, Tel. 0211/3850585, e-mail: nkettenhofen@compuserve.com

Einladung zur

Mitgliederversammlung des MSC Daun e.V. im ADAC

Am Samstag, dem 21. Dezember 2002 um 19:30 Uhr findet im Vereinslokal „Zum Dorfbrunnen“ in Daun, Abt-Richard-Str. 3, die diesjährige Jahreshauptversammlung statt.

Folgende Tagesordnungspunkte sind vorgesehen:

1. Begrüßung durch den Vorsitzenden
2. Festsetzung der Stimmliste
3. Bericht des Vorsitzenden
4. Bericht des Sportleiters
5. Bericht des Kassenwarts
6. Bericht der Kassenprüfer
7. Wahl eines Versammlungsleiters
8. Entlastung des Vorstandes
9. Neuwahl des Vorstandes und der Kassenprüfer
10. Beschluß über den Mitgliedsbeitrag
11. Beschlußfassung über vorliegende Anträge (*)
12. Ausblick auf Veranstaltungen des Jahres 2003

(*) Anträge zu Ziffer 11 der Tagesordnung müssen gem. § 9 Abs. 5 der Clubsatzung mindestens 8 Tage vorher beim Vorsitzenden schriftlich eingereicht werden.

Peter Schlömer

-Vorsitzender-

Anschrift: 1. Vorsitzender Peter Schlömer, Trierer Str. 4, 54550 Daun

Endlich am Ziel

Die Rallye WM in Deutschland, MSC im Einsatz bei ADAC Rallye Deutschland

Nach vielen Jahren des Hoffens, nach vielen Jahren des unermüdlichen Einsatzes bei der AVD Hunsrück-Rallye sowie bei der ADAC Rallye Deutschland war es in diesem Jahr endlich so weit. Erstmals in der Geschichte der Rallye-WM fand ein Lauf zur Rallye-Weltmeisterschaft in Deutschland statt, und mitten drin der MSC Daun. Auf Grund der erfolgreichen Arbeit der letzten Jahre, erhielt der MSC die ehrenvolle Aufgabe, die Wertungsprüfung 1 und 4 in Drohntal an der Mosel zu organisieren. Das die WP 1 keine Wertungsprüfung wie jede andere ist, kann man an der Tatsache festma-



chen, dass bei fast allen WM Läufen, die erste Wertungsprüfung wegen chaotischer Zustände an der Strecke abgebrochen, bzw. gar nicht erst gestartet wurde. Unter Führung des WP-Leiters Karl Fries, machten sich schon zu Beginn der Woche die ersten Helfer auf in Richtung Mosel. Vor der ei-



gentlichen Veranstaltung von Freitag bis Sonntag, galt es die Strecke für das Training der WM-Teams aufzubauen und das Training selbst zu kontrollieren. Für Mittwoch und Donnerstag stand dann der komplette Aufbau der Strecke auf dem Programm. Um den Zuschauerstrom frühzeitig in die richtigen Bahnen zu lenken, wurden



bereits ab Mittwochabend die ersten Vollsperrungen rund um die Uhr besetzt. Dies war vor allem deswegen nötig, um die Strecke frei von Autos und Wohnmobilen zu halten. Der Wettergott stand diesmal nicht auf unserer Seite. Bereits am Mittwoch setzte ein Dauerregen ein, der das Camp in eine große Schlammwüste verwandelte. Die rettende Idee kam vom „Altmeister“ Heribert Schlömer. Er organisierte eine LKW-Ladung grober Sägespäne aus einem nahe gelegenen Sägerwerk. Der Untergang im Schlamm war somit abgewendet.

Am Donnerstag Abend gab es dann eine große Lagebesprechung für Helfer und Streckenposten, bei der nochmals auf die große Bedeutung der reibungslosen Durchführung der WP1 hingewiesen wurde. Dieser Bedeutung wurde auch dadurch Ausdruck

verliehen, als für den Donnerstagabend ein absolutes Alkoholverbot ausgesprochen wurde. In Anbetracht der Tatsache, dass der Arbeitsbeginn für Freitag auf 5 Uhr angesetzt war, eine richtige Entscheidung. Wie nicht anders zu erwarten, liefen die beiden Wertungsprüfungen, im Gegensatz zu anderen Streckenabschnitten, ohne Probleme über die Bühne.



Nachdem am Freitag Abend die Strecke vollständig abgebaut war, konnte dann zum gemütlichen Teil der Veranstaltung übergegangen werden. Unter der musikalischen Leitung von Peter Schlömer und seinem Gesangssolisten Otmar Anschutz (Haus am See), wurde das gute Gelingen der Veranstaltung bis in die frühen Morgenstunden gefeiert.



Von Null auf Hundert im Carrera-Tempo

Die Int. ADAC Eifel-Rallye 2002 startete nach 2 Jahren Wertung zur Rallye-Challenge mit einer tollen Premiere direkt in die Spitze der Deutschen Rallyemeisterschaft durch. Viele Kenner der Deutschen Rallye-Szene behaupteten auch nach der 3-Städte-Rallye (Straubing) „die Eifel-Rallye war der beste Lauf zur DRM 2002“. Auch die Bewertung von DMSB-Beobachter Helmut Köhler war exzellent und endete mit der Aussage einer Berichterstatteerin, die bei allen Läufen zur DRM anwesend ist: „warum können wir nicht die gesamte Meisterschaft hier ausfahren und siebenmal hierher kommen?“

Dieser Erfolg ist das Ergebnis einer Teamleistung, die von den 6 Clubs der



Veranstaltergemeinschaft erbracht wurde. Der MSC Daun hat dabei in vielen Bereichen eine entscheidende Rolle gespielt und als Start und Zielort der Rallye natürlich auch auf die Streckenführung großen Einfluss gehabt. Der Club hat mit dieser Veranstaltung seinen Namen als einen der besten „Rallye-Clubs“ Deutschlands gefestigt.

Das DRM-Media-Team hat in einem Schlussbericht die Veranstaltung kommentiert:

Matthias Kahle holt Meistertitel Matthias Kahle / Peter Göbel (Skoda Octavia WRC) heißen die Deutschen Rallye-Meister des Jahres 2002. Beim sechsten von sieben Läufen zur DRM (Deutsche Rallye-Meisterschaft) reichte dem Görlitzer Kahle ein zweiter Platz hinter dem amtierenden Rallye-Europameister Armin Kremer (Ford Focus WRC), um vor der abschließenden Drei-Städte-Rallye (25.–26. Oktober 2002) uneinholbar in Führung zu gehen. 28.000 Zuschauer bei der ADAC Eifel-Rallye erlebten einen spannenden Kampf auf den selektiven und flüssigen Wertungsprüfungen rund um Daun in der Vulkaneifel, bei dem auch hinter dem

Spitzenduo hoch spannender Sport geboten wurde. Mit Carsten Mohe / Timo Gottschalk (Renault Mégane Maxi) lag im Ziel ein Kit-Car-Team auf dem dritten Rang, die frisch gekürten Deutschen Junior-Rallye-Meister Sven Haaf / Michael Kölbach (Citroën Saxo Super 1600) liefen als Vierte ein. Haaf / Kölbach übernahmen durch die Punkte für die Gesamtplatzierung und den Sieg in der Super-1600-Klasse gleichzeitig auch die zweite Position in der Meisterschaft. „Ich freue mich riesig“, strahlte der neue DRM-Champion Matthias Kahle (33) nach 133,86 WP-Kilometern im Ziel der Eifel-Rallye. „Auch, wenn wir heute im Kampf gegen Armin Kremer das Nachsehen hatten, gleicht der Titelgewinn das locker aus.“ Der Görlitzer konnte die Meisterschaft zum dritten Mal in Folge gewinnen, insgesamt ist es der vierte Titel des Deutschen Rallye-Meisters nach 1997, 2000 und 2001. Mit 240 Zählern auf dem DRM-Punktekonto vor Haaf / Kölbach (180) und Gruppe-N-Leader Hermann Gaßner (170) liegt Kahle nun uneinholbar in Führung. Möglich wurde der vorzeitige Titelgewinn auch, weil das Sieger-Team des vorausgehenden DRM-Laufs, Sandro Wallenwein / Pauli Zeitlhofer bereits auf der ersten Etappe nach einem Unfall ausgeschieden war. Nun können sich Kahle / Göbel,



wie eine ganze Reihe weiterer Teams aus der DRM, auf den Start im Rahmen der Rallye-WM vorbereiten. Bei der ADAC Rallye Deutschland (22.–25. August) kommt es dabei nicht nur zu einer Neuauflage des Duells zwischen Kahle und Kremer – auch andere DRM-Protagonisten, wie die Junior-Piloten Sven Haaf (Citroën) und Christoph Schleimer (Opel) führen ihre Fights mit einem erweiterten Rivalen-Kreis fort. Haaf gewinnt Junior-DM-Wertung Eine tolle Leistung zeigte Citroën-Youngster Sven Haaf in der Eifel. Der Windecker setzte sich als Viertplatzierte in einem stark be-

setzten Super-1600-Feld durch, sein finnischer Markenkollege aus der Junior-WM, Jussi Välimäki erreichte als



Gesamt-Siebter den zweiten Platz in der Division. Bei den Junioren wurde auch überdeutlich, wie anspruchsvoll die selektiven Wertungsprüfungen rund um Daun sind. So schied etwa Lokalmatador Christoph Schleimer (Opel Corsa Super 1600) bereits auf der ersten WP aus, nachdem seine Reifen keinen richtigen Grip entwickelten. „Kurz vor dem Ziel sind wir in einer relativ langsamen Kurve herausgerutscht und fanden uns kopfüber mitten im Wald wieder – uns ist nichts passiert, aber ich bin natürlich sehr traurig, dass wir das Potenzial des Corsa hier nicht zeigen konnten“, erläuterte der Junior des Opel Rallye Team Holzer.

Rallyesplitter – wie sich die Aktiven zur ADAC Eifel-Rallye äußerten:

Matthias Kahle (Skoda Octavia WRC) „Ich freue mich richtig auf den Fight mit Armin, denn es ist nicht vorhersehbar, wer hier gewinnt. Schade, dass die anspruchsvollsten Prüfungen gleich am Anfang kommen – da sind wir noch nicht richtig warm.“

Armin Kremer (Ford Focus WRC) „Super-Prüfungen! Die beiden ersten sind sehr anspruchsvoll und genau das Richtige um warm zu werden.“

Sandro Wallenwein (Mitsubishi Carisma Evo VI) „Die Prüfungen sind super – nach vorne muss ich mich wohl nicht orientieren, da habe ich keine Chance. Aber nach hinten wird es eng, die Kit-Cars werden hier ganz stark sein.“

Michelin sieht im neuen Reglement mehr technische Freiheiten

Karlsruhe (15.11.2002) - Mehr Spannung, größere Chancengleichheit und eine willkommene Gelegenheit, technische Kompetenz zu demonstrieren: Das sind nach Einschätzung von Michelin die Auswirkungen des geänderten Reifenreglements, das die Formel 1-Kommission - zusammen mit anderen Beschlüssen - bei ihrem Meeting Ende Oktober abgesegnet hat.

Die Revolution blieb aus - doch gerade die Modifikation des Reifenreglements birgt viele interessante Aspekte. So wird künftig mehr denn je das Know-how in der Reifenentwicklung über Grand Prix-Erfolge entscheiden. Der Beschluss der Formel 1-Kommission - der neben FIA-Chef Max Mosley und FOA-Boss Bernie Ecclestone acht Grand-Prix-Veranstalter, je ein Reifen- und Motorhersteller, zwei Sponsoren- und die Team-Vertreter angehören - besagt, dass die Reifenhersteller in der Saison 2003 jedem Team zwei verschiedene Reifentypen anbieten dürfen. Zuvor hatte Paragraph 79 des sportlichen Reglements die Auswahl auf zwei Reifentypen für alle von einem Reifenpartner belieferten Rennställe limitiert. Zudem dürfen die Pneu-Hersteller nur noch einen Typ Regenreifen pro Event mitbringen.

Aus Sicht von Michelin entfällt damit ein wesentlicher Vorteil des Wettbewerbers in der Formel 1. Der hatte seine Entwicklung ausschließlich auf ein Spitzenteam zugeschnitten. Dies resultierte zwar in den bekannten Erfolgen der Scuderia Ferrari. Auf den Boliden der anderen Partner funktionierten diese Rillenreifen aber nicht annähernd so gut, was die Wettbewerbssituation der Teams nicht erleichterte. Ganz anders Michelin: Die

Franzosen verpflichteten sich, allen ihren Partnern - darunter die Werksteams von BMW WilliamsF1, McLaren-Mercedes, RenaultF1, Jaguar Racing und Toyota - gleich hochwertiges Material zu stellen. Während die Rennställe im Mittelfeld der Konstrukteurswertung so einen Vorteil gegenüber ihren anders bereiften Konkurrenten erlangten, blieben Kompromisse im Kampf um die absolute Spitze nicht aus.

Die neue Regel erlaubt es nun, die Reifen auf jedes Chassis maßzuschneidern und die technischen Stäbe in ihrer jeweiligen Design-Philosophie zu unterstützen. Damit einher geht naturgemäß ein steigender Forschungs-, Entwicklungs- und Testaufwand. Wenn Michelin in der vergangenen Saison rund 30 verschiedene Trockenreifen-Typen zu den 17 Grand Prix bereitstellte, so dürfte diese Zahl für 2003 mit der Anzahl der Werksteams zu multiplizieren sein: Bis zu 150 verschiedene Reifenkonstruktionen und -mischungen in einer Saison sind vorstellbar. Michelin-Rennleiter Pierre Dupasquier schreckt auch vor dieser Größenordnung nicht zurück: „Wir kamen in die Formel 1, um unsere technische Kompetenz zu beweisen - nun haben wir die beste Gelegenheit dazu“, erklärt der erfahrene Rennleiter. Noch undefiniert blieb in diesem Zusammenhang, wie eventuelle Testteams der Reifenhersteller im Zuge der geplanten Testbeschränkungen eingeordnet werden.

Eine Kostenexplosion erwartet der erfahrene Motorsport-Direktor dabei nicht: „Wir machen uns wegen der neuen Regelung keine Sorgen“, so Dupasquier. „Natürlich haben wir jetzt die Möglichkeit, falls notwendig den

Reifen auf die spezifischen Anforderungen eines Autos fein abzustimmen. Aber unsere grundsätzliche Aufgabe hat sich nicht verändert: einen Reifen zu backen, der zur Strecke, den Temperaturen und den Wetterbedingungen passt.“

Wie wird sich die neue Vielfalt auf die Rennverläufe auswirken? „Es liegt in der Natur von strecken- und fahrzeugindividuellen Entwicklungen, dass es von Grand Prix zu Grand Prix Verschiebungen in der Rangordnung geben wird“, prophezeit Dupasquier.

„Vor allem wird dem Faktor Reifen ein noch größeres Gewicht und noch mehr Beachtung zukommen.“ Auch voneinander abweichende Rennstrategien können sich auszahlen: Harmonisiert zum Beispiel ein Chassis besonders gut mit extrem weichen Reifen und ordert das Team diese bei Michelin, so verspricht diese Wahl eine gute Performance im Zeittraining sowie überlegenen Renn-Speed, aber auch ein bis zwei Boxenstopps mehr. Setzt ein Designer dagegen auf ein Fahrwerk, das zum Beispiel härtere Pneus zuverlässig auf Arbeitstemperatur bringt, darf sein Team vielleicht sogar ganz ohne Reifenwechsel planen.

Eine weitere Änderung betrifft die Auswahl der Rennpneus für nasse Verhältnisse: Bislang standen so unterschiedliche Regenspezialisten wie der „Intermediate“ für gemischte Verhältnisse, der eigentliche Regenreifen sowie der so genannte „Monsun“-Tyre für wolkenbruchartige Niederschläge zur Verfügung. Ab der Saison 2003 dürfen Reifenhersteller den Grand Prix-Teams pro Rennwochenende nur noch einen dieser Schlechtwetter-Profis anbieten.

Terminkalender Formel 1

09.03.02	Australien	Melbourne	29.06.02	Europa	Nürburgring
23.03.02	Malaysia,	Kuala Lumpur	06.07.02	Frankreich	Magny-Cours
06.04.02	Brasilien	Sao Paulo	20.07.02	Großbritannien	Silverstone
20.04.02	San Marino	Imola	03.08.02	Deutschland	Hockenheim
04.05.02	Spanien	Barcelona	24.08.02	Ungarn	Budapest
18.05.02	Österreich	Spielberg	14.09.02	Italien	Monza
01.06.02	Monaco	Monte Carlo	28.09.02	USA	Indianapolis
15.06.02	Kanada	Montreal	12.10.02	Japan	Suzuka

Weltmeister ließen Rallyehistorie aufleben

28.000 begeisterte Fans erlebten eine tolle Show der Champions

Ein Geburtstagsfest der besonderen Art wurde bei der ADAC Eifel-Rallye, sechster Lauf zur Deutschen Rallye-Meisterschaft, gefeiert. 28.000 begeisterte Fans erlebten bei Demonstrationsfahrten zum 30. Jubiläum der Rallye-Weltmeisterschaft ein Revival des 'Sports der Quertreiber' mit Au-



tomobilen der jüngeren Rallyegeschichte. Prominente Teilnehmer waren die Urgesteine der Rallye-WM, Björn Waldegaard, Champion 1979, Stig Blomqvist (1984) sowie FIA WIRC-Koordinator Charles Reynolds (Renault Alpine). Insgesamt gaben sich 55 Teilnehmer aus zehn Nationen bei der Eifel Historic-Rallyeparty ein Stelldichein. Vom 70 PS starken Drei-Zylinder Zweitakt-Saab über die schon legendären, bärenstarken Gruppe-B-Boliden und bildschönen Lancia Stratos reichte die Palette der Oldies. Das stärkste Feld, das in dieser Formation bislang angetreten ist. Waldegaard: Es ist seitens, in der heu-



tigen Zeit noch so viele interessante Autos bei einer Veranstaltung zu sehen. Ein Kompliment an die Veranstalter, dass sie das ermöglicht haben.“

Die historischen Fahrzeuge, zum Teil aus ehemaligen Werksbeständen, begeisterten durch ihre professionelle Vorbereitung. Die Chauffeure zeig-

ten zudem bei den nicht auf Geschwindigkeit, sondern auf die Show ankommenden Demonstrationsfahrten auf den landschaftlich und sportlich attraktiven Strecken der Eifel-Rallye, dass ihre Schätzchen bei spektakulären Drifts in ihrem Element waren. Ein Spektakel pur mit kernig brüllenden Motoren. Es hat viel Spaß gemacht, die Zuschauer haben gejubelt, zeigte sich Stig Blomqvist begeistert von der tollen Atmosphäre. „Bei aller Liebe zum Quertreiben, muss man aber immer berücksichtigen, wie alt das Fahrzeug ist“, so der ergraute Mittfünfziger weiter. Der Schwede saß am Volant eines Ford Escort RS 1600 MK 1 (in Insiderkreisen als 'Hundeknochen' bezeichnet), der 1972 bei der quer durch Deutschland führenden Olympia-Rallye eingesetzt wurde.

Begeistert vom Flair der Eifel Histo-



ric-Rallye war auch Björn Waldegaard, 1979 auf Ford und Mercedes erster Champion der Rallye-Fahrer-Weltmeisterschaft. Der 58-jährige zeigte auf einem Zweitliter-Porsche 911 (Baujahr 1967), mit dem Walter Röhrl bereits mehrmals bei historischen Rallyes angetreten ist, die 'Hohe Schule des Quertreibens'. Dabei erntete er ebenso viel Szenenapplaus wie seine Kollegen, die dem Schweden bei der spektakulären Show keinesfalls nachstanden. Ich bin überrascht, was die alten Autos noch leisten“, so der 16-fache WM-Sieger. Ein großes Kompliment richtete Waldegaard an die Adresse der Veranstaltergemeinschaft ADAC Eifel-Rallye: „Die Veranstaltung war brillant, die Atmosphäre sehr gut. Ich werde im nächsten Jahr wiederkommen!“ Rallyeleiter Karl Fries: „Es freut uns, dass die Kombination der mo-

dernen Wagen mit den schon etwas in die Jahre gekommenen Rallyefahrzeugen bei den Zuschauern auf tolle Resonanz gestoßen ist. Wir werden auch im kommenden Jahr die 'Zeitreise durch die jüngere Geschichte des Rallyesports' wieder in das Programm der ADAC Eifel-Rallye integrieren.“

Team Lenarz/Müller: Klassensieger in der Youngtimer Rallye Trophy 2002

Jürgen Lenarz, wohnhaft in Sarmersbach und seit kurzem Mitglied im MSC Daun, erzielte mit seinem Opel Kadett C Coupe den Klassensieg in der erstmals ausgeschriebenen YOUNGTIMER RALLYE TROPHY. In der Gesamtwertung belegte er immerhin den 6. Platz. Die Fahrkünste von Jürgen Lenarz waren auch bei der ADAC Eifel-Rallye 2002 zu bewundern. Dort nahm er mit seinem Fahrzeug auch am Rahmenprogramm 30 Jahr Rallye-WM teil.



Wichtige Termine für den MSC Daun

Int. ADAC Eifel-Rallye 2003

Donnerstag, 21. August bis Samstag, 23. August 2003

MSC – Helferabend Rallye Deutschland und Eifel-Rallye

Samstag, 30. August 2003

Vulkan-Bike-Marathon

Samstag, 13. September 2003

Rallye Deutschland – Rallye WM

23. bis 27 Juli 2003

Der MSC Daun soll federführend wieder die WP Drohthal betreuen und zwar:

WP 1:

Freitag, 25.07.2003, Start 1. Fahrzeug 08.23 Uhr

WP 8:

Samstag, 26.07.2003, Start 1. Fahrzeug 08.23. Uhr

Rallye-Termine 2003

Deutsche Rallye-Meisterschaft

- 14. - 15.03 ADAC-Rallye Oberland, Schongau 1 TW
- 02. - 03.05. ADMV Pneumant-Rallye, Lutherstadt Wittenberg 2 TW
- 30. - 31.05. AvD-Rallye Sachsenring, Zwickau 1 TW
- 20. - 21.06. ADAC Saarland-Rallye, Merzig 1 TW EM 2
- 22. - 23.08. ADAC Eifel-Rallye, Daun 1 TW**
- 19. - 20.09. ADAC Castrol-Rallye, Pößneck 1 TW
- 24. - 25.10. ADAC 3-Städte-Rallye, Straubing 2 TW EM 10

Deutsche Rallye-Challenge

Region Nord

- 21. - 22.03. ADAC Welfen-Rallye, Braunschweig
- 25. - 26.04. ADAC-Rallye Vogelsberg, Schlitz
- 16. - 17.05. ADAC-Rallye Sulinger Land, Sulingen
- 08. - 09.08. ADAC-Rallye Wartburg, Eisenach
- 05. - 06.09. ADAC-Rallye Neustadt/Holstein

Region Süd

- 28. - 29.03. ADAC-Rallye Ostbayern, Bad Füssing
- 11. - 12.04. ADAC-Rallye St. Wendeler Land, Freisen
- 13. - 14.06. ADAC-Rallye Veste Coburg
- 29. - 30.08. ADAC-Rallye Niederbayern, Außernzell
- 12. - 13.09. ADAC-Rallye Inn-Chiemgau, Obing

Endläufe

- 03. - 04.10. ADMV-Rallye Erzgebirge, Chemnitz
- 17. - 18.10. ADAC-Rallye Schleswig-Holstein, Oldenburg

50 Jahre MSC Daun

In diesem Jahr feierte der MSC Daun sein 50-jähriges Bestehen. Im Rahmen des Helferabends für die Rallye Deutschland wurde das Ereignis gebührend gewürdigt. In seiner Ansprache ließ der Vorsitzende Peter Schlömer die Geschichte des Vereins Revue passieren. Dabei zeigte er den Wandel des Vereins, von den Kriegsbeschädigtenfahrten in den 50ziger Jahren, bis zur Durchführung der Eifel-Rallye als Lauf zur Deutschen Rallyemeisterschaft im Jahr 2002, auf. Als Vertreter der Verbandsgemeinde hob Herr Wißkirchen die Bedeutung der Sportveranstaltungen des MSC Daun als Werbung für die Region hervor. Armin Kohl, Vertreter des ADAC und Rallyeleiter der ADAC Rallye-Deutschland betonte die gute Zusammenarbeit zwischen ADAC und MSC Daun.

