



➤ 20. Wissenswertes über Oldtimer-Rallyes und -Ausfahrten

Die meisten Veranstaltungen für Oldtimer- und Youngtimer-Besitzer sind touristische Ausfahrten, die jeder Führerscheininhaber problemlos bewältigen kann. Oft gibt es Streckenpläne oder einfache Fahrt-Anweisungen oder wenn es etwas aufwendiger organisiert ist, auch ein sogenanntes Bordbuch bzw. Roadbook, welches wir in diesem Kapitel ebenfalls kurz erklären. Bei den klassischen Oldtimer-Rallyes werden dem Fahrer und auch dem Beifahrer eine gewisse Geschicklichkeit und ein genaues Timing abverlangt, das Ganze ist aber auch kein Hexenwerk. In diesem Kapitel finden Sie ein paar Tipps für den Einstieg in das Thema. Probieren Sie es einfach mal aus – Übung macht den Meister.

20.1 Gebetbuch, Tripmaster und Chinesen-Zeichen – auf den Spuren von Oldtimer-Rallyes

Begonnen hat alles mit einer Rolle Endlospapier. Damals – 1955 – im Vorfeld der Mille Miglia, als Stirling Moss und sein Beifahrer Denis Jenkinson in zweimonatiger Arbeit einen Aufschrieb der gut 1.600 Kilometer langen Strecke erstell-

ten. Das erste „Gebet-, Bord- oder Roadbook“ war geboren. Es bestand der Überlieferung nach aus 16 Metern Papier mit Tausenden von Symbolen, die Jenkinson während der Hatz durch Italien seinem Fahrer per Gesten und Handzeichen übermittelte. Das Ergebnis der mühevollen Vorbereitung konnte sich sehen lassen: Gesamtsieg mit einer Fabelzeit von zehn Stunden, sieben Minuten

und 48 Sekunden – und damit genau 32 Minuten vor dem Zweitplatzierten, dem allein fahrenden Juan Manuel Fangio, ebenfalls auf Mercedes-Benz 300 SLR.

Im Rallye-Sport sollten noch ein paar Jahre vergehen, ehe der Nutzen eines vorab erstellten Streckenaufschriebs erkannt wurde. Während in den 20er- und 30er-Jahren Rallyes stets im Schatten der großen Straßenrennen wie Mille Miglia und Targa Florio standen und eher die extravagante Ausstattung des Fahrzeugs oder die Zahl der Passagiere bewertet wurde, standen in den 50er-Jahren zunehmend Ausdauer, Orientierungssinn und Geschicklichkeit im Vordergrund.

So war die Rallye Monte Carlo noch lange keine reine Geschwindigkeitsprüfung: Entscheidend war vielmehr die gleichmäßige Fahrweise. Die Fahrzeuge, meist leistungsstark und bequem, waren mit zahlreichen Chronometern ausgerüstet, um die vorberechnete Geschwindigkeit so genau wie möglich bis ins Ziel einzuhalten. Die Streckenführung war im Prinzip bekannt, mit Ausnahme einiger geheimer Abschnitte und versteckter Zeitkontrollen. Man musste also so genau wie möglich die Idealgeschwindigkeit einhalten. Entsprechend waren die Cockpits ausgestattet: Neben einer Vielzahl von Stoppuhren und verschiedenen Speed-Pilots gab es zahlreiche andere nützliche Hilfsmittel, wie zum Beispiel beleuchtete Kartenrollen und Lupen, Flaschenhalter, Rasierapparate, Waschgelegenheit, Kaffeemaschine und andere Dinge, die je nach Charakter der Rallye für ein wenig Komfort sorgten.

Moderne, schnelle Rallyes kamen erst ab 1960 von Schweden in den Rest Europas und waren verbunden mit berühmten Namen wie zum Beispiel Erik Carlsson, Spitzname „Carlsson auf dem Dach“. Der Spitzname basiert auf dem Kinderbuch „Karlsson vom Dach“ von Astrid Lindgren. Erik Carlsson bekam ihn, weil er zwar sehr schnell war, aber oft auch zu schnell und sich entspre-

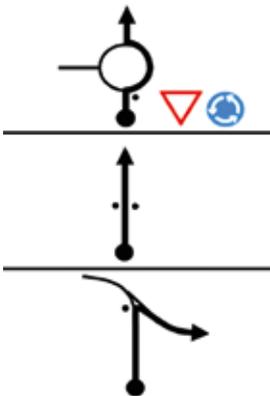
chend gerne überschlug und auf dem Dach landete. Im gleichen Jahr gewann ein deutsches Team erstmals die Rallye Monte Carlo – Schock/Möll in einem Mercedes-Benz 220 SE. Nur sechs Bergprüfungen wurden damals auf Bestzeit gefahren, sonst lagen die Schnitte der Spezial-Etappen bei 55 bis 60 km/h. Doch es war wiederum ein Engländer, der durch die Einführung des Gebetbuchs 1962 die gesamte Struktur des Rallyesports veränderte – BMC-Rennleiter Stuart Turner. Es wurde schneller, ernster und professioneller. Dazu kam ein weiteres technisches Hilfsmittel, der Trip- bzw. Twinmaster. Dabei handelt es sich um ein Gerät für die Wegstrecken-Messung, mit dessen Hilfe man Gesamt- oder Teilstrecken auf zehn Meter genau ausmessen kann. Unentbehrlich für eine genaue Orientierung und zügiges Vorankommen. Im Vergleich zum Tripmaster verfügt der Twinmaster über eine zweite Anzeige, z. B. für das zusätzliche Ausmessen der Gesamtstrecke.



Für Gleichmäßigkeitskontrollen im Stile der 50er-Jahre, wie sie heute bei Veranstaltungen wie der ADAC Rallye Stemweder Berg Historic, ADAC Bavaria Historic, ADAC Württemberg Historic, ADAC Heidelberg Historic (um nur einige zu nennen) gefahren werden, sind neben geeigneten Wegstrecken-Zählern Schnitttabellen und Stoppuhren erforderlich. Mechanische Chronometer aus der damaligen Zeit sind nicht nur optisch eine Augenweide, sondern erfüllen alle gewünschten Anforderungen. Natürlich schreibt heute nicht jede Crew ihr eigenes Gebetbuch. Das Bordbuch wird vom Veranstalter erstellt und besteht in der Regel aus den so genannten Chi-



nesen-Zeichen. Durch Richtungspfeile, die eine bestimmte charakteristische Situation darstellen (Kreuzung, Abzweigung, Kurve usw.), gibt der Veranstalter die zu fahrende Strecke vor. Die Chinesen-Zeichen werden entweder nach ihrer Reihenfolge im Bordbuch oder nach der entsprechenden Kilometerangabe abgefahren. Bei allen Chinesen-Zeichen wird die Anfahrt durch einen Punkt, die Richtung der Weiterfahrt durch einen Pfeil bezeichnet, immer nach dem Grundsatz: vom Punkt zum Pfeil fahren. Straßenkarten



sind theoretisch nicht mehr erforderlich, außer als Teil von Orientierungsaufgaben, wobei in die Karte eingezeichnete Pfeile den richtigen Weg weisen.

Kommen die Teilnehmer zu einer Zeitkon-

trolle oder zum Start bzw. Ziel einer Gleichmäßigkeitskontrolle, wird ihnen dies durch entsprechende Schilder am Straßenrand kenntlich gemacht. Ist man in der Idealzeit, kann eigentlich nichts mehr schiefgehen. Aber Fehlerquellen gibt es genug: Eine zu früh oder zu spät gedrückte Stoppuhr, ein fehlerhaft laufender Tripmaster, eine falsche Ansage des Beifahrers, ein leicht nervöser Gasfuß und anderes mehr. Letzendlich kommt es immer auf das Zusammenspiel Fahrer/Beifahrer an. Dabei gilt spätestens seit der Mille Miglia 1955 der Grundsatz: Bei Linkslenkern sitzt das Gehirn rechts. Egal ob männlich oder weiblich. In einigen ADAC Regionalclubs werden übrigens entsprechende Oldtimer- und Beifahrer-Seminare angeboten – eine Übersicht finden Sie unter:

Kontakt:
E-Mail: klassik@adac.de
www.adac.de/klassik



20.2 Zeitkontrollen, Durchfahrtskontrollen und Gleichmäßigkeitsprüfungen

Im Verlauf einer Oldtimer-Rallye durchfährt der Teilnehmer mehrere so genannte Durchfahrtskontrollen, Zeitkontrollen oder Gleichmäßigkeitsprüfungen bzw. Schnittkontrollen. Bei allen Stationen gilt es, so wenig Strafsekunden wie möglich zu erhalten. Die Stationen werden i. d. R. mit Hilfe standardisierter Kontrollschilder (gemäß FIA) am Straßenrand gekennzeichnet. Nachfolgende Schilderkunde erklärt die Bedeutungen der Symbole:

Vorankündigung Zeitkontrolle (ZK)



Mit dem Hinweisschild „Uhr auf gelbem Grund“ wird eine ZK angekündigt. Vor dem Zeichen kann gestoppt werden und ggf. die erforderliche „Stempelzeit“ abgewartet werden. Eine Minute vor der vorgegebenen Zeit kann das gelbe Schild passiert werden.

Zeitkontrolle (ZK)



Beim Hinweisschild „Uhr auf rotem Grund“ muss die Bordkarte zum Stempeln bzw. zum Zeiteintrag vorgelegt werden. Lautet die vorgegebene Stempelzeit z. B. 14:30 Uhr, dann sollte die Bordkarte zwischen 14:30,00 und 14:30,59 Uhr dem Teilnehmer vorgelegt werden.

Stempelkontrolle/Durchfahrtskontrolle (DK)



Hinweisschild „Stempel auf rotem Grund“. Bei einer DK ist lediglich die Bordkarte für einen Stempel eintrag vorzulegen. In der Regel ist eine DK im Roadbook vermerkt – je nach Veranstaltung gibt es auch so genannte geheime DKs.

Wertungsprüfung (WP)



Bei WPs müssen die Teilnehmer die Strecke mit einer vorgeschriebenen Durchschnittsgeschwindigkeit und unter genauer Beachtung der StVO fahren. Kurz vor dem Start beim Hinweisschild „Startflagge auf rotem Grund“ zur WP wird vom Zeitnehmer die Startzeit in die Bordkarte/Time Card eingetragen.

Ziel-Vorankündigung



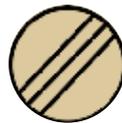
Dieses Schild „Zielflagge auf gelbem Grund“ steht in der Regel ca. 100 m vor dem eigentlichen Ziel. Bei den meisten Rallyes darf davor angehalten und die Idealzeit abgewartet werden. Nach dem Schild darf bis zum Ziel der Wertungsprüfung nicht mehr angehalten werden. Dieses Schild kann bei Gleichmäßigkeit auch durch eine gelbe Pylone ersetzt werden.

Ziel der Wertungsprüfung



Beim Hinweisschild „Zielflagge auf rotem Grund“ erfolgt die Messung per Lichtschranke oder Druckschlauch. Jede Abweichung zur Sollzeit ergibt Strafpunkte. Auch hier kann das Schild bei Gleichmäßigkeit durch eine rote Pylone ersetzt werden. Zwischen dem gelben und dem roten Zielschild darf nicht angehalten werden. Ansonsten gibt es Strafpunkte.

Ende der Kontrollzone



In der Regel darf nach den roten Schildern erst nach einigen Metern angehalten werden, was von nebenstehendem Kontrollzonenschild „3 diagonale Streifen auf beigem Hintergrund“ signalisiert wird. Vor diesem Schild stehen zu bleiben würde beim nachfolgenden Teilnehmer die Zeitmessung behindern, weshalb hier Strafpunkte drohen. Die Oldtimer-Rallyes und -Ausfahrten können im Ablauf variieren, was aus den jeweiligen Ausschreibungsunterlagen des Veranstalters hervorgeht.

20. Wissenswertes über Oldtimer-Rallyes und -Ausfahrten

20.3 Bordkarte und Bordbuch

Bei vielen Ausfahrten und Rallyes erhalten die Teams eine sogenannte Bordkarte, die genau einzuhaltende Zeitvorgaben für die Rallye vorsieht, sowie ein Bordbuch (auch Roadbook ge-

nannt), das dem Team genaue Fahrtrweisungen für die Streckenführung gibt. Nachfolgend sehen Sie beispielhaft Musterseiten aus den Unterlagen der ADAC Heidelberg Historic zur Erklärung:

Nummer und Name der Zeitkontrolle

ADAC		Bordkarte 1 Freitag, 12. Juli 2019	Start-Nr.
ZK1 WP1		Technik Museum Sinsheim	44 Min.
ZK2 WP2		Bauerbach	←
DK1		Oberderdingen Amthof	44 Min.
ZK3 WP3		Gondelsheim	←
ZK4 WP4		Liedolsheim Kartbahn	36 Min.
ZK5 WP5		Hockenheim Motodrom	45 Min.
DK2		Hockenheim Rathausstraße	←
DK3		Schwetzingen Schlossplatz	120 Min.
ZK6		Ladenburg Mittagspause Ende	←

Abschnittsfahrt
vom Start der Gleichmäßigkeits-
prüfung bis zur nächsten
Organisationskontrolle

Hinweis: Bei vielen Rallyes wird die Zeitkontrolle (ZK) auch als Organisationskontrolle (OK) bezeichnet.

So finden Sie den richtigen Weg im Bordbuch:

von der Organisationskontrolle (OK)

zur Organisationskontrolle (OK)

Vorgeschriebene Fahrzeit von OK zu OK

Abschnitt / section		OK/OC 1 Auto & Technik Museum		Zeit / time	Entf. (km)	Entf. (mi)	
1		OK/OC 2 Heilbronn - Wartberg					65
				42,29		26,28	
Entfernung (km)		distance (miles)		Richtung / direction		Information	
Total	Part	Total	Part				
17,53	0,15	10,89	0,09	↑		28,28	17,57
17,89	0,36	11,12	0,22	↶		27,92	17,35
18,28	0,39	11,36	0,24	↑		27,53	17,11
20,95	2,67	13,02	1,66	←		24,86	15,45

Entfernung von OK zu OK in km / Meilen

Durchschnittsgeschwindigkeit von OK zu OK in km / h / miles per hour

Verbleibende Kilometer / Meilen zur nächsten OK

Zusätzliche Angaben zu den Abbildungen

Schematische Abbildungen von Kreuzungen / Verkehrsschildern

20.4 Richtungsschilder

Während bei Automobil-Veranstaltungen die Strecken zumeist per Bordbuch nachzufahren sind (der Beifahrer muss die so genannten Chinesen-Zeichen lesen und dem Fahrer die Richtung weisen), werden bei Motorrad-Rallyes die Strecken meistens ausgeschildert. Dies wird von Automobilfahrern allerdings insbesondere bei nicht sportlich durchgeführten Veranstaltungen, wie beim ADAC Oldtimer-Wandern, ebenfalls sehr geschätzt. Die an den Strecken montierten Schilder mit den Symbolen „Dreieck“, „Kreis“ und „Quadrat“ geben die Richtung an:



Richtungsschild Dreieck = geradeaus fahren



Richtungsschild Kreis = rechts abbiegen



Richtungsschild Quadrat = links abbiegen



Hinweispeil / teilweise auch Richtungspfeil

20.5 FIVA-Fahrzeugpässe

Bei einigen Oldtimer-Veranstaltungen benötigt man zur Teilnahme eine „FIVA Identity Card“. Dieser vom Oldtimer-Weltverband FIVA (Fédération Internationale des Vehicules Anciens) autorisierte Fahrzeugpass belegt für den Veranstalter die Authentizität der Fahrzeuge und teilt die Fahrzeuge in verschiedene Kategorien wie etwa „Original“, „Zeitgenössisch“ oder „Nachbau“ sowie in unterschiedliche Erhaltungsgruppen ein. In dem Pass werden neben den technischen Daten auch Historie sowie etwaige Änderungen am Fahrzeug dokumentiert. Weitere Infos erhalten Sie beim jeweiligen Anbieter einer Veranstaltung mit einem FIVA-Prädikat oder unter: www.fiva.org

20.6 Ausweispapiere im historischen Motorsport

Bei Rundstreckenrennen sind so genannte Wagenpässe oder andere fahrzeugbezogene Aus-

weispapiere erforderlich. Hierbei handelt es sich in der Regel um die sportrechtliche Zulassung, die vom jeweiligen Motorsport-Dachverband vorgeschrieben wird (z. B. Deutscher Motor Sport Bund/ DMSB). Im Wagenpass sind, ähnlich dem Kfz-Brief bzw. der Zulassungsbescheinigung, die technischen Daten des betreffenden Fahrzeugs sowie der Besitzer des Fahrzeugs registriert. Bei Oldtimer-Rallyes auf Bestzeit sind ebenfalls fahrzeugbezogene Ausweispapiere erforderlich, die Fahrzeuge müssen aber auch der StVZO entsprechen (da die Veranstaltungen z. T. auch auf öffentlichen Straßen stattfinden) und eventuelle Änderungen am Fahrzeug müssen in den Wagenpapieren vermerkt sein. Weitere Infos erhalten Sie unter www.dmsb.de oder bei den jeweiligen Veranstaltern.

20.7 Gültigkeit Kfz-Kennzeichen

Natürlich müssen die bei Oldtimerrallyes eingesetzten Fahrzeuge bei allen Fahrten auf öffentlichen Straßen eine gültige Straßenzulassung besitzen. Bei internationalen und nationalen Renn-/Rallye- und Gleichmäßigkeitst Wettbewerben im Rahmen der FIA/DMSB-Gruppen haben Standard-Kennzeichen (Eurokennzeichen), Saison-Kennzeichen (innerhalb des angegebenen Zeitraumes) und H-Kennzeichen Gültigkeit. Dagegen sind rote 06er-Händler-Kennzeichen, Kurzzeit-Kennzeichen (04er oder 03er) und Ausfuhr-Kennzeichen bei solchen Veranstaltungen nicht erlaubt. Bei roten 07er-Kennzeichen gibt es bei sportlich orientierten Wettbewerben teilweise Zusatzbestimmungen – diese sollten vorher beim Veranstalter abgefragt werden bzw. sind in den Ausschreibungsunterlagen verzeichnet. Weitere Informationen zu den verschiedenen Kfz-Kennzeichen finden Sie im Kapitel „Zulassungsarten und Steuersätze“. Einige wenige Veranstaltungen haben eine Ausnahmegenehmigung vom jeweiligen Regierungspräsidenten (gem. § 70, Abs. 1 StVZO). Hier können auch Fahrzeuge ohne jede Zulassung fahren, wenn für sie eine Tageshaftpflichtversicherung abgeschlossen wurde und sie einer Technischen Abnahme vorgeführt wurden. Das

20. Wissenswertes über Oldtimer-Rallyes und -Ausfahrten

Rallyeschild wird dann zum Kfz-Kennzeichen. Die Ibbenbürener Motorrad-Veteranen-Rallye hat so eine Ausnahmegenehmigung, von der gerade bei neu erworbenen und noch nicht vollständig restaurierten Fahrzeugen gerne Gebrauch gemacht wird.

20.8 Umwelt schützen

Verantwortungsvolle Oldtimerfahrer sind umweltbewusst und achten darauf, dass ihre Schätzchen nicht unnötigerweise Öl verlieren. Veranstalter stellen in der Regel auch Ölmatten zum Unterlegen bereit, damit die Parkplätze wieder sauber verlassen werden. Der X-Oil Veranstaltungsservice vermietet zertifizierte, reinigungsfähige, undurchlässige Ölbindematten für Oldtimertreffen, Ausfahrten und Reisen. Die Matten gibt es in drei Größen, sie sind flexibel und können in einer Tasche sauber transportiert werden. Kontakt für Organisatoren: info@x-oil.de oder Tel. 05175 959 222 (ADAC-Clubs erhalten Rabatt).

20.9 ADAC Beifahrer-Fibel



Mit der Zahl der verkauften Old- und Youngtimer wächst auch die Anzahl von tourensportlichen Oldtimerveranstaltungen, und viele Neulinge stehen oft etwas ratlos am Start ihrer ersten Oldtimerrallye. Spätestens beim Blick auf

Roadbooks und Schnitt-Tabellen sehen viele der Teilnehmer im wahrsten Sinne des Wortes nur noch "Chinesenzeichen". So mancher Starter fragt sich: „Welche Bedeutung haben wohl die vielen komischen Striche und Zahlen in den Fahrtunterlagen?“

Das kann lustig sein – muss es aber nicht. Wer sich diesen Sprung ins kalte Wasser lieber ersparen möchte, ist bei einem Oldtimer-Beifahrerlehrgang gut aufgehoben. Basierend auf der Oldtimer Beifahrerfibel entwickelten erfahrene Spezialisten des Clubs ein Konzept, welches nicht nur Weisheiten wie: „Das Hirn sitzt rechts“

vermittelt sondern auch gleichzeitig für ein kurzweiliges und lehrreiches Seminar sorgt. Infos und Angebote hierzu finden Sie auf adac.de/klassik

20.10 Veranstaltungsleitfaden

Der ADAC hat einen Leitfaden für die Planung, Vorbereitung und Durchführung von Oldtimer und Youngtimer-Veranstaltungen erstellt, in dem die wichtigsten Informationen zusammengestellt sind. Das beginnt mit dem Erstellen einer Ausschreibung und Werbemaßnahmen, umfasst behördliche Genehmigungen und den Bereich Streckensicherung (Foto) und endet mit den nicht zu unterschätzenden Fragen rund um Verpflegung und das anschließende Helfertest. Wer eine Veranstaltung selbst organisieren möchte, für den empfiehlt sich der Kontakt zu einem der vielen ADAC-Ortsclubs oder Regionalclubs (siehe Seite 200).

Kontakt:
E-Mail: klassik@adac.de
www.adac.de/klassik



RacingPolicy.de

Versicherungen für den historischen Motorsport



Seit über 40 Jahren Ihr Spezialist für Oldtimer-Clubs

Veranstalterhaftpflicht

- vom Rundstreckenrennen bis hin zur motortouristischen Ausfahrt

Unfallversicherung

- Teilnehmer, Sportwarte
- Fahrerhelfer
- Funktionäre

Versicherungen für Vereine und Vorstände

- D & O Entscheider-Haftpflicht
- Vermögensschaden
- Gruppenunfall
- Rechtsschutz
- Haftpflicht

Volles Risiko? Muss nicht sein!

Jühe & Jühe GmbH
Wilhelmstraße 4
59581 Warstein
Tel. 02902/912247-0
Fax 02902/912247-50
racingpolicy@jueheujuehe.de
www.racing-policy.de



Jühe & Jühe
VERSICHERUNGSMAKLER

Wir haben für jeden
die passende Lösung...

alle Infos unter
www.racing-policy.de