



Einstiegshilfe für das Fahren von Classic-Rallyes Teil 5 - Taktik



Handwritten notes and printed documents related to classic rally driving. The documents include:

- TPP VII - Yaldos...** (Etappe 05 bei km: 8,65)
 - Fahrzeuge starten zur exakten vollen Minute (0:00:00)
 - Messpunkte und Strecke laut Lageplan im Roadbook!
 - Messpunkt: MA bis MB (ca 68m) (ca 42m) 8 Sek.
 - Streckenwert wird die „Tapenzzeit“, d. h. bei Start (A) um 10:01:00 sollten Start (MA, blaue Fahne/Zwischen WP - Start) um exakt 10:01:00 und Messpunkt MB exakt um 10:01:08 passiert werden! (Messpunkt MC exakt um 10:01:11)
 - Kein Anhalten zwischen Vorstart und Ziel!!!
- TPP VII - St. Urban: Etappe 06 bei km: 35,56**
 - Fahrzeuge starten zur exakten vollen Minute (0:00:00)
 - Messpunkte und Strecke laut Lageplan im Roadbook!
 - Messpunkte: MA bis MB (ca 41m) 8 Sek.
 - MA bis MC (ca 123m) 18 Sek.
 - MA bis MD (ca 142m) 20 Sek.
 - Streckenwert wird die „Tapenzzeit“, d. h. bei Start (MA) um 10:01:00 sollten Start (A, blaue Fahne) um exakt 10:01:0 und Messpunkt MB exakt um 10:01:08 passiert werden! (Messpunkt MC exakt um 10:01:16, Messpunkt D exakt um 10:01:19)
 - Kein Anhalten zwischen Vorstart und Ziel!!!
- 8. KARAWANKEN CLASSIC** (28. - 30.05.2015)
 - Übernahme der Fahrerlaubnis für die Teilnahme an der Rallye
 - Zeitplan: Donnerstag 28.05.2015, Freitag 29.05.2015, Samstag 30.05.2015
 - Startzeiten: 13:00 bis 16:30 Uhr
- REGELN**
 - Führen vom Start... (Mittelschleife)
 - Sticht Grund für's Verlieren: „Jah Mann Start“ im 1-Minuten-Rund
 - MA (Start) bis MC ca 25 m in 10 Sek.
 - MB bis MD ca 80 m in 10 Sek.
 - MC bis ME (Ziel) ca 23 m in 10 Sek.

Ratgeber für dies und das – Taktik und Technik

Gerhard Riedl

2014 und 2015	ÖMVV-Staatsmeister der Klasse E, offen – Beifahrer
2015 und 2016	Vize-ÖMVV-Staatsmeister der Klasse E, Sanduhr – Beifahrer
2014 und 2016	2. Platz in der Rally&More Classic Trophy – Beifahrer
2016 und 2017	3. Platz in der MX-5 Trophy – Beifahrer
2017	ÖMVV-Staatsmeister der Klasse E – Beifahrer
2017	3. Platz in der Rally&More Classic Trophy – Beifahrer
2018 und 2019	2. Platz in der Rally&More Classic Trophy – Beifahrer
2019	1. Platz in der Mannschaftwertung der Ungarischen Meisterschaft

Taktik? Welche Taktik? Und Technik? Schon wieder Technik?

Ja und noch Mal ja! Beides ist in einem bestimmten Ausmaß notwendig, wenn man besser werden will.

Es geht bei der Taktik aber nicht darum jemand anderen auszustechen, sondern darum, wie man die Fahrten anlegt, worauf man achten sollte, wie man sich das Leben leichter machen kann und im Endeffekt zu besseren Ergebnissen ohne es sich schwerer zu machen.

Die Technik in diesem Ratgeber bezieht sich nur auf Fahrtechnik, Zähltechnik usw. Also auf Fertigkeiten, die (schon wieder) uns das Leben leichter machen sollen.

Wenn es leichter wird, sowohl für FahrerIn, wie auch für BeifahrerIn, kann es nur besser und entspannter werden. Neben den Ergebnissen steigt auch der Spaßfaktor.

Vorbereitung

Am Beginn einer Rallye ist es immer sehr nett mit den Freunden und Kollegen zu plauschen, Geschichten auszutauschen und sich einfach mal zu freuen.

Alles gut und alles richtig, aber eine Rallye gehört auch vorbereitet und danach ist viel Zeit für nettes Geplauder und Gedankenaustausch.

Ein paar Dinge habe ich schon in den anderen Ratgebern angesprochen – also verzeiht, wenn es da und dort vielleicht eine Wiederholung gibt, aber es wird auch sicher viel Neues dabei sein.

Für mich ist ein essentieller Punkt in der Vorbereitung in jedem Fall früh am Veranstaltungsort zu sein.

Manchmal hat der frühe Wurm einen Vogel, aber bei einer Rallye einfach ein wenig mehr Zeit als die Spätkommer und damit weniger Stress.

Ein wichtiger Punkt in der Vorbereitung sind die Zeitkontrollen. Also wann müssen wir spätestens oder genau wo sein.

Diese Information bekommt man entweder explizit in Form einer Liste. Besonders hervorheben möchte ich hier zum Beispiel die Höllental Classic – hier gibt es eine perfekte Liste im Roadbook mit allen Zeiten für alle Startnummer. Man muss also nicht mehr rechnen.

Bei anderen Rallyes steht die Information auch im Roadbook.

Zum Beispiel bei der Karawanken Classic steht im Roadbook im passenden Feld „TSP I „Velden“, ETS + 19 Min“

Was heißt das? TSP heißt „Timing-Sonderprüfung“, ETS heißt „Etappenstart“. Damit heißt der ganze Satz – Die Timingsonderprüfung Römisch 1 beginnt 19

Minuten nach eurer individuellen Startzeit. Hier muss man rechnen.

Achtung! Es steht zum Beispiel auch „TSP XII, ETS + 97 Min“.

Das heißt dann 97 Minuten nach dem Start der Etappe.

97 Minuten sind 1 Stunde und 37 Minuten. Aufpassen – Fehler mit falschen Rechnungen von Stunden und Minuten werden immer wieder gemacht. Auch von etablierten Teams!

Diese Zeiten schreibe ich auf PostIts und klebe sie ins Roadbook.

Damit habe ich jederzeit den Überblick wann wir bei der nächsten Prüfung oder Zeitkontrolle sein müssen. Das Ganze ohne immer wieder auf Listen nachschauen zu müssen oder durch Listen blättern zu müssen.

Kann man so machen – muss man nicht. Es beruhigt aber ungemein.



Wichtige Dinge im Roadbook mit Markierstift sichtbar machen ist ein gutes Mittel, um Stress während des Wettbewerbs zu vermeiden.

Ganz beliebt sind die sogenannten „Speed Controls“, also Stellen, an denen eure Geschwindigkeit gemessen wird und die Einhaltung der Vorgaben kontrolliert wird.

Das ist etwas, das gern übersehen wird. Da gondelt man ganz entspannt durch die Gegend und irgendwann kommt die Frage von der Fahrerseite „sollte nicht eine Speed Control kommen?“ – Uuups – übersehen und schon sammelt man kräftig Punkte.

Eine manchmal unangenehme Frage von der Fahrerseite ist „**haben wir eh noch Zeit?**“ und dann sollte man als Beifahrer flott eine passende Antwort parat haben.

Nichts ist schlimmer als auf der Etappe getrödelt zu haben, um dann mit hängender Zunge und jenseits der StVO grad noch eine Zeitkontrolle zu erwischen oder noch schlimmer, ein paar Sekunden zu spät zu kommen. Diese Punkte kann man sich leicht sparen.

Ich rechne mit meist die Durchschnittsgeschwindigkeit bis zur nächsten Zeitkontrolle aus, schreibe sie mir ins Roadbook und überprüfe hin und wieder, ob wir noch in der Zeit sind.

Eine Faustformel – wenn die Minuten bis zur Kontrolle gleich oder kleiner sind als die Kilometer ist es unbedingt angesagt Gas zu geben. Das ist eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 60 km/h oder schneller und das ist nur sehr schwer zu schaffen.

Ein paar Beispiele:

30 km – 30 min. – Stress! 60 km/h
30 km – 36 min. – Achtung! 50 km/h
30 km – 45 min. – geht gut! 40 km/h
30 km – 60 min. – Alles cool! 30 km/h

Oder anders ausgedrückt:

1:1 – 60 km/h
1:1,5 – 40 km/h
1:2 – 30 km/h

Alles errechnet mit den bekannten Formeln:

$$\text{Schnitt} \left(\frac{\text{km}}{\text{h}} \right) = \frac{\text{Strecke in Metern} \times 3,6}{\text{Zeit in Sekunden}}$$

$$\text{Strecke in Metern} = \frac{\text{Schnitt} \left(\frac{\text{km}}{\text{h}} \right) \times \text{Zeit in Sek.}}{3,6}$$

$$\text{Zeit in Sekunden} = \frac{\text{Strecke in Metern} \times 3,6}{\text{Schnitt} \left(\frac{\text{km}}{\text{h}} \right)}$$

Hilfreich ist es abschätzen zu können, wie die Straße auf der weiteren Etappe aussieht. Auf einer breiten, mehrspurigen Bundesstraße ist ein 60er Schnitt kein großes Problem. Sind ein paar Ortsdurchfahrten zu absolvieren, kann es schon eng werden.

Geht es über enge Bergstraßen oder kleine, asphaltierte Wirtschaftswege, wird es sich fast nicht mehr ausgehen.

Lange Timingprüfungen

Es gibt viele Arten von Timingprüfungen und eine sehr spezielle Form sind die „langen Timingprüfungen“, die sich nicht auf einem abgesperrten Platz abspielen, sondern oft über viele Kilometer und lange Zeiten gehen können.

Hier ein Beispiel aus der Karawanken Classic.

Pkt.	Ges. km	Diff. km	Ges. mls	Strecke	Anmerkung	Rest km
50	31,31	0,85	19,45	Loiblpass		14,61
49	30,46	1,06	18,92	Feistritz im Rosental		15,46
48	29,40	0,40	18,27			16,52
47	28,995	0,027	18,02	SP 01 Ziel	6:06	16,915
46	28,968	0,299	18,00		6:02	16,942
45	28,669	2,459	17,81	ÖDK Kraftwerk Feistritz i. Ros.	00:52	17,241
44	26,210	0,104	16,29			19,700
	26,106	0,300	16,22	Wellersdorf		-26,106
2	25,806	0,061	16,04		0:32	20,104
1	25,745	0,051	16,00	SP 01 Start ETS + 44 Min	SP 01 Zeit 366 Sek Meter 3.250	

Was ist hier alles zu sehen?

Zum Ersten – dieses Roadbook wird von unten nach oben gelesen!

Unten rechts die Vorgaben:

SP 01

Zeit: 366 Sek.

Meter: 3.250m

Nach 6 Minuten und 6 Sekunden soll die Lichtschranken in einer Entfernung von 3.250m genau durchfahren werden.

Mit der bereits bekannten Formel berechne ich einen Schnitt von ungefähr 32

km/h (exakt 31,967 km/h), aber diese Angabe ist nur zur Orientierung, damit wir nicht zu langsam unterwegs sind.

Natürlich fahren wir diese Prüfung nicht mit der Schnittgeschwindigkeit, weil ja unterwegs nicht gemessen wird und wir „nur“ die Endzeit richtig erwischen müssen.

Ich rechne für mich aber für wichtige Wegpunkte die Durchfahrtszeit mit dieser Schnittgeschwindigkeit aus. Auch wieder nur zur Orientierung um sicher nicht zu langsam unterwegs zu sein.

So zum Beispiel in Zeile 45 – nach 2.924m 5:28 wäre unsere späteste Durchfahrtszeit.

Zu sehen ist auch, dass unsere Startzeit um 12:21 ist – SP 01 Start ETS + 44 Min.

ETS bedeute „Etappenstart“

Wie fahren wir die Prüfung?

Start um 12:21, bei der Durchfahrt durch die Lichtschranke Stoppuhr starten und Wegstreckenzähler auf Null.

Unser Wegstreckenzähler zeigt 2 Werte, einer ist die Wegstrecke seit dem Etappenstart und den zweiten verwende ich für Prüfungen oder auch „nur“ für die Navigation, weil ich ihn bei jedem Wegpunkt auf Null setze.

Wenn man mit dem Tageskilometerzähler fährt, dann den Startwert der Prüfung notieren und nicht nullen. Mit diesem Wert navigieren. Im Roadbook stehen ohnehin die Entfernungen ab Etappenstart. Ich muss diese nur noch mit meiner Abweichung korrigieren, um besser navigieren zu können.

Wir fahren in solche Prüfungen eher schnell, auf jeden Fall schneller als der errechnete Schnitt, weil ja immer etwas dazwischenkommen kann. Wir sind im normalen Verkehr unterwegs!

Erst gegen Ende der Prüfung schauen wir drauf, dass wir nicht mehr zu früh ankommen.

Während der langen Fahrt halte ich meinen Fahrer auf dem Laufenden und sage ihm, wie viel wir zirka zu schnell sind. Zum Beispiel – 20 Sekunden zu schnell. Ich sage auch immer dazu, wie weit wir noch zu fahren haben. Diese Ansage muss nicht auf den Meter genau sein! „500m und 10 Sekunden zu schnell“ sollte reichen.

Ich sage auch regelmäßig die Entfernung zum Ziel und die Zeit bis zur Zielzeit.

Zum Beispiel:

1km – 1:30
500m – 45 Sekunden
300m – 27 Sekunden

Je nach Situation beginne ich auf die Zielzeit hin zu zählen. Wie im Beispiel: 55, 56, 57, 58, 59, 60, 1, 2, 3, 4, 5, 6 ...

Meist beginne ich mit „noch 30 und xx m“, und ab 20 sek bis zum Ziel zähle ich auf die Zielzeit zu. Spätestens, wenn die Lichtschranke zu sehen ist, muss der Fahrer, die FahrerIn, Bescheid wissen und braucht diese Ansagen.

Im Beispiel müssen wir 4 Sekunden (27m) vor dem Ziel nochmal links abbiegen. Also beginne ich schon früher zu zählen, weil diese 4 Sekunden sicher nicht ausreichen würden, um genau zu treffen. Umso wichtiger sind die Ansagen davor.

Auch bei langen Timingprüfungen darf man innerhalb der Prüfung nicht stehen bleiben, außer die Verkehrssituation verlangt ein Anhalten. Im Sichtbereich der Lichtschranken ist es nicht erlaubt und wird normalerweise auch mit Strafpunkten geahndet.

Ein Abbiegen kurz vor dem Ziel ist sicher eine gute Möglichkeit überschüssige Zeit

abzuwarten. Aber Vorsicht! Nicht zu spät kommen – die Uhr tickt unerbittlich!

Die Kurzversion – schnell in die Prüfung und am Ende abwarten. Ansagen auf der Strecke über noch zu fahrende Strecke und verbleibende Zeit und die letzten 20 Sekunden genau zählen.

Grundsätzlich sind diese langen Timingprüfungen spannend, wenn sie nicht zu häufig verwendet werden. Leider kommt es auch vor, dass das Ziel auf der linken Straßenseite zum Beispiel in einer Verkehrsbucht ist. Das halte ich für extrem unfair, weil links zufahren immer die Gefahr mit sich bringt, dass man durch Gegenverkehr behindert wird. Damit ist so eine Prüfung in Wirklichkeit unberechenbar.

Timingprüfungen

Es gibt verschiedene Methoden, wie man diese Prüfungen fahren kann. Mit ausreichend Übung führen sie aber alle zum Erfolg.

Man kann langsam auf die Messstelle zufahren und dann mit viel Gas drüber „hüpfen“. Das es funktioniert zeigen viele Fahrer, die perfekte Zeiten damit fahren.

Man kann schnell auf die Messstelle zufahren und sich quasi drüber bremsen. Auch das funktioniert.

Oder man kann den gesamten Parcours ganz rund und gleichmäßig fahren. Das schaut von außen sehr gediegen aus und ist wahrscheinlich die beste Methode auf schlechtem Untergrund, wie zum Beispiel auf Schotter.

Egal für welche Methode man sich letztendlich entscheidet – Übung ist extrem wichtig.

Für mein Gefühl ist die Methode des runden und gleichmäßigen Fahrens die beste,

aber das ist halt wirklich eine Sache des Geschmacks.

Die Zeiten, die wir fahren müssen, schreibe ich bei der Vorbereitung auf kleine PostIts und die kleben bei der Prüfung am Armaturenbrett.

Am besten die PostIts vor der Prüfung nochmal mit den Vorgaben laut Roadbook vergleichen. Es soll schon vorgekommen sein, dass man bei der Vorbereitung einen Fehler gemacht hat.

Geheime Timingprüfungen

Die geheimen oder auch sehr geheimen und super geheimen Prüfungen sind allesamt nicht angekündigte Timingprüfungen auf der Strecke oder in „normalen“ Timingprüfungen oder direkt im Anschluss an andere Prüfungen.

Das Wesen ist eben, dass sie geheim sind, aber trotzdem kann man in Grenzen abschätzen, wo sie sein können oder wo sie eher nicht sein werden.

Auf einer mehrspurigen Bundesstraße werden sie wahrscheinlich nicht sein. Generell eher nicht da, wo anderer Verkehr die Lichtschranken auslösen kann.

Führt aber die Strecke über eine nette Bundesstraße und biegt dann plötzlich auf einen Güterweg, habe ich die Stoppuhr auch schon in der Hand. Ich habe eine Stoppuhr ohnehin immer in Griffweite!

Führt eine Timingprüfung um ein Gebäude, hinter das man nicht sehen kann, ist es wahrscheinlich, dass dort eine Geheime aufgestellt ist.

Am besten – immer bereit sein!

Übrigens – manche reden in dem Zusammenhang von „Titkos“ (=Titkosch) – so heißen diese Prüfungen in Ungarn und hat sich von dort in die Hirne der „Ungarnfahrer“ eingepägt.

Einfach ist es noch, wenn bei jeder Geheimen die gleiche Zeit zu fahren ist. Schwieriger, wenn jedes Mal eine andere Zeit gefordert ist. In dem Fall kleben wir sowohl fahrer- wie auch beifahrerseitig je ein PostIt mit den Zeiten und streichen immer sofort die erledigten Zeiten durch.

Warum auf jeder Seite? Einmal, damit immer ein Zettel im Blickfeld ist und zweitens, falls einer runterfällt, ist immer noch der zweite zu sehen.

Schnittprüfungen

Wir fahren nach der Methode mit Schnitttabelle auf Papier und Ansagen alle 100m.

Ein Problemkreis ist die Navigation in Schnittprüfungen.

Wie auch schon weiter oben beschrieben, hat unser Wegstreckenzähler 2 Anzeigen. Die eine zeigt den Kilometerstand seit dem Start und die andere stelle in am Beginn der Schnittprüfung auf Null und damit zeigt sie mir den Kilometerstand in der Prüfung.

Wichtig ist es die Anzeige möglichst genau am Start zu Nullen!

In der Vorbereitung fertige ich 2 Sätze von PostIts für die Prüfung – einer für mich und einer für den Fahrer.

Auf meine kleinen PostIts zeichne ich nur das Chinesenzeichen für Abbiegen und klebe dieses Pickerl an die richtige Stelle auf der Schnitttabelle. Damit habe ich die wichtigen Navigationspunkte immer im Blick und auch im Gefühl, wann es soweit ist ohne den Blick von der Tabelle nehmen zu müssen.

Die PostIts für den Fahrer kleben dann natürlich am Armaturenbrett und zeigen den Kilometerstand ab Etappenstart und das entspricht auch dem Roadbook und sie zeigen auch die Chinesenzeichen.

Damit wissen sowohl Fahrer und Beifahrer über die Navigation in der Prüfung Bescheid.

Sollte auf einem der PostIts ein Fehler sein, wird man darauf aufmerksam und kann noch reagieren.

Seit wir nach dieser Methode fahren hatten wir nie wieder ein Navigationsproblem in Schnittpfungen.

Eine andere Methode ist die Schnittpfabelle in eine Klarsichthülle zu stecken und die Navigationspunkte direkt auf die Hülle mit einem wasserfesten Stift zu schreiben. Der Fahrer benutzt trotzdem seine eigenen PostIts am Armaturenbrett.

Wieder andere Teams schreiben die Infos direkt auf die Schnittpfabelle und haben jede Menge Kopien dabei.

Wichtig ist aus meiner Sicht, dass beide, Fahrer und Beifahrer, für die Navigation zuständig sind.

Mein Job als Beifahrer ist es dem Fahrer möglichst oft (100m) und möglichst genau zu sagen ob und wie viel wir zu schnell und zu langsam sind. Da bleibt dann auch noch Zeit zu sagen "in 300m Kreuzung, recht fahren" und dann muss ich schon wieder Stoppen, Zeit ablesen, mit Tabelle vergleichen und ansagen. Der Fahrer ist aber vorgewarnt, dass etwas kommt und kann mit seinen Informationen weitermachen. Teamwork eben!

Es gibt aber viele Wege zum Erfolg und sicher kein Patentrezept, aber Anregungen. Schaut euch an, wie das andere lösen und die meisten geben auch gern Auskunft.

