



# Fahren nach Zahlen

Um richtig schnell zu sein, muss man wissen, wo es langgeht. Doch was auf der Rennstrecke nach zig Runden sitzt, muss auf der Rallyepiste nach nur zwei Besichtigungsfahrten passen. Umso wichtiger sind detaillierte Streckeninformationen. Wir haben geschaut, wie und was Rallye-Profis in ihrem Aufschrieb notieren.

Von: **Reiner Kuhn**

**O**hne ein perfektes Zusammenspiel von Fahrer und Beifahrer ist man im Rallyesport chancenlos. Dennoch gilt: „Rallyefahrer leben vom Kopfkino.“ Das sagt kein Geringerer als Walter Röhrl. Sein kongenialer Copilot Christian Geisdörfer pflichtet ihm bei: „Auch wenn der Beifahrer für das akkurate Zeitmanagement zwischen den Wertungsprüfungen und am Service sowie für die Kommunikation mit dem Team zuständig ist und den Motivator oder Blitzableiter gibt, am Ende hängt alles von der Vorstellungskraft des Fahrers ab.“ Soll heißen: Copiloten dienen ihren Fahrern vor allem als Festplatte ihrer eigenen Streckenbilder.

Denn längst dürfen Wertungsprüfungen bei der Besichtigung nur noch zweimal abgefahren werden. Reichlich wenig für einen genauen Eindruck der Gegebenheiten. Die Kunst besteht also darin, beim sogenannten Aufschrieb eine Streckenpassage so

präzise zusammenzufassen, dass man sie unter allen Bedingungen, egal ob auf Eis, Schotter oder Asphalt, bei Regen, Nebel, Tag oder Nacht, möglichst schnell fahren kann.

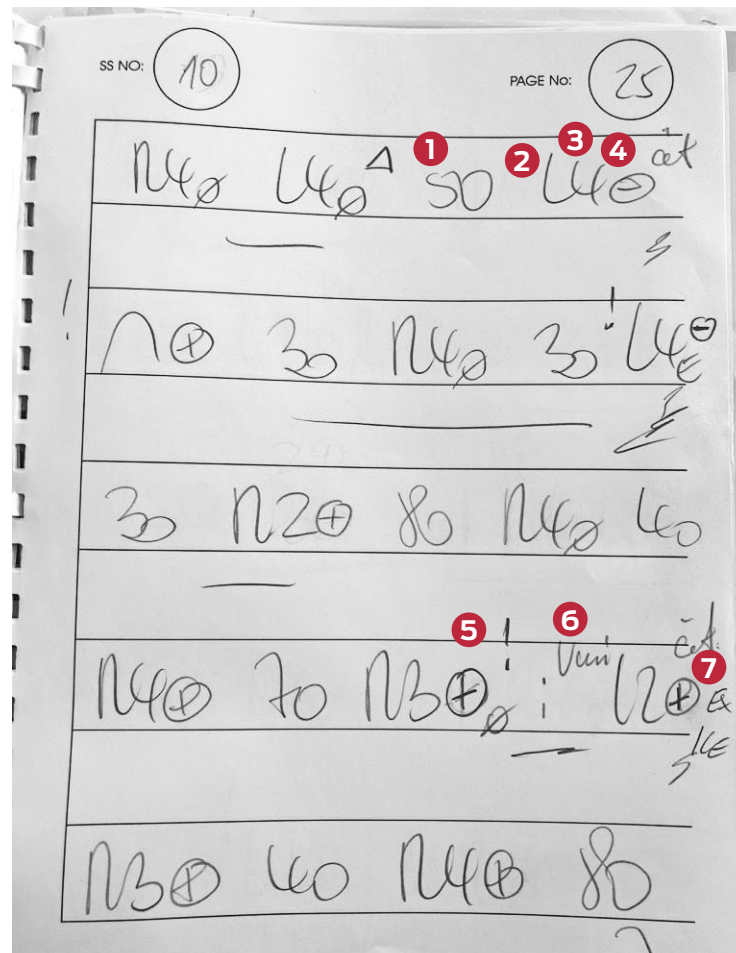
Es sind keine simplen Details, sondern Nuancen in den „Notenblättern“, die gepaart mit dem richtigen Vortrag des Vorbeters und der optimalen Umsetzung der gelieferten Informationen den Unterschied machen zwi-

schen 99 und 101 Prozent, drei Zehntelsekunden, einem Reifenschaden oder gar einem Abflug.

## Richtung vor Radius

Zur Veranschaulichung dient eine Aufschriebsseite von Armin Kremer. Copilot Klaus Wicha hatte diese auf der bekannten WP „Sisteron“ der Rallye Monte Carlo notiert und vorgebetet (daher auch der Name Gebetbuch). Entfernungen zwischen Kurven werden

in Zehnerzahlen notiert. Ab 100 Metern zudem meist zusätzliche Anhaltspunkte wie ein Schild, Baum, Haus oder Zaun, um im Regen, Staub oder Nebel die Orientierung zu behalten. Die Kurvenrichtung ist mit „L“ für Linkskurve und „R“ für Rechtskurve klar definiert. Für den Radius gibt es dagegen verschiedene Systeme. Hierzulande am gängigsten ist jenes mit Zahlen von 1 (sehr langsam) bis 5 (sehr schnell). Oftmals



Kremer/Wicha – Rallye Monte Carlo, WP 10 „Sisteron“, Aufschriebsseite 25

- 1** ENTFERNUNG: **50** Meter bis zum nächsten markanten Punkt (meist Kurven) in 10er-Schritten
- 2** KURVENRICHTUNG: **L** = Linkskurve, **R** = Rechtskurve
- 3** RADIUS: **4** schnell. Gängigstes System von 1 (Kehre) über 2 (90°) 3 (mittelschnell), 4 (schnell) 5 (sehr schnell), 6 wäre fast gerade (voll).
- 4** KURVENDETAILS: ⊖ (minus) = enger, ⊕ (plus) = weiter. Zudem: ∅ oder kz (kurz), mlg (mittellang), lg (lang), ma, < (macht auf), mz, > (macht zu)
- 5** HINWEISE: ! (Achtung), sof (sofort), i, / (in), für (für), → (wird). Zudem: Ga, Y (Gabel), A, Abz (Abzweig), Kuppe, Welle
- 6** FAHRSTIL: **vani** („von außen nach innen“), ät (spät), ni („nicht innen“), eng (eng), Linie, Sicht
- 7** BESCHAFFENHEIT: **Ex** (Exit/Ausgang) ICE (Eis), Split, schmiert

wird statt „1“ auch gleich eine Kehre („K“) notiert. Bester Anhaltspunkt für Außenstehende und Anfänger ist eine 2er-Kurve, die exakt einem 90-Grad-Abzweig entspricht. Eine „3“ ist etwas schneller, eine „4“ schon deutlich flotter und eine „5“ nur noch eine leichte Biegung. Präzisiert wird das Ganze mit Zusatzangaben wie „minus“ (etwas enger) oder „plus“ (etwas weiter). So ergeben sich 15 verschiedene Basisradien, zusammen mit den Entfernungen das Grundgerüst.

Verfeinert wird die Kurvenbeschreibung mit Informationen über die Länge der Biegung von „kurz“, über „halb- oder mittellang“ bis „lang“ und Veränderungen des Radius („macht auf“ oder „macht zu“). Auch wenn dies schon für über 100 verschiedene Kurvenbeschreibungen reicht, folgen wichtige Zusätze über den Scheitelpunkt wie „spät“ (einlenken) oder die Fahrlinie („innen, außen“, oder auch von außen nach innen – kurz: „vani“). Die Streckennotizen sind eine Mischung aus äußeren Gegebenheiten und Fahrstil.

„Deshalb lässt sich auch kaum mehr zwischen einem statischen oder dynamischen Aufschrieb unterscheiden“, weiß Kremer, der 1991 als 22-Jähriger mit einem Peugeot 205 GTI zur ADAC-Rallyeschule kam. „Von Harald Demuth habe ich damals viel gelernt, davor war ich ja noch im Trabbi unterwegs“, erinnert sich der Deutsche, Europäische und Asien-Pazifik-Meister. „Den größten Sprung machten wir dann im Escort Cosworth. Alles wurde schneller und brutaler. Plötzlich ging es auch um Kurvenschneiden und darum, welche Infos man weglässt, weil man sie nicht mehr verarbeiten kann.“ Eine weitere Herausforderung ist der Geschwindigkeitsunterschied zwischen Streckenbesichtigung und Wettbewerb. Beim Abfahren gilt auf Asphalt-pisten ein Tempolimit von 90 Stundenkilometern, auf Schotter gar von nur 70 km/h. Ergo muss nicht nur jede Kuppe genau notiert werden, sondern auch Wellen, Senken, Unebenheiten, Belagwechsel und, und, und.

Eine Welt, in die sich Rundstrecken-Asse wie Sportwagen-Weltmeister Timo Bernhard erst reinfuchsen mussten. Im Jahr 2000 erlebte er seine erste Rallye als Beifahrer bei Vater Rüdiger. Reichlich infiziert setzte er sich später selbst ans Steuer – erst im VW Golf, später im GT3-Por-

sche. Parallele zu Kremer: An Bernhards Seite agierte unter anderem Klaus Wicha. „Seine Erfahrung hat mir extrem viel gebracht“, verrät Bernhard, der nun im privaten VW Polo sporadische DRM-Einsätze plant. „Das wird eine ganz andere Nummer. Deshalb schaue ich aktuell viele Onboard-Videos an, analysiere bekannte Streckenabschnitte und versuche, ein für mich funktionierendes Aufschriebsystem hinzukriegen. Bei Petter Solberg habe ich mir zum Beispiel ‚half long‘ abgeschaut.“

### Gleicher Stil, andere Details

Besonders viel Erfahrung mit den persönlichen Eigenarten von Fahrern hat Pirmin Winklhofer, der neben dem Routinier Kremer und Österreichs Rekordchampion Raimund Baumschlager auch EM-Starter Marijan Griebel den Weg weist. Nicht nur die Charaktere der drei Landesmeister unter-



Gefragter Mann: Winklhofer fährt mit Kremer, Griebel und Baumschlager

scheiden sich, sondern auch ihre Details im Aufschrieb, wie unsere Schriftproben bestätigen.

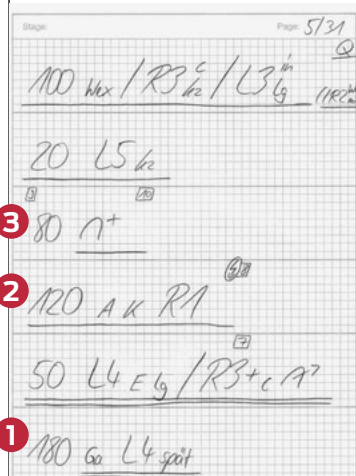
Auch die Beifahrer haben ihre Eigenarten: Winklhofer notiert pro Zeile meist nur eine Kurvenkombination, weshalb jede Zeile mit einer Entfernungsangabe beginnt. „Meine Schriebe sind dadurch etwas länger, aber in al-

len Lebenslagen – sprich Fahrzuständen – auch gut vorzutragen“, erklärt der Schönschreiber.

Nächste Woche vertiefen wir das heute Gelernte mit zwei Legenden: Keine Geringeren als Walter Röhrl und Sébastien Ogier verraten uns dann die Geheimnisse der berühmten Prüfung „Arganil“ in Portugal. ■



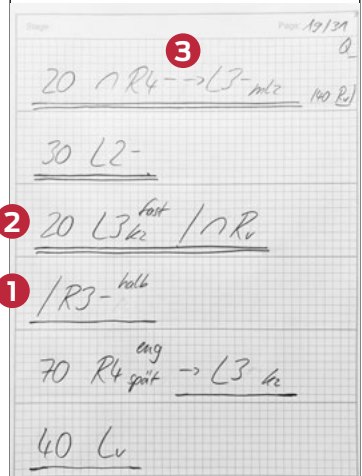
Armin Kremer



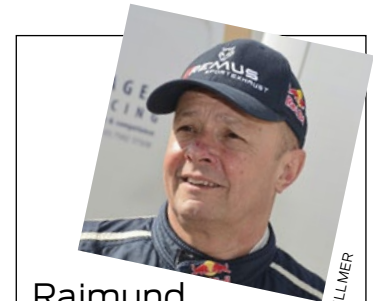
- 1 „180 Meter, Gabelung schnelle Links, spät einlenken, 50 Meter...“ (doppelt Unterstrichenes sehr schnell zusammenlesen!)
- 2 „120 Meter, Abzweig (ergo Notausgang), Kehre“ Rechts langsam!“
- 3 „80 Meter Kuppe voll“



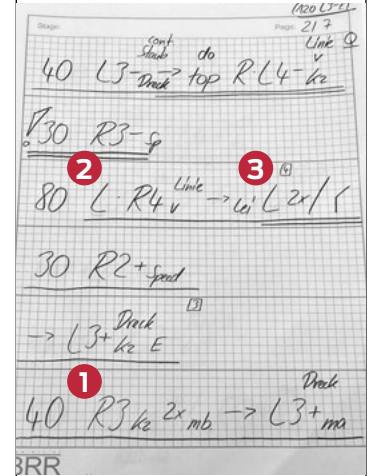
Marijan Griebel



- 1 „... in mittelschnelle Rechts minus, halblang“ (einfach unterstrichen: schnell zusammenlesen!)
- 2 „20 Meter zu schneller Links kurz fast“ (Englisch „fast“ = geht schneller)
- 3 „... wird schnelle Links minus, macht leicht zu“



Raimund Baumschlager



- 1 „Mittelschnelle Rechts kurz, zweimal (da identischer Radius), in der Mitte bleiben, wird...“
- 2 „Schnelle Links in schnelle Rechts, voll, Linie“
- 3 „Links zweimal in, Knick (in gleiche Richtung), Achtung, 30 Meter“

Auch Copiloten haben ihren ganz eigenen Stil, nicht nur bei den Kürzeln. So schreibt und liest Winklhofer von unten nach oben. Seine plausible Erklärung: „Da man unten umblättert, bin ich so viel schneller wieder im Schrieb.“