

Folgende Änderungen sind unter anderem im DMSB-Rallye-Reglement 2019 (DMSB-RR) vorgenommen worden. Die folgenden Erläuterungen und Darstellungen hat Alfred für euch mal aufbereitet.

## 1. Schikanen

Schikanen – auch als Bremskurven bezeichnet - sind unbeliebt bei Rallyefahrern. Aber an bestimmten Stellen sind sie aus Gründen der Sicherheit notwendig, zum Beispiel zum Absenken der Geschwindigkeit vor Gefahrenstellen oder um an Rundkurs-Ausfahrten ein Kreuzen der Ideallinien zu verhindern.

In zwei Punkten hat der Fachausschuss Rallye jetzt Wünsche der Fahrer umgesetzt. Erstens wird der Mindestabstand zwischen zwei Elementen einer Schikane, der bisher 7,50 Meter betrug, auf 10 Meter vergrößert. Damit wird dem Umstand Rechnung getragen, dass die Rallye-Fahrzeuge in den letzten zwanzig Jahren länger und breiter geworden sind.

Zweitens wird die Bestrafung modifiziert. Bisher gab es generell 30 Sekunden Strafzeit für jeglichen Verstoß gegen die Schikanen-Regeln. 2019 werden Unterschiede gemacht: Wenn ein Element der Schikane, zum Beispiel ein Plastik-Gatter oder ein Pylon, umgeworfen oder aus der Markierung verschoben wird, gibt es nur 10 Sekunden Strafzeit. Weiterhin 30 Sekunden Strafzeit werden zugeteilt, wenn der Fahrer komplett an der Schikane vorbeifährt oder die Schikane „abräumt“ oder bei einer abgeräumten Schikanen voll durchfährt, ohne zu bremsen und ohne die vorgeschriebene Linie zu beachten.

### Im Wortlaut:

#### DMSB-RR Anhang VI

**„Der Abstand zwischen Elementen einer Schikane ist mindestens 10 Meter.“**

#### DMSB-RR Anhang VI, Abs. 2

**„Umwerfen oder vollständiges Verschieben (bspw. aus der Grundmarkierung) eines oder mehrerer Teil der Bremskurve/Schikane: 10 Sekunden Zeitstrafe.“**

**„Auslassen eines oder mehrerer Teile der Bremskurve/Schikane: 30 Sekunden Zeitstrafe. Nichteinhaltung der vorgeschriebenen Streckenführung gemäß Road Book: 30 Sekunden Zeitstrafe.“**

## 2. Gruppe G

Vor 35 Jahren wurde die Gruppe G für (fast) serienmäßige Fahrzeuge geschaffen – als preiswerte Möglichkeit im Breitensport. Besonderes Merkmal ist die Einteilung nach dem Leistungsgewicht anstelle der sonst üblichen Hubraumklassen. Ein Jahrzehnt lang boomte die Gruppe G, doch seit vielen Jahren kümmern die Serienautos bei einem Anteil von nur 15% im Rallye 35/70-Bereich dahin, im Nat-A-Bereich sogar nur 3%.

Zu den Gründen zählen die erheblichen technischen Entwicklungen in den letzten 35 Jahren wie Turbomotoren, Allradantrieb, vor allem aber die elektronischen Fahrhilfen, die einem rallye-mäßigen Fahren oftmals im Wege stehen. Wie das Gruppe-G-Reglement weiter entwickelt – und kontrolliert – werden kann, ohne das Prinzip „Serie“ zu opfern, soll im kommenden Jahr beim DMSB diskutiert werden. Einigkeit herrscht aber darüber, dass angesichts der Kostensteigerungen bei den „Verbesserten“ die Gruppe G gestützt und gefördert werden muss. Dazu gibt es erste Entscheidungen.

Wichtig für Gruppe-G-Fahrer und –Interessenten ist zunächst einmal ein Punkt, der **nicht** geändert wird. Ursprünglich sollte der KFP auch für die Gruppe G am 01.01.2019 zur Pflicht werden; dieser Beschluss ist rückgängig gemacht worden, so dass **Gruppe-G-Fahrzeuge weiterhin ohne KFP** starten können.

Die Freigabe der Reifen (siehe Punkt 6) gilt ab 01.01.2019 auch für die Gruppe G (anders als zunächst vorgesehen); natürlich müssen die Reifen in der Zulassung eingetragen sein.

Eine seit vielen Jahren geforderte Änderung tritt jedoch am 01.01.2019 endlich in Kraft: Der **Innenraum** darf ausgeräumt werden. Einzelheiten regelt Art. 16 des Gruppe-G-Reglements. Dafür gibt es zwei wichtige Gründe. Zum einen dient die Entfernung brennbarer Stoffe im Innenraum der Sicherheit. Zum anderen können die heute üblichen Überrollkäfige mit A-Säulen-Abstützungen und Flankenschutz sowie die Sitzkonsolen und Gurtbefestigungen nur schwer oder gar nicht ohne Zerschneiden von Rücksitzen und Verkleidungen eingebaut werden. Dank der neuen Regel wird der Einbau einfacher. Allerdings müssen entstehende Öffnungen abgedeckt werden.

Einen positiven Nebeneffekt stellt die Gewichtsersparnis beim Ausräumen dar. Hier müssen die Fahrer allerdings aufpassen, dass das Gewicht innerhalb der Grenzen für die jeweiligen LG-Klassen bleibt.

### **Im Wortlaut:**

#### **Technische Bestimmungen – Gruppe G Art. 16**

**„Für Rallye: Die komplette Rücksitzbank/Rücksitze dürfen entfernt werden. Die Seriengurte, die Hutablage, der Teppichboden und das Dämmmaterial am Fahrzeugboden dürfen entfernt werden. Die serienmäßige Türinnenverkleidung und die hinteren Seiteninnenverkleidungen dürfen aus Metallblech mit einer Stärke von mindestens 0,5 mm, aus Kohlefaser mit einer Stärke von mindestens 1 mm oder aus einem anderen festen und nicht brennbaren Material mit einer Mindestdicke von 3 mm bestehen. Die Mittelkonsole, Armaturenbrett und der Fahrzeughimmel müssen unverändert bestehen bleiben. Das ursprüngliche Fahrzeuggewicht gem. Fahrzeugliste Gruppe G in Verbindung mit Art. 6 darf nicht unterschritten werden. Das Fahrzeug muss weiterhin vollumfänglich der StVZO entsprechen.“**

### **3. Gelbe Flagge**

Umlernen müssen Fahrer und Veranstalter bei den Flaggensignalen im Rallyesport. Ab 2019 gibt es in Deutschland zwei Flaggen, die rote Flagge für Neutralisation und die gelbe Flagge zur Warnung vor Gefahren.

Jeder Zuschauer, jeder Streckenposten, jeder Fahrer kennt die gelbe Flagge. Sie warnt vor Gefahrenstellen. In den letzten Jahren bekam GELB jedoch auch eine zusätzliche Bedeutung: Wem GELB gezeigt wurde, für den wurde die Wertungsprüfung neutralisiert; er hatte mit reduzierter Geschwindigkeit weiter zu fahren und erhielt eine „faire Zeit“. Was als Mehr an Sicherheit gedacht war (nämlich das langsame Vorbeifahren an Gefahrenstellen) führte zu einem Weniger an Sicherheit, weil die – in der Regel gut geschulten - Streckenposten oft keine gelben Flaggen mehr erhielten und somit nicht effektiv warnen konnten. Ersatzweise wurde mal mit den Armen gerudert, mal ein Warndreieck geschwenkt, mal eine weiße Flagge mit rotem Dreieck gezeigt. Damit ist jetzt Schluss.

Auf Deutschlands Rallyepisten wird die gelbe Flagge 2019 wieder so eingesetzt wie früher: Jeder Streckenposten kann bei plötzlichen Gefahren GELB zeigen, zum Beispiel wenn ein Fahrzeug im Graben steckt, eine Ölspur erkannt wird oder Personen auf der Strecke sind. GELB ist nur eine Gefahrenanzeige, sie bedeutet nicht die Neutralisierung der Wertungsprüfung. Der Fahrer muss sich bei GELB auf ein Hindernis einstellen, fährt aber ansonsten (sofern nicht die Strecke blockiert ist) die Wertungsprüfung auf Bestzeit – also ohne „faire Zeit“ - zu Ende.

Selbstverständlich bleiben die Vorschriften zum Verhalten bei einem Unfall, die im Artikel 40.2 und 40.3 geregelt sind, davon unberührt. Hier hat die Hilfeleistung eindeutig Vorrang. Die betroffenen Fahrer erhalten dann eine „faire Zeit“.

Diese GELB-Regel ist eine nationale Regel im DMSB-Bereich, die bei Rallyes mit FIA-Prädikat und bei Rallyes im Ausland nicht gilt. In der Ausschreibung einer Rallye wird festgelegt, ob die nationale DMSB-Regel oder die internationale FIA-Regel für Flaggenzeichen gilt (Art. 40.5).

**Im Wortlaut:**

### DMSB-RR Art. 40.5.2 – Gelbe Flagge

„Für DMSB-genehmigte Veranstaltungen ... gelten die nachfolgenden Regelungen. Jeder Standort der Sportwarte der Streckensicherung sollte mit mindestens einer gelben Flagge ausgerüstet sein.“

„Passiert ein Fahrer eine geschwenkte oder stillgehalten gezeigte gelbe Flagge und/oder ein entsprechender Warnhinweis wird elektronisch durch das Tracking System im Fahrzeug angezeigt, ist davon auszugehen, dass eine Gefahr auf oder neben der Strecke besteht. Die Flaggen werden von gekennzeichneten Sportwarten jeweils vor dem betreffenden Ereignis gezeigt und/oder ein entsprechender Warnhinweis den betroffenen Fahrern elektronisch durch das Tracking System im Fahrzeug angezeigt.“

„Die Art. 40.2 und 40.3. bleiben von dieser Regelung unberührt.“

## 4. Rote Flagge

Neu in Deutschland ist die Verwendung der roten Flagge im Rallyesport. Die rote Flagge übernimmt die Bedeutung der gelben Flagge aus dem letzten Jahr.

Das bedeutet im Klartext: ROT wird auf Anweisung der Rallyeleitung gezeigt, wenn eine Gefahren- oder Unfallstelle gemeldet worden ist, und zwar an den Hauptfunkposten davor oder an der Einfahrt in einen Rundkurs.

ROT bedeutet für den Fahrer die Neutralisierung der Wertungsprüfung. Er fährt mit verringerter Geschwindigkeit zum Ziel, bei Rundkursen nimmt er den direkten Weg zum Ziel. Möglicherweise muss er an einer Unfallstelle Hilfe leisten gemäß Artikel 40.2 und 40.3. Wer ROT sieht, erhält eine „faire Zeit“ zugeteilt.

Ein relativ seltener Fall kann passieren, wenn die rote Flagge wieder eingezogen wird. Dann kann ein Fahrer, dem kein ROT mehr gezeigt wurde, auf ein langsam fahrendes Team, das ROT gesehen hat, auflaufen und darf in vollem Tempo überholen.

Die DMSB-Regelung zur roten Flagge entspricht der FIA-Regel. Im internationalen Bereich wird schon seit zwei Jahren ausschließlich die rote Flagge verwendet; dort gibt es jedoch keine gelbe Flagge!

**Im Wortlaut:**

### DMSB-RR Art. 40.5.3 – Rote Flagge

„Die Rote Flagge wird dem Fahrer auf Anweisung des Rallyeleiters oder WP-Leiters gezeigt.“  
„Die Flaggen werden an allen Hauptfunkposten gezeigt, die sich vor dem betreffenden Ereignis befinden. Die Hauptfunkposten sind im Road Book gekennzeichnet und die Sportwarte tragen eine eindeutige Kennzeichnung.“

„Passiert ein Fahrer eine geschwenkte oder stillgehalten gezeigte Rote Flagge und/oder ein entsprechender Warnhinweis wird elektronisch durch das Tracking System im Fahrzeug angezeigt, muss er sofort die Geschwindigkeit stark verringern und wenn erforderlich (z.B. kein „OK“-Zeichen an einer Unfallstelle) anhalten. Es gilt Überholverbot. Es ist davon auszugehen, dass eine Gefahr auf oder neben der Fahrbahn besteht und die Strecke blockiert ist.“

„Die Flaggen werden von gekennzeichneten Sportwarten jeweils vor dem betreffenden Ereignis gezeigt und/oder ein entsprechender Warnhinweis den betroffenen Fahrern elektronisch durch das Tracking System im Fahrzeug angezeigt. Erhalten die Fahrer das Flaggensignal auf elektronischem Weg im Fahrzeug angezeigt, so müssen sie dies durch Drücken der „OK“-Taste bestätigen.“

„Ist ein Anhalten nicht erforderlich, muss unter Beachtung schnellerer nachfolgender Fahrer zum Ende der Wertungsprüfung gefahren werden. Das Passieren der Roten Flagge ist am STOP der Wertungsprüfung bekannt zu geben.“

„Bei Rundkursen ist die Wertungsprüfung unmittelbar an der Ausfahrt Richtung Ziel zu verlassen, auch wenn die vorgeschriebene Rundenzahl noch nicht absolviert wurde. Den Anweisungen der Sportwarte und der Fahrer von Interventionsfahrzeugen, insbesondere Anweisungen zum Anhalten an Rundkurseinfahrten, muss Folge geleistet werden.“

### DMSB-RR Art. 40.5.4

„Jedes Team, dem nachweislich die Rote Flagge gezeigt wird und das seine Geschwindigkeit entsprechend anpasst, erhält eine faire Zeit gemäß Artikel 30 RyR. Fahrer, die diese Regelung nicht befolgen, erhalten eine Strafe nach Ermessen der Sportkommissare.“

## 5. Klasseneinteilungen

Die wichtigste Änderung tritt bei der Klasseneinteilung ein. Denn aus bisher 19 DMSB-Klassen in den Jahren 2017 und 2018 werden nur noch 9 Klassen im Jahr 2019, die als NC 1 bis NC 9 bezeichnet werden.

### 5.1 DMSB-RR: Anhang V3 – Klasseneinteilung für Rallye 35:

#### 5.1.1 Gruppen F und CTC/CGT und K

Fahrzeuge der DMSB-Gruppe F, der DMSB-Gruppe CTC/CGT und historische Fahrzeuge nach FIA-Anhang K werden gemeinsam gewertet.

Aus der Gruppe CTC/CGT dürfen teilnehmen (Jahr = Homologationsjahr):

Divisionen 1+2 = Tourenwagen der Gruppen 1 und 2 von 1966 bis 1981

Divisionen 3+4 = GT-Fahrzeuge der Gruppen 3 und 4 von 1966 bis 1981

Divisionen 6+7 = Tourenwagen der Gruppen A und N von 1982 bis 2011

Division 8 = GT-Fahrzeuge der Gruppe B von 1982 bis 1990 – mit unten genannten Ausnahmen

Divisionen 11+12 = Super 1600 und Gruppe-A-Kit-Cars bis 2011

Sonderregelungen: Super 1600, Kit-Cars und Gruppe-A-Fahrzeuge mit sequenziellem Getriebe werden eine Hubraumklasse höher eingestuft, zum Beispiel startet ein Renault Mégane Maxi mit 1998 cm<sup>3</sup> in der Klasse NC 2 bis 3000 cm<sup>3</sup>. Fahrzeuge der FIA-Gruppe N über 2000 cm<sup>3</sup> starten in der Klasse NC 1.

Von den Fahrzeugen nach Anhang K mit FIA-HTP sind – vereinfacht dargestellt – die Tourenwagen und GT-Fahrzeuge der Gruppen 1-4 bis 1981 sowie die Fahrzeuge der Gruppen N, A und B bis 1990 zugelassen. Ausgenommen sind wie in der Gruppe CTC/CGT jene 7 Gruppe-B-Autos, die nach wie vor von der FIA gebannt sind: Audi Sport Quattro, Peugeot 205 T16, Citroen BX 4TC, Ford RS 200, MG Metro 6R4, Lancia Delta S4 und Subaru XT Turbo.

Die Klasseneinteilung erfolgt nur nach Hubraum, die Antriebsart spielt keine Rolle mehr. Die Faktoren für Turbomotoren von 1,7 (Benzin) und 1,5 (Diesel) bleiben unverändert.

Klasse NC 1: über 3000 cm<sup>3</sup> bis 3500 cm<sup>3</sup> (CTC/CGT und K: über 3000 cm<sup>3</sup>)

Klasse NC 2: über 2000 cm<sup>3</sup> bis 3000 cm<sup>3</sup>

Klasse NC 3: über 1600 cm<sup>3</sup> bis 2000 cm<sup>3</sup>

Klasse NC 4: über 1400 cm<sup>3</sup> bis 1600 cm<sup>3</sup>

Klasse NC 5: bis 1400 cm<sup>3</sup>

### 5.1.2 Gruppe G

Die Gruppe G wird ohne Änderungen in der eigentlichen Technik weitergeführt; über das erlaubte Ausräumen haben wir bereits in Punkt 2 informiert. Die leistungsschwächste Klasse (bisher G12) entfällt; hier ist 2018 ohnehin nur ein einziges Auto aufgetaucht.

Klasse NC 6: LG-Klasse 1, Leistungsgewicht kleiner als 9 kg/kW (bisher G8)

Klasse NC 7: LG-Klasse 2, Leistungsgewicht zwischen 9 und 11 kg/kW (bisher G9)

Klasse NC 8: LG-Klasse 3, Leistungsgewicht zwischen 11 und 13 kg/kW (bisher G10)

Klasse NC 9: LG-Klasse 4-7, Leistungsgewicht größer 13 kg/kW (bisher G11/12)

### 5.2 DMSB-RR: FIA-RC-Klassen

Die FIA-Klassen werden wie bisher getrennt gewertet. Bei Rallye 35/70 entfällt die Klasse RC2, die Gruppe-N-Fahrzeuge über 2000 cm<sup>3</sup> werden in Klasse NC 1 gewertet.

Klasse RC3: R3C, R3T, R3D, R2C, Super 1600

Klasse RC4: R2B (Saug- oder Turbomotor), Gruppe N bis 2000 cm<sup>3</sup>

Klasse RC5: R1B, R1A, Gruppe N bis 1600 cm<sup>3</sup>

### 5.3 DMSB-RR: Anhang V4 – Abweichungen bei Rallye 70

Bei Rallye 70 sind nach Anhang V4 des Rallye-Reglements außerdem zugelassen: Super 2000 in der Klasse RC3 (abweichend von der FIA-Einteilung!) und die „alten“ R4-Fahrzeuge (CTC-Division 16) von Mitsubishi und Subaru in der Klasse NC 1.

### 5.4 DMSB-RR: Anhang V1 – Abweichungen bei National-A-Rallyes

Nach Anhang V1 des Rallye-Reglements gibt es bei Nat.-A-Rallye folgende Änderungen gegenüber der Rallye 70: In der Klasse NC 1 gibt es keine Einschränkung bis 3500 cm<sup>3</sup>, zugelassen sind Fahrzeuge über 3000 cm<sup>3</sup>. Zugelassen sind außerdem CTC/CGT-Fahrzeuge der Divisionen 9 (GTN von 1989 bis 2007), 13 (GT2 von 1996 bis 2011) und 14 (GT3 von 1996 bis 2011). Gruppe-N-Fahrzeuge über 2000 cm<sup>3</sup> starten bei Nat.-A-Rallyes in der Klasse RC2 entsprechend der FIA-Klassen.

### 5.5 Generelle Bestimmungen

Unverändert gelten die DMSB-Bestimmungen über die maximale Leistung von 300 PS (mit 5% Toleranz). Sofern das minimale Leistungsgewicht von 3,4 kg/PS nicht unterschritten wird, ist die maximale Leistung bei Nat.-A-Rallyes frei, bei Rallye 35/70 liegt sie bei 354 PS (mit 5% Toleranz).

## 6. Reifen

Ab 2019 entfällt die Vorschrift, dass bei Rallye 35/70 nur Reifen mit E-Kennzeichnung benutzt werden dürfen.



Die Gründe dafür, dass der DMSB die E-Pflicht nach zwanzig Jahren abgeschafft hat, sind mehrschichtig. Zum einen verbergen sich hinter dem „E“ unterschiedliche Normen. Entscheidend war aber, dass der Markt für E-Reifen in bestimmten Bereichen nicht oder mangelhaft abgedeckt ist. Das betrifft sowohl bestimmte Reifengrößen, mehr noch bestimmte Reifentypen wie Regenreifen oder Schotterreifen.

Grundlage für die Freigabe der Reifen war die Einführung des KFP, der die Eintragung von speziellen Reifen ermöglicht. **Denn natürlich gilt für alle Reifen die Bestimmung, dass sie im KFP und in den Zulassungspapieren eingetragen sein müssen.**

**Die Freigabe gilt auch für Fahrzeuge der Gruppe G.** Das war anfangs nicht vorgesehen, weil in der Gruppe G der KFP nicht vorgeschrieben ist, aber die Freigabe sorgt für einheitliche Bestimmungen für alle Gruppen.

Die Artikel, in denen bisher die Verwendung von „E-Reifen“ bei Rallye 35/70 vorgeschrieben wurden, sind im Anhang IV des Rallye-Reglements sowie in den Reifenbestimmungen der DMSB Gruppen G und F gestrichen. Für historische Rallye-Fahrzeuge nach FIA-Anhang K sind die Reifenbestimmungen im Artikel 8.4. des Anhang K festgelegt.

---

### **Anmerkung:**

*Alle hier gemachten Ausführungen wurden nach bestem Wissen erstellt und erläutert, sind aber natürlich nicht rechtsverbindlich.*

**Es gelten grundsätzlich die offiziellen Dokumente des DMSB.**

*Das komplette Rallye-Reglement kann von der Downloadseite des DMSB unter [www.dmsb.de](http://www.dmsb.de) heruntergeladen werden. Mittlerweile ist auch das komplette DMSB-Handbuch Automobilsport veröffentlicht worden, was ebenfalls auf der DMSB-Seite zu finden ist.*

*Gleichfalls können diese und weitere Unterlagen auch von unserer Internetseite [www.admv-rallye.de](http://www.admv-rallye.de) heruntergeladen werden.*