



Clubinformation

Eifel-Rallye Höhepunkt des Jahres

Liebe Mitglieder und Freunde des Motorsport-Club Daun,

rückblickend auf das Jahr 2003, standen wieder 2 Großereignisse im Mittelpunkt des Vereinslebens.

Im Rahmen der ADAC Rallye-Deutschland, ein Lauf zur Rallye WM 2003, wurde der MSC Daun wieder mit der Organisation und Durchführung der WP-Drohntal betraut. Vom 24. bis 27. Juli war die Mosel bei Neumagen-Drohn Mittelpunkt des Vereinslebens. Wie nicht anders zu erwarten, sorgten die Mitglieder und Freunde des MSC Daun unter der Führung von WP-Leiter Karl Fries für einen reibungslosen Ablauf der beiden Wertungsprüfungen. Da auch der Wettergott in diesem Jahr mitspielte und eine Schlammschlacht wie im Jahr 2002 ausblieb, konnten alle Be-

teiligten ein positives Resümee ziehen.

Nach dem die Premiere der ADAC Eifel-Rallye als Lauf zur DRM im Jahr 2002 auf eine sehr gute Resonanz gestoßen war, galt es für die Veranstaltergemeinschaft ADAC Eifel-Rallye, sich nicht auf den Lorbeeren des vergangenen Jahres auszuruhen, sondern weiter an Verbesserungen zu arbeiten. Dies ist den veranstaltenden Clubs recht gut gelungen. Wichtigste Neuerung war die Verlegung der Veranstaltung von Samstag/Sonntag auf Freitag/Samstag. Das gab den Teilnehmern und Helfern die Gelegenheit, am Samstag einer zünftigen Siegerehrung im Festzelt beizuwohnen.

Das große Zugpferd der ADAC Eifel-Rallye ist aber nach wie vor die

Eifel-Historic Rallye. Das belegen vor allen Dingen die Zugriffszahlen auf die Webseiten der Eifel-Rallye. Großen Anteil am Erfolg dieses Rahmenprogramms hat der Vereinsvorsitzende Peter Schlömer. Die Eifel-Historic Rallyeparty hat mittlerweile internationalen Stellenwert.

Auch der Webauftritt des MSC-Daun macht große Fortschritte. Unter „www.msc-daun.de“ ist der Club im Internet vertreten. Hier gibt es neben aktuellen Informationen zum Clubleben auch einige Ausgaben der Clubinformationen der vergangenen Jahre zum Download.

Der Vorstand dankt allen Freunden und Helfern des MSC Daun, die durch Ihr großes Engagement diese Erfolge erst möglich machen.

Helferabend Eifel-Rallye

Am 3.10.2003 veranstaltete der MSC Daun den Helferabend für die Eifel-Rallye. Eingeladen waren alle Mitglieder des MSC Daun, die als Helfer bei Eifel-Rallye im Einsatz waren.

In der Grillhütte am Firmerich hatten sich zahlreiche Mitglieder eingefunden. Der Vorsitzende Peter Schlömer bedankte sich nochmals bei allen Helfern für Ihr großes Engagement bei der Eifel-Rallye. Er betonte, daß es ohne diese große Anzahl von freiwilligen Helfern nicht möglich wäre, eine solche Rallye auf die Beine zu stellen. Bei Würstchen, Spießbraten und Getränken konnte man die Eifel-Rallye nochmal Revue passieren lassen.

Aufgelockert wurde der Abend durch eine kleine Diaschau, bei der die wun-

derschönen Bilder „unseres Franzosen“ Jean Jacques Mancel gezeigt wurden, die dieser für die Eifel-Historic gemacht hatte. Gezeigt wurden Bilder von der Strecke als auch Aufnahmen von der Siegerehrung in Daun. Jean Jacques war Chefredakteur der Zeitschrift Mille Miles, die Zeitschrift rund um den Renault Alpine.



Impressum:

Clubinformation Motorsport-Club Daun e.V. im ADAC, Ausgabe Nr. 44/2003

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: clubinfo@msc-daun.de

Einladung zur Mitgliederversammlung

Am Samstag, 17. Januar 2004 um 20:00 Uhr, findet im Vereinslokal Steakhaus "Zum Dorfbrunnen" in Daun, Abt-Richard-Str. 3, die nächste 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. Entlastung des Vorstandes
8. Beschlußfassung über vorliegende Anträge (*)
9. Ausblick auf Veranstaltungen des Jahres 2004

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

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

Peter Schlömer

-Vorsitzender-

Rallye-Terminkalender 2004

12. - 13. März	ADAC-Rallye Oberland, Rallyezentrum: Schongau / Oberbayern
16. - 17. April	ADAC-Rallye Vogelsberg, Rallyezentrum: Schlitz / Hessen
30. April - 1. Mai	ADMV Pneumant-Rallye, Rallyezentrum: Lutherstadt Wittenberg / Sachsen-Anhalt
21. - 22. Mai	AvD-Rallye Sachsenring, Rallyezentrum: Zwickau, / Sachsen
18. - 19. Juni	KÜS-Saarland-Rallye, Rallyezentrum: Merzig / Saarland
16. - 17. Juli	ADAC Eifel-Rallye, Rallyezentrum: Daun / Rheinland-Pfalz
03. - 04. September	ADAC Castrol-Rallye, Rallyezentrum: Pößneck / Thüringen
22. - 23. Oktober	ADAC 3-Städte-Rallye, Rallyezentrum: Straubing / Niederbayern
20. - 22. August	ADAC Rallye-Deutschland, Lauf zur Rallye-WM 2004

Neu in 2004

Aktuelle Gesetzesneuerungen im Straßenverkehrsrecht

Pendlerpauschale

Die Kürzung der Pendlerpauschale ist im Zusammenhang mit der Steuerreform beschlossen. Ab dem 1.1.2004 (d.h. für das kommende Steuerjahr) beträgt die Pauschale ab dem ersten Kilometer einheitlich nur noch 30 Cent pro Entfernungskilometer.

Verschärfungen in Bußgeldsachen

Ab dem 1.4.2004 werden einige Verstöße härter geahndet. Bei Verstößen gegen das Handy-Verbot beim Autofahren drohen 40 • und ein Punkt im Verkehrszentralregister. Radfahrer müssen mit 25 • rechnen. Eine wichtige Neuerung betrifft Falschparker. Wer zukünftig sein Fahrzeug an Engstellen abstellt und Rettungsfahrzeuge behindert riskiert ein Bußgeld von 40 • und einen Punkt im Verkehrszentralregister. Das Nichtanlegen vorhandener Sicherheitsgurte in Reisebussen wird mit 30 • geahndet.

Justizmodernisierungsgesetz

Für den Autofahrer besonders wichtig ist die Änderung der Tilgungsfristen für Verkehrsverstöße. Zukünftig wird für die Tilgung (und damit für die Löschung der Punkte im Zentralregister) nicht mehr auf den Zeitpunkt der Rechtskraft abgestellt. Maßgeblich ist nun der Tatzeitpunkt. Damit soll u.a. verhindert werden, dass in Ordnungswidrigkeitenverfahren Einsprüche mit dem Ziel eingelegt werden, über das Datum der Rechtskraft der alten Entscheidung hinaus zu kommen. Derzeit steht ein konkreter Termin für das Inkrafttreten noch nicht fest.

Kfz-Steuer ab 1.1.2004

Von den Kfz-Steuererhöhungen zum 1.1.2004 sind nur PKW der Schadstoffstufe „EURO 2“ und höher (z. B. EURO 3 und EURO 4) betroffen. Keine Anhebungen der Kfz-Steuer gibt es für nicht oder nur bedingt schadstoffarme PKW, meist älterer Baujahre. Auch EURO 1-PKW sind erst zum 1.1.2005 von einer Kfz-Steuererhöhung betroffen.

Die aktuellen Änderungen fallen relativ moderat aus und betragen zwischen 1,22 und 1,64 • pro 100 ccm Hubraum. So erhöht sich der Kfz-Steuersatz für Benziner von 5,11 • auf 6,75 • bzw. von 6,14 • auf 7,36 •. Für Diesel-Pkw gibt es Erhöhungen von 13,80 • auf 15,44 • bzw. von 14,83 • auf 16,05 •.

Ausländischens Verkehrsrecht

Österreich

Im neuen Jahr fallen alle Kraftfahrzeuge ab 3,5 t, also auch schwere Wohnmobile unter die Lkw-Autobahn-Maut.

Italien

Ab 1. Januar müssen Autofahrer, die ihr Fahrzeug auf Autobahnen oder sonstigen außerörtlichen Straßen verlassen (z.B. wegen Panne oder Unfall), eine reflektierende Warnweste tragen.

Ab 1. Juli 2004 fällt das bislang geltende Verbot der Mitnahme von Beifahrern auf Kleinkraftfahrzeugen weg, wenn sie für zwei Personen zugelassen sind.

Spanien

Wie in Italien muss auch in Spanien bei Verlassen des Kfz (z.B. bei Panne oder Unfall) eine reflektierende Warnweste getragen werden.

Dänemark

Auf bestimmten Autobahnabschnitten wird zum 30. April 2004 das bisher geltende Tempolimit von 110 km/h auf 130 km/h angehoben.

Belgien

In Belgien gibt es ab 1. Januar 2004 eine ganze Reihe verkehrsrechtlicher Änderungen:

So muss künftig nur noch bei der Ausfahrt aus dem Kreisverkehr der Blinker betätigt werden.

Kfz mit einem zGG über 7,5 t dürfen bei Regen auf Autobahnen und mehrspurigen Schnellstrassen (von wenigen Ausnahmen abgesehen) nicht mehr überholen.

Zu Fußgängern müssen Kraftfahrer künftig einen Seitenabstand von mindestens 1 Meter einhalten.

Mit Kleinkraftfahrzeugen (maximal 45 km/h) dürfen innerorts keine Radwege mehr befahren werden.

Schweiz

Die ursprünglich zum 1. Januar 2004 vorgesehene Herabsetzung der Promille-Grenze von 0,8 ‰ auf 0,5 ‰ wurde auf den 1. Januar 2005 verschoben.

Großbritannien

Ab sofort werden bei Verstößen gegen das Handyverbot am Steuer Geldbußen von mindestens £30 erhoben.

ADAC Rallye-Deutschland 2004, Karl Fries gibt WP-Leitung ab



Auch im Jahr 2004 wird sich der MSC Daun an der Ausrichtung der ADAC Rallye-Deutschland beteiligen, wenn auch in einem anderen Rahmen als die Jahre zuvor. Nach Angaben von

Karl Fries, wird der MSC Daun beim WM-Lauf von 20. bis 22. August 2004 keine WP-Leitung übernehmen. Für ihn hat die Organisation ADAC Eifel-Rallye oberste Priorität. „Beides war aus zeitlichen Gründen nicht mehr möglich“, so die Aussage von Karl Fries. Der MSC Daun wird bei dieser Veranstaltung reine Aufgaben als Streckenposten übernehmen. Auf-

und Abbau der Prüfung werden daher entfallen. Ob und in welcher Form es wieder ein Zeltlager geben wird, ist noch nicht endgültig geklärt.

Eifel-Historic Rallye 2003

Es ist ja fast schon zur Tradition geworden, daß die int. Eifel-Rallye durch das historische Starterfeld ergänzt wird. So war es auch in diesem Jahr, wo 54 Fahrzeuge der Jahrgänge 1961 bis 1992 den Weg nach Daun gefunden hatten. Wie auch in den Jahren

tuell noch einen Servicewagen immerhin ca. 600 Euro!!! Da kann man sich denken, was der Besuch kostet. Aber die Leute waren begeistert von unserer Rallye. Vorallem waren sie darüber erfreut, daß sie voll in die Veranstaltung integriert wurden. Das

den Worte waren auch vom ersten Rallyeweltmeister (1979) Björn Waldegard und vom zweifachen deutschen Meister und Europameister Armin Schwarz zu hören. Beide waren begeistert von der lockeren Atmosphäre in Daun und werden wenn es irgendwie möglich ist auch in 2004 wieder dabei sein.

Schön war es für die Zuschauer, Björn Waldegard in der originalen Toyota Celica zu sehen, mit der er 1984 die Rallye „Elfenbeinküste“ in Afrika gewonnen hatte. Darüber war selbst Waldegard sehr gerührt. Armin Schwarz hatte seinen Lancia Delta S 4 mitgebracht, eines der stärksten Fahrzeuge, die je gebaut wurden. (Baujahr 1986, Gruppe B, Allrad, Bi-Turbo mit Kompressor, 2.100 ccm, ca. 550 PS) Der Wagen hatte letztlich auch das Ziel erreicht, obwohl einige umfangreiche Reparaturen erforderlich waren, und Schwarz so nicht alle Prüfungen fahren konnte. Aber so war das halt bei den damaligen Boliden. Da annähernd alle historischen Fahrzeuge der damaligen Zeit bei der Eifel-Rallye waren, außer Audi, hat sich Armin Schwarz dazu entschlossen, bei der Ausgabe 2004 seinen eigenen Audi S 1 mitzubringen (vergleichbar mit dem Lancia) was für die Fans sicherlich ein Genuß werden wird. Warten wir es ab, was die Eifel-Histo 2004 bringen wird. Auf jedem Fall steht diese Veranstaltung an oberster Stelle im Terminkalender der Histo, und darauf können wir stolz sein.



zuvor bewohnten die Fahrer aus 7 Nationen die Hotels „Zum goldenen Fäßchen“ und das Hotel „Stadt Daun“. Dadurch, dass alle nah zusammenwohnen, ist die Organisation und Fahrer-Verbindung wesentlich einfacher, denn die Teilnehmer sind ausschließlich Hobbyfahrer, und einige davon benötigen immer noch „Starthilfe“, um das vom Veranstalter gewollte auch umzusetzen. Dank sehr guter Organisation durch die Veranstaltergemeinschaft Eifel-Rallye läuft der Rahmen der Demonstrationsfahrten immer sehr gut. Das kommt nicht zuletzt dadurch, daß man auch als Veranstalter den nötigen Zeitplan genau erarbeitet, und so vor Überraschungen weitgehend geschützt ist.

Der Rallyefotograph Reinhard Klein, Organisator der „Slowly Sideways“ (langsam Querfahren) Truppe hatte es auch in diesem Jahr geschafft, wieder wunderschöne Autos in die Eifel zu bringen. So konnten auch endlich einmal 8 Engländer begrüßt werden, die von allen die größten Kosten für einen Besuch in Deutschland zu tragen haben. Die Überfahrt von England nach Deutschland, egal mit Tunnelzug oder Schiff kostet für ein Auto mit Rallyehänger und even-

hatten diese so auch noch nicht erlebt, auch nicht im „Rallyehochland“ England.

Die Streckenführung der 150 Wertungsprüfungskilometer kam ebenfalls sehr gut an, sodaß die meisten bestätigten, auch wieder 2004 in die Eifel zu kommen, denn wie sagten sie „Dort ist Rallye noch eine Rallye, so wie früher“! Hierüber kann der Veranstalter sehr froh sein. Diese loben-



YOUNGTIMER TROPHY 2003

Jürgen Lenarz 2. in der Gesamtwertung, 1. in der Klasse 7

Jürgen Lenarz, zumeist begleitet von seinem Beifahrer Dieter Müller, blickt auf eine erfolgreiche Motorsportsaison 2003 zurück. Mit insgesamt 3 Klassensiegen belegte er den 2. Platz in der Gesamtwertung der YOUNGTIMER TROPHY 2003.

Chronik der Saison 2003

Jürgen Lenarz gut in Form, Klassensieg in Kempenich!

Nach 2 von 6 Läufen zur Yountimer Rallye Trophy führt Clubmitglied Jürgen Lenarz aus Sarmersbach in der Gesamtwertung mit 37,28 Punkten. Nach einem Traumstart beim Auftaktrennen, der Rallye 200 "RUND UM KEMPENICH", dass er mit seinem Beifahrer Dieter Müller als Klassensieger beendete, belegte er mit seinem Opel Kadett C Coupe bei der ADAC RALLYE VOGELSBERG den 2. Platz in seiner Klasse. Als Beifahrer bei diesem Rennen war "Altmeister" Karl Fries mit von der Partie. Jürgen Lenarz bestreitet in diesem Jahr zum 2. mal diese interessante Serie.

Klassensieg und Platz 3 bei der Doppelveranstaltung XII. ADAC - Rallye „Buten un' Binnen und 38. ADAC - Visselfahrt

Mit seinem Klassensieg bei der XII. ADAC - Rallye „Buten un' Binnen und einem 3. Platz bei der 38. ADAC - Visselfahrt verteidigte Jürgen Lenarz mit seinem Beifahrer Dieter Müller den 1. Platz in der Gesamtwertung der ADAC Yountimer Rallye Trophy 2003. In der Gesamtwertung dieser Doppelveranstaltung belegten die beiden einen hervorragenden 3 Platz in ihrer Klasse und einen 15. Platz im Gesamtklassensiment.

Jürgen Lenarz und Dieter Müller mit Kurs auf den Gesamtsieg

Mit einem weiteren Klassensieg bei der 32. ADAC Rallye Oberehe baut Jürgen Lenarz seine Führung in der Gesamtwertung der Youngtimer Rallyetrophy aus. Mit seinem Opel Kadett C Coupé belegten Jürgen Lenarz und Beifahrer Dieter Müller einen hervorragenden 28. Platz in der Gesamtwertung, und das bei einem Starterfeld von 170 Autos.

Ausfall bei der Einrich Rallye

Bei der Einrich Rallye am 13.09.2003 mußten der Jürgen Lenarz und sein Beifahrer Dieter Müller einen kleine Rückschlag in der Gesamtwertung der Yountimer Rallyetrophy hinnehmen. Nach 2 von 6 WP's riss die Antriebswelle auf der Zielgeraden bei ca. 180 Km/h aus der Hinterachse raus. Der Schaden war zu groß um ihn vor Ort reparieren zu können. Dadurch fiel

Jürgen Lenarz in der Gesamtwertung auf Platz 2 zurück. Ihn trennen vor der abschließenden Rallye Köln-Ahrweiler aber nur 11,11 Punkte vom 1. Platz. Jürgen Lenarz: "Jetzt ist das Auto wieder fit für die Köln-Ahrweiler, wo ich nicht der Gejagte, sondern der Jäger bin."

Jürgen Lenarz 2. in der Gesamtwertung der YOUNGTIMER TROPHY 2003

Die Entscheidung ist gefallen. Ralf Kremer gewinnt vor Christoph Wilde und Heinz-Robert Jansen die YOUNGTIMER TROPHY 2003. Heinz - Robert Jansen heisst auch der Sieger in der YOUNGTIMER RALLYE TROPHY. Hier konnte er sich mit 0,31 Punkten Vorprung gegen Jürgen Lenarz durchsetzen. Die Gewinner der Saison 2002, Ulli Weiper / Norbert Velten belegten hier Rang drei der Gesamtwertung der Rallyespezialisten.



Gesamtergebnis

1	Jansen, Heinz-Robert	Lohmar Opel	Manta	Kl. 3	104,78
2	Lenarz, Jürgen	Sarmersbach	Opel Kadett C Coupe	Kl. 7	104,47
3	Weiper, Ulrich	Windeck	Opel Kadett C GT/E	Kl. 3	84,93
3	Velten, Norbert	Berod Opel	Kadett C GT/E	Kl. 3	84,93
5	Beinke, Jürgen	Rödinghausen	Opel Kadett C Coupe	Kl. 7	83,29
6	Heinen, Dietmar	Wuppertal	BMW 2002ti	Kl. 7	80,09
7	Kottmann, Heinz	Ratingen	Opel Kadett C GT/E	Kl. 3	76,37
8	Rudolph, Detlef	Merzig	Peugeot 104 ZS	Kl. 1	61,62
9	Wiedenhöfer, Stefan	St. Augustin	Opel Kadett C GT/E	Kl. 3	52,95
10	Kremer, Petra	Bedburg	Opel Manta	Kl. 1	49,42

Noch eine „Heckschleuder“ im MSC Daun

Die historischen Rallyeautos der 70ziger u. 80ziger Jahre hatten es schon immer Friedhelm Pinnen angetan. Deshalb war der Besuch der 2000er „Eifel-Rallye“ mit den Voraussfahrzeugen der Klein-Truppe ein entscheidender Moment für den jetzt 50-jährigen Automobilkaufmann aus Bad Honnef. Von den Fahrkünsten des MSC Urgesteins Peter Schlömer begeistert, reifte bei Ihm der Gedanke sich auch solch eine „Heckschleuder“ irgendwann mal anzuschaffen und dann mitzufahren. Ende 2000 wurde dann ein Serienfahrzeug mit Käfig in Bad Tölz angeboten und nach reiflichen Überlegungen mit den Talbotexperten Martin und Peter entschloss sich Friedhelm zum Kauf. Anzeigentext: Talbot Sunbeam Lotus 2.2, Bj. 1982 Serie II, KM 82.000, schwarz, Käfig, Alus, Sportsitze, viele Ersatzteile, kaum Rost, zum Schnäppchenpreis von 4.800,— DM. Dann ging's los.....

Um in der Klein-Truppe mitzufahren, entschloß man sich das Auto in den 82er Peugeot Werksfarben der RAC Rallye England nach und nach aufzubauen. Zuerst war es in wochenlanger Heimarbeit nötig die Karosserie komplett zu entrostern, die Kotflügelverbreiterungen zu montieren, viele Sachen zu verstärken, Käfig einzuschweißen und... und.....! Nach Originalvorlagen des damaligen Tal-

bot Werkstuners „Skip Brown“ wurde dann die Vierfarben-lackierung in Bonn aufgebracht. Nach dem Eintreffen in „Europas bekanntester Talbotwerkstatt“ in Schalkenmehren stellte



Martin fest, dass der Motor „sauer“ war. Diese Nachricht hemmte zuerst die Aktivitäten des Besitzers, jedoch musste es ja weitergehen. Nach kurzer Zeit war der Neuaufbau des Motors mit neuer Kurbelwelle, neuen Cosworth's Kolben und vielen anderen Teilen in der „Kiefer-Klinik“ erle-

digt und der erste Einsatz der Newcomer lies nicht lange auf sich warten. Die „Eifel-Rallye 2001“ konnte kommen.

Bei seinem ersten Rallyeeinsatz schlug sich der Talbot dank ausgezeichneter Vorbereitung durch Martin und dem Serviceteam um „Pitter Firmenich“ und „Bratze“ hervorragend und weitere Rallyes folgten dann im Kreis der Dauner Rallyefreunde bei der Köln-Ahrweiler, Rallye Kempenich und der Rallye Pyhrn-Eisenwurzen in Österreich. Aufgrund der technischen Verbesserungen (Bilstein-Fahrwerk, Bremsen u. Räder/Reifen) im Winter 2002/2003 macht sich der Talbot jetzt immer besser. Für 2004 planen Friedhelm und sein 16-jähriger Beifahrer- sohn Julian bereits weitere Rallyes, wobei der Höhepunkt der Saison wieder vor heimischem Publikum die „Eifel-Rallye“ in Daun sein wird.



Björn Schlömer/Benedikt Saxler bei der Köln-Ahrweiler



Als Vorauswagen bestritt das Team Björn Schlömer/Benedikt Saxler mit einem von KDS-Motorsport zur Verfügung gestellten VW Polo GTI die diesjährige Rallye Köln-Ahrweiler. Mit einer Fahrzeit um den 14. Gesamtrang konnte das Team mit einer guten Leistung auf sich aufmerksam machen. An dieser Stelle ein großes Dankeschön an KDS-Motorsport (Deutsches Rallye Junior Team), die diesen Einsatz ermöglichten

DRM öffnet sich für neue Klassen

Mit einer Reihe von Detailverbesserungen im Reglement sorgt der DMSB – Deutscher Motor Sport Bund – für beste Voraussetzungen für eine spannende Rallye-Saison. Insbesondere für Privatfahrer steht in Zukunft die Tür zur DRM weit offen: Die Zulassung zusätzlicher Fahrzeugklassen und eine Optimierung der heiß umkämpften Privatfahrer-Wertung macht eine Ausweitung der Teilnehmerfelder möglich. Doch auch innerhalb der Divisionen der Top-Fahrer ist der Weg für spektakuläre Action frei: Auch in Zukunft sind die bulligen WRC-Boliden aus der Rallye-Weltmeisterschaft startberechtigt, die Super-1600-Meisterschaft wird durch eine Ausweitung der zugelassenen Fahrzeuge noch attraktiver.

WRC-Spektakel auch in der DRM-Saison 2004

208.000 Zuschauer kamen im Jahr 2003 zu den DRM-Events (2002: 184.000 Zuschauer), um die Top-speed-Show der Driftkünstler aus der Rallye-Bundesliga zu genießen. Um den Aufwärtstrend auch im kommenden Jahr beizubehalten, wird die DRM auch 2004 für WRC-Fahrzeuge („World Rally Cars“) offen sein. Zwar sind bei Läufen zum FIA Rallye-Europa-Cup, zu dem aus der Reihe der DRM-Events die KÜS-Saarland-Rallye und die ADAC-3-Städte-Rallye zählen, keine WRC-Fabrikate mehr zugelassen. Doch die attraktiven Boliden, die ursprünglich für die Rallye-Weltmeisterschaft konzipiert wurden, können weiterhin im nationalen Championat teilnehmen. Deshalb werden die DRM-Läufe zukünftig als nationale Veranstaltungen mit internationaler Beteiligung ausgeschrieben, die Europa-Cup-Läufe werden um einen rein nationalen Veranstaltungsteil erweitert. Damit werden gleichzeitig auch neue Perspektiven für die DRM eröffnet, können nun doch auch nur auf nationaler Ebene definierte Klassen, wie die zukunftssträchtige Diesel-Division oder die für ambitionierte Privatiers geschaffene „Gruppe F2005“, bei DRM-Events antreten.

Diesel mit Turbo-Power im Rallye-Drift

Die Turbo-Diesel-Fahrzeuge sind im PKW-Markt auf dem Vormarsch: Die quicklebendigen Leichtöl-Aggregate haben in den vergangenen Jahren

nicht nur ganz erhebliche Bedeutung im Straßenverkehr gewonnen, sondern sind auch im Motorsport mittlerweile zu Höchstleistungen fähig. Die Entwicklung wird nun auch auf der Rallye-Piste nachvollzogen, in der DRM wird es ab 2004 eine eigene Division für Turbodiesel geben. Startberechtigt sind Dieselfahrzeuge mit bis zu 3.000 ccm – bei einem Turbofaktor von 1,5 macht das einen Maximal-Hubraum von 2.000 ccm. Diese Fahrzeuge dürfen nach dem Reglement der seriennahen Gruppe N vorbereitet werden und müssen ausnahmslos mit einem homologierten Rußpartikel-Filter ausgerüstet sein. Die Kandidaten für einen Start in der zukunftsweisenden Division 6 sind hoch attraktiv, haben doch eine ganze Reihe von Herstellern den motorsportlichen Wettbewerb bereits als besten Beweis für die sportlichen Qualitäten ihrer Diesel-Modelle erkannt und deshalb homologiert. Bereits heute existieren die Zulassungen zum Motorsport-Wettbewerb unter anderem für BMW 320d, VW Golf TDI, Renault Mégane DTI, Seat Ibiza TDI und Leon TDI sowie Skoda Octavia TDI, Fabia TDI.

Super-1600-Klasse wird erweitert
Ebenfalls eine attraktive Bereicherung betrifft die frontgetriebenen Boliden der Super-1600-Meisterschaft. Für die Wertung bei den bulligen Gruppe-A-Fahrzeugen mit bis zu 1.600 ccm Hubraum werden nämlich ab der Saison 2004 weitere Wettbewerber zugelassen. Neben den bislang ausschließlich punktberechtigten Fahrzeugen der FIA-Junior-Rallye-Weltmeisterschaft (FIA-Kategorie Super 1600) sind künftig auch Kit-Cars (bis Homologationsstand 31.12.2001) teilnahmeberechtigt. Sie müssen wie die Super-1600-Boliden ein Mindestgewicht von 1.000 kg und den Höchst-Hubraum von 1,6 Litern vorweisen, unterliegen jedoch technisch einfacheren Voraussetzungen. Zudem hat der DMSB die Möglichkeit, Fahrzeuge als „DMSB-Super-1600“ zuzulassen. Damit wird der Weg für Wettbewerber geebnet, die etwa in ihren Abmessungen geringfügig von den strikten FIA-Vorgaben für die Super-1600-Kategorie abweichen.

Privatfahrer-Wertung berücksichtigt begrenzte Budgets

In der Privatfahrer-Wertung der DRM haben ambitionierte Teams die Mög-

lichkeit, auch mit begrenztem Budget in einem attraktiven Umfeld um einen prestigeträchtigen Titel zu kämpfen. Weiterhin ist die Zulassungsvoraussetzung für den Fight um den Privatiers-Titel, dass eingeschriebene Piloten in den vergangenen fünf Jahren nicht unter den Top-Drei der DRM lagen, nicht als FIA-Prädikatsfahrer geführt wurden sowie zum Saisonbeginn nicht auf den ersten 15 Positionen der DMSB-Seeding-List geführt wurden. Zu dieser persönlichen Qualifikation tritt ab 2004 eine technische Komponente. Teams, die auf WRC- oder Super-1600-Fahrzeugen antreten, sind von der Privatfahrer-Wertung ausgeschlossen. Gleiches gilt für Piloten von Fahrzeugen, die auf einen Automobilhersteller oder -importeur zugelassen sind. Mit anderen Worten: Die Meisterschaft der Rallye-Gentlemen wird stärker auf ambitionierte Privatiers mit beschränktem Budget fixiert.

„F2005“: Bereicherung im Kreis der Privatiers

Zu der Optimierung der Privatfahrer-Wertung passt auch die Zulassung der Gruppe F2005, die ein kostengünstiges Reglement für ambitionierte Amateur-Piloten darstellt. Neu geschaffen als kostengünstige Alternative zur freizügigen aber aufwändigen nationalen Gruppe H, ist die Gruppe F2005 deutlich strenger reglementiert. Typische Vertreter sind Fahrzeuge älteren Datums, deren motorsportliche Zulassung (Homologation) mit dem Ende der Serienproduktion nicht mehr erneuert wurde. Unter strengen Auflagen an Fahrer- und Fahrzeugsicherheit sowie sehr begrenzten Tuning-Maßnahmen renn- bzw. rallyefertig gemacht, sind sie die idealen Sportgeräte für jene Piloten, denen eine schöne Show und der Kampf gegen die Uhr wichtiger ist, als das gute Abschneiden in der Meisterschaft. Die Fans dürfen sich damit auf eine wunderbare Drift-Show freuen, bei der etwa heckgetriebene BMW 318 is das Starterfeld erweitern. Gewertet werden die F2005-Fahrzeuge in den seriennahen Divisionen 4 (über zwei Liter Hubraum), 5 (bis zwei Liter Hubraum) und 6 (Diesel-Fahrzeuge). Teams mit Gruppe-F2005-Fahrzeugen können jedoch nur innerhalb der Privatfahrer-Wertung punkten.

Weiter Infos: www.dmsb.de