

Oldtimerrallye Ratgeber







1. Einführung

Es besteht ein riesiges Angebot an Oldtimerveranstaltungen, und alleine in Österreich sind es um die 200 Veranstaltungen. Die meisten finden im Sommer, einige im Frühjahr und Herbst und nur ganz wenige im Winter statt. Aus dieser Vielzahl gilt es, die richtige für sich zu finden.

Mit einer ausgeprägten sportlichen Veranlagung werde ich mich bei einer Oldtimerausfahrt mit Kaffee und Kuchen nicht besonders wohlfühlen. Wenn ich hingegen eher durch die Landschaft cruisen und ungebunden ins Ziel kommen möchte, sollte ich sportliche Veranstaltungen meiden, um nicht unglücklich zu werden.

Das soll aber nicht bedeuten, dass sportliche Fahrer keine Freude an der Landschaft und am geselligen Beisammensein haben, im Gegenteil! Einige Veranstalter versuchen mit viel Erfolg, beide Zielgruppen anzusprechen.

Mein Anliegen mit diesem Ratgeber ist es, ein paar Tipps geben, um Teilnehmern bei einer sportlichen Veranstaltung das Leben etwas einfacher zu gestalten. Ich möchte im Vorfeld (wie ich das auf diversen Schulungen auch immer sage) darauf hinweisen, dass es sich hier um meine Meinung aufgrund meiner langjährigen Erfahrungen handelt. Jeder Einzelne muss das richtige Rezept für sich selbst finden, um erfolgreich zu sein. Meine Beifahrer und ich haben unsere Systeme sehr oft umgestellt, und ich denke, es werden noch einige Umstellungen auf uns zukommen!



2. Veranstaltung

Bevor man bei einer Veranstaltung seine Nennung abgibt, sollte man genau prüfen, was in der Ausschreibung gefordert ist bzw. welche Hilfsmittel erlaubt sind. Folgende Fragen stellen sich:

- Hat mein Fahrzeug ein passendes Baujahr?
- Welche Hilfsmittel sind erlaubt?
- Welche Fähigkeiten muss die Besatzung haben?
- Welche zusätzliche Ausrüstung benötige ich?
- Was wird gemessen (Schnitt- und/oder Timingprüfungen)?
- Wie wird gemessen (GPS und/oder Lichtschranken/Schlauch)?
- Wie genau wird gemessen?
- Wird eine Referenzstrecke angeboten?

Sollte die Ausschreibung eine dieser Fragen nicht beantworten, einfach den Veranstalter kontaktieren und nachfragen!

Wenn diese Informationen für mich passen, dann steht einer Nennung nichts mehr im Weg. Meistens möchte der Veranstalter ein Nennformular, ein Fahrerdatenblatt und ein Foto des Fahrzeuges, damit er das komplette Team im Programmheft oder dem Publikum vorstellen kann.



SCHNITTTABLELLE

50		50		50	
+ 0m/10km Abweichung					
0,10	00:00:07,20	4,10	00:04:55,20	8,10	00:09:43,20
0,20	00:00:14,40	4,20	00:05:02,40	8,20	00:09:50,40
0,30	00:00:21,60	4,30	00:05:09,60	8,30	00:09:57,60
0,40	00:00:28,80	4,40	00:05:16,80	8,40	00:10:04,80
0,50	00:00:36,00	4,50	00:05:24,00	8,50	00:10:12,00
0,60	00:00:43,20	4,60	00:05:31,20	8,60	00:10:19,20
0,70	00:00:50,40	4,70	00:05:38,40	8,70	00:10:26,40
0,80	00:00:57,60	4,80	00:05:45,60	8,80	00:10:33,60
0,90	00:01:04,80	4,90	00:05:52,80	8,90	00:10:40,80
1,00	00:01:12,00	5,00	00:06:00,00	9,00	00:10:48,00
1,10	00:01:19,20	5,10	00:06:07,20	9,10	00:10:55,20
1,20	00:01:26,40	5,20	00:06:14,40	9,20	00:11:02,40
1,30	00:01:33,60	5,30	00:06:21,60	9,30	00:11:09,60
1,40	00:01:40,80	5,40	00:06:28,80	9,40	00:11:16,80
1,50	00:01:48,00	5,50	00:06:36,00	9,50	00:11:24,00
1,60	00:01:55,20	5,60	00:06:43,20	9,60	00:11:31,20
1,70	00:02:02,40	5,70	00:06:50,40	9,70	00:11:38,40
1,80	00:02:09,60	5,80	00:06:57,60	9,80	00:11:45,60
1,90	00:02:16,80	5,90	00:07:04,80	9,90	00:11:52,80
2,00	00:02:24,00	6,00	00:07:12,00	10,00	00:12:00,00

3. Fahrzeug



Seite 2

Es versteht sich von selbst, dass man nur mit einem perfekt gewarteten Fahrzeug zu einer Oldtimerrallye fährt. Nur so kann man sich auf das Wesentliche konzentrieren und muss nicht ständig Angst vor einem Defekt haben. Passieren kann immer etwas, immerhin sind die Fahrzeuge schon mindestens 30 Jahre im Einsatz.

Oft führt die Strecke durch einsames Gebiet, mit steilen Straßen ist immer zu rechnen, daher ist es leichter, wenn das Fahrzeug um 100 PS oder mehr hat, um nach Kehren rasch die geforderte Geschwindigkeit zu erreichen. Ganz wichtig ist, dass die Bremsen nach längerer Bergabfahrt ihren Dienst tun. Für Nachteinsätze sollte man nicht auf die Zusatzbeleuchtung vergessen! Weiters sollte im Fahrzeug genug Stauraum sein, damit alles Notwendige griffbereit ist. Der Kofferraum sollte auch dementsprechend sein, man hat bei Mehrtagesrallyes vieles mit.

4. Ausrüstung

Folgende Ausrüstungsgegenstände sollten vorhanden sein:
(vorausgesetzt, dass diese vom Veranstalter erlaubt sind)

- Funkuhr oder eine Uhr, welche mit der Veranstalterzeit synchronisierbar ist.
Wir verwenden von Digitech den Mistral 3 oder den Coach, um die Zeit abzunehmen, das kann man notfalls auch mit einer Stoppuhr händisch machen (erfordert Übung!).
Im Regelfall gehen Funkuhren unterschiedlich, also immer die eigene Uhr mit der Veranstalteruhr vergleichen!
- Wegstreckenzähler mit einer Genauigkeit auf 10 m.
Viele Teilnehmer verwenden den Halda (o.ä. Geräte), jener ist teuer, kompliziert bei der Einstellung, und durch die rein mechanische Abnahme leidet die Genauigkeit. Sollten nur rein analoge Wegstreckenzähler erlaubt sein, kommt bei uns der Rallye-GT zum Einsatz, dieser hat die gleichen Zahnräder wie der Halda, nur kann man diese leichter tauschen. Sonst verwenden wir von Brantz den Retrotrip 2, dieser verfügt über eine elektronische Abnahme und mechanische Zählwerke und kann leicht mit Tasten auf der Unterseite des Geräts kalibriert werden. (Der Retrotrip 3 ist verboten, da er als Schnittrechner verwendet werden kann)
- 2-3 Stoppuhren (analog oder digital).
Die Uhren sollten diese Funktionen haben: Schleppzeiger, Zwischenzeit
- Schnittabellen (Papier)
Viele Veranstalter geben die geforderten Schnittzeiten schon vor der Veranstaltung bekannt. Daher kann man seine eigenen verwenden, an die man gewöhnt ist. Wenn die Schnittzeiten nicht bekannt sind, kann man beim Veranstalter nachfragen oder den kompletten Ordner mitnehmen.
- Kleinmaterial
Ich zähle einfach auf: Taschenrechner, Klemmbrett, Landkarte, Taschenlampen, Stirnlampe, Batterien, Stifte, Klebebänder, Post-It, Getränke, Werkzeug, Benzinkanister, Motoröl...





5. Kilometrierung

Die Kalibrierung des Wegstreckenzählers ist einfach, kann aber zeitaufwendig sein. Wenn bei der Veranstaltung eine Referenzstrecke zur Verfügung gestellt wird, wird diese abgefahren und der Wert der Referenzstrecke mit dem des Wegstreckenzählers verglichen. Jeder Klick bei der Einstellung des Retrotrip verändert den Wert um 10-30 Meter auf 10 km (kommt auf den Wert an der Einstellung an). Damit kann man schon sehr nahe an die Angaben des Veranstalters kommen. Mit dem Rallye GT funktioniert diese Kalibrierung gleich, allerdings muss man, um sich an die Veranstalterkilometrierung heranzutasten, Zahnräder tauschen. Den Rest zur exakten Kilometrierung machen wir mit einer Abweichungsschnitttabelle. Eine genaue Anpassung kann man auch mit Änderung des Luftdruckes der Räder erreichen oder mit der Fahrweise (Kurven schneiden oder weiter ausfahren). Den Luftdruck ändert man nur auf der Antriebsachse bzw. auf der Achse, auf der die Abnahme des Wegstreckenzählers montiert ist. Beispiel: Erhöhung des Luftdrucks, der Reifen wird größer, die Ablesezahl am Wegstreckenzähler geringer, weil weniger Umdrehungen des Rades notwendig sind, um die gleiche Strecke zurückzulegen. Um wie viel man den Druck ändern muss, ist bei allen Reifen unterschiedlich, das kann man aber leicht probieren. Viele machen diese Kalibrierung rechnerisch, funktioniert auch, allerdings ist mir meine Methode lieber, weil es, wie ich finde, genauer ist. Dadurch kann es schon sein, dass wir die Referenzstrecke 4-5-mal abfahren.

Die Referenzstrecke sollte eine Mindestlänge von 7 km aufweisen und wie die Schnittprüfungen auf 1-m-Genauigkeit kilometriert sein.

6. Vorbereitung

6.1. Durchführungsbestimmungen

Die Ausschreibung hat man schon vor der Nennung genau studiert, kurz vor der Veranstaltung kommen noch die Durchführungsbestimmungen dazu, welche man am besten als Team durchgeht. Vier Augen sehen mehr als zwei, außerdem kann es auf der Straße zu Situationen kommen, bei denen man nicht diskutieren kann, sondern gleich regelkonform reagieren muss.

6.2. Roadbook

Im Roadbook befinden sich alle Angaben, um die Veranstaltung erfolgreich zu bewältigen. Die Aufgabenstellungen, genaue Erklärungen der Fahrstrecke mittels Chinesenzeichen, die Start- und Zielzeiten und vieles mehr an Informationen, die für die erfolgreiche Absolvierung unerlässlich sind! Bei einer mehrtägigen Rallye kann es vorkommen, dass die komplette Vorbereitung des Roadbooks über zwei Stunden dauert! Diese Vorbereitung ist eine Teamarbeit! Jeder im Team muss wissen, was gefordert ist. Wenn der Beifahrer alleine das komplette Roadbook aufarbeitet, hat der Fahrer keine Ahnung, was auf ihn zukommt. Jeder sieht die „Gefahren“ der Sonderprüfungen anders!



Man beachte die Fahrlinie!
In Schnittprüfung ist es extrem wichtig,
in der Mitte der eigenen Fahrbahn zu fahren.



Schnittprüfungen werden bei uns wie folgt vorbereitet: Der Fahrer ist für die Hauptnavigation zuständig. Er schreibt sich die Informationen aus dem Roadbook auf einzelne Post-its und klebt diese auf die Sonnenblende/Windschutzscheibe. Erst nach dem Erreichen dieses Navigationspunktes wird das Post-it entfernt. Der Beifahrer schreibt sich auf die Klarsichthülle der Schnitttabelle ein paar Navigationspunkte als Backup und bereitet schon die richtige Tabelle für die Sonderprüfung vor. Somit gibt es für jede SP eine eigene Klarsichthülle mit Informationen.

Timingprüfungen werden von uns wie folgt vorbereitet: Wir schreiben uns die exakten Zeiten auf Post-its, welche kurz vor der SP auf das Armaturenbrett geklebt werden. Die Prüfungen werden genauestens studiert, und man macht sich gegenseitig auf „Gefahren“ aufmerksam. Die Start- und Zielzeiten und alle weiteren Zeitkontrollen werden ebenfalls auf Post-its und im Roadbook an der richtigen Stelle vermerkt und im Bedarfsfall im Sichtbereich montiert. Wenn man alles vorbereitet hat, sollte man sich ca. 15 Minuten vor dem Start in den Startbereich begeben und sich schon auf das Wesentlichste konzentrieren. Beim Start nicht vergessen: Wegstreckenzähler aufdrehen und nullen!!!

7. Sonderprüfungen

7.1. Schnittprüfungen

Bei jeder Art von Schnittprüfung, egal, ob mit Lichtschranken oder GPS gemessen wird, sind im Roadbook immer Fixpunkte beschrieben, bei denen sich der Start und das Ziel der Prüfung befindet. Gibt es fixe Startzeiten, muss man zur exakten Zeit die Stoppuhr starten und wegfahren. Bei sogenannten „window open“ kann man starten, sobald man bereit ist. Während der Schnittprüfung wird von beiden navigiert (der Fahrer ist der Hauptnavigator). Der Beifahrer vergleicht die Werte des Wegstreckenzählers mit Stoppuhr und Schnitttabelle und gibt die errechneten Daten alle 100 m an den Fahrer weiter. Das macht jeder Beifahrer anders, die einen stoppen die Uhrzeit genau und geben einem die Fahrzeit in +/- 1/100 Sek. an. Anderen lesen die Uhrzeit von der laufenden Stoppuhr ab und geben dem Fahrer als Info: +/- „einen Hauch“, halbe und ganze Sekunde an. Beide Systeme funktionieren hervorragend.

Grundsätzlich gilt:

- ist die Fahrzeit kleiner als die Sollzeit --- langsamer fahren
- ist die Fahrzeit größer als die Sollzeit --- schneller fahren

Bei jeder Prüfung wird die Kilometrierung kontrolliert und im Bedarfsfall eine der neuen Situation angepasste Schnitttabelle genommen. Wir verwenden Tabellen in +/- 5 m Schritten auf 10 km.

Keine ruckartigen Gasstöße oder Bremsmanöver einleiten, das hat zur Folge, dass man aus einer Pendelbewegung nur schwer herauskommt und der Beifahrer es noch schwerer hat, die Zeiten auszurechnen!

Wenn vom Veranstalter digitale Geräte erlaubt sind, kann man Zeiten mit einem Mistral oder digitaler Stoppuhr messen. Wir verwenden in der Regel analoge Geräte, wie unsere Slava bzw. Omega mit 30-Sek.-Blatt und Schleppzeiger. Mit diesem Ziffernblatt kann man bis zu 5/100sec. genau ablesen! Zur Sicherheit werden beim Start immer zwei Uhren gestartet!

Bevor man in die Schnittprüfung fährt, wird noch einmal alles kontrolliert: richtige Schnitttabelle, Stoppuhr auf „0“, Post-it aufgeklebt.





7.1.1. Schnittprüfungen mit Lichtschrankenmessung

Bei dieser Art von Schnittprüfung sollte man beim Start der SP stehen bleiben, um genau dort den Wegstreckenzähler auf „0“ zu stellen. Nur so wird man eine wirklich exakte Kilometrierung haben. Man sollte in spätestens 500 m im Schnitt sein. Es ist damit zu rechnen, dass der Lichtschranken erst ab der Mitte der Schnittprüfung positioniert ist, um eine relativ lange Strecke messen zu können. In der Regel ist auch nur ein Lichtschranken, meist im bewaldeten Gebiet, versteckt. Da man sich aber nicht sicher sein kann, wird jede SP bis zum Ende im Schnitt gefahren, auch wenn man den Lichtschranken gesehen hat! Manchmal glaubt man nur, ihn gesehen zu haben!

7.1.2. Schnittprüfungen mit GPS - Messung

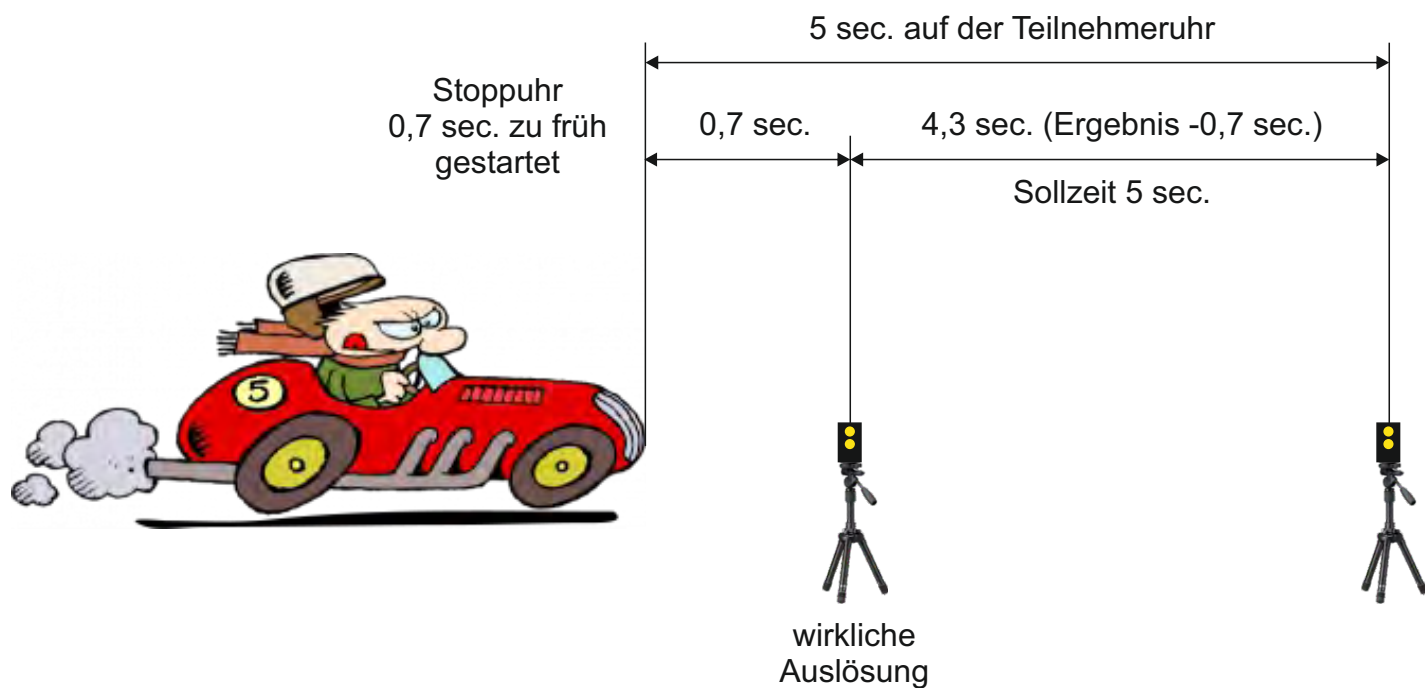
Bei dieser Art von Schnittprüfung sollte man beim Start der SP stehen bleiben, um genau dort den Wegstreckenzähler auf „0“ zu stellen. Nur so wird man eine wirklich exakte Kilometrierung haben. Das ist nicht möglich, wenn der Veranstalter angibt, nach 200 m eine Eingangsmessung zu machen, daher sollte man in diesem Fall „fliegend“ in die Prüfung einfahren. Das bedeutet, dass man ca. 100-150 m vor dem SP-Start stehen bleibt, alles vorbereitet und schon mit annähernd der geforderten Schnittgeschwindigkeit beim Start durchfährt. In dem Fall muss man sich ausmachen, wer welchen Job übernimmt. Bei uns startet der Beifahrer die beiden Uhren und der Fahrer nullt den Wegstreckenzähler. Achtung, der Retrotrip bekommt beim Einschalten während der Fahrt sofort einen Impuls und zeigt 10 m an, sprich, man darf erst 10 m nach dem Startpunkt aufdrehen. Natürlich stimmt die Gesamtkilometrierung nicht mehr, da man ca. 100 m vor jeder Prüfung den Wegstreckenzähler abdrehet. Beim Rally-GT ist das einfacher, dort, wo man nullt, ist auch „0“!

7.2. Timingprüfungen

Bei Timingprüfungen handelt es sich im Regelfall um kurze Sonderprüfungen, welche innerhalb einer Minute abgewickelt werden. Dabei ist kein Wegstreckenzähler notwendig. Wenn möglich, sollte man sich den Ablauf der Sonderprüfung bei einem der Vorderleute ansehen, dann erspart man sich Überraschungen. Egal, wie diese Prüfungen gestaltet sind, wir zählen immer das, was auf der Uhr sichtbar ist, sprich, kein Countdown! Wenn man zum Beispiel 10 Messungen in einer Prüfung hat und es passiert etwas unvorhergesehenes (Uhr fällt aus) bei der 5. Messung, dann kann ich bei Messung 6 wieder anschließen (Reserveuhr). Beim Herunterzählen weiß man nicht mehr, wo man ist, und der Rest der Prüfung ist verloren!

Die Messungen können mittels Lichtschranken oder Schläuchen ermittelt werden. Ist die Messung von A-B, A-C usw. gefordert, dann ist ab dem Start bei A immer exakt die geforderte Zeit zu erreichen, auch wenn man bei B um 1 Sek. zu früh fährt! Anders verhält man sich, wenn die Messung A-B, B-C usw. gefordert ist. Ist man bei B um 1 Sek. zu früh, muss man C und alle nachfolgenden Messungen um 1 Sek.. früher auslösen!

Wir verwenden den Mistral, wenn digitale Geräte erlaubt sind, da dieser exakt zur Sekunde einen Piepston ausstößt, damit kann man den Takt sehr gut halten. Analog verwenden wir bei längeren Prüfungen eine Uhr mit 30 Sek. und bei kurzen Prüfungen eine mit 10-Sek.-Ziffernblatt. Für das Absolvieren von Timingprüfungen gibt es zwei Möglichkeiten: man fährt ganz langsam (stehen bleiben verboten) zur Messstelle und „springt“ zur richtigen Zeit über die Messstelle oder, das ist meine Variante, man fährt zügig, homogen und mit gleichmäßiger Geschwindigkeit über die Messstelle. Diese Variante erleichtert dem Beifahrer das exakte Zählen.



Bei - Zeiten im Ergebnis wurde die Stoppuhr zu früh gestartet!
Bei + Zeiten im Ergebnis wurde die Stoppuhr zu spät gestartet!





7.2.1. Timingprüfungen Tageszeit

Wenn Timingprüfungen auf Tageszeit (gibt es kaum mehr) gefahren werden müssen, dann sollte vom Veranstalter eine Synchronisationsmöglichkeit für die Teilnehmer zur Verfügung gestellt werden. Für diese Prüfungen muss man zu Fixzeiten die Messstellen passieren. Der Beifahrer zählt, und der Fahrer löst zu den geforderten Zeiten die Messungen exakt aus (Post-it nicht vergessen).

7.2.2. Timingprüfungen Einstoppen

Egal, ob digital oder analog, in dem Fall startet der Fahrer die Stoppuhr! Der Fahrer sollte besser wissen, wo sein Fahrzeug vorne auslöst bzw. wann seine Reifen auslösen. Erfahrungsgemäß startet der Beifahrer die Uhr um 2-3/10 Sek. zu früh! Beim Mistral funktioniert das Starten per Taster, bei Stoppuhren halten wir „Händchen“: Der Beifahrer hält die Uhr in der linken Hand, der Fahrer legt seine rechte Hand darauf. Nach dem Starten kann der Beifahrer sofort zu zählen beginnen, und der Fahrer löst zu den geforderten Zeiten die Messstellen exakt aus (Post-it!).

8. Fahnen / Tafeln

Schnittprüfungen können mit Fahnen oder Tafeln gekennzeichnet sein, müssen aber nicht, es genügt eine genaue Beschreibung bzw. Zeichnung der Startposition, diese sollte aber eindeutig sein! Jede Timingprüfung und Zeitkontrolle ist mit Fahnen oder Tafeln gekennzeichnet. Im Regelfall steht ca. 20 m vor der SP oder ZK eine gelbe Fahne oder Tafel, dort kann man „seine“ Zeit abwarten (Achtung, vorzeitiges Überfahren der gelben Fahne bei einer ZK gibt Strafpunkte). Bei einer Timingprüfung darf man ab der gelben Fahne nicht mehr stehenbleiben, jede Messstelle ist mit einer roten Fahne / Tafel gekennzeichnet. Trotz der roten Fahne / Tafel bitte auf den Lichtschranken oder Schlauch schauen, dort ist auszulösen!

Geheime Timingprüfungen sind im Normalfall mit grünen Start- und Zieltafeln gekennzeichnet. Die Farben der Fahnen können bei jedem Veranstalter differenzieren, bitte vor der Veranstaltung erkundigen, falls es nicht in den Unterlagen aufscheint.

9. Berechnungen

Angaben: Schnitt und Strecke
Formel: $\text{Strecke} \times 60 : \text{Schnitt} = \text{Zeit}$
Beispiel: $32,60 \text{ km} \times 60 : 40 \text{ km/h} = 48,9 \text{ Min.}$
S Sekunden umrechnen: $0,90 \text{ Min.} \times 60 = 54 \text{ Sek.}$
ergibt: 48 Min. und 54 Sek.

Angaben: Strecke und Zeit
Vorsicht: Sekunden in Kommastellen umrechnen ($54 \text{ Sek.} : 60 = 0,90 \text{ Min.}$)
Formel: $\text{Strecke} \times 60 : \text{Zeit} = \text{Schnitt}$
Beispiel: $32,60 \text{ km} \times 60 : 48,9 \text{ Min.} = 40 \text{ km/h}$



10. Geräte



Seite 7



Rally-GT



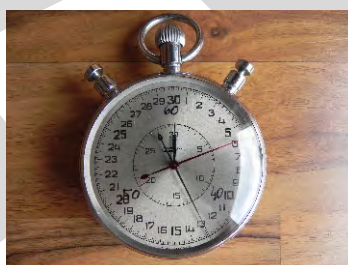
Brantz Retrotrip 2



Digitech Mistral 3



60 Sekunden



30 Sekunden



10 Sekunden

11. Schlussbemerkung

Was man nach dieser trockenen Theorie nicht vergessen darf, ist die Freude an unserem wunderschönen und interessanten Hobby. Man entdeckt dadurch neue Landschaften, die man ohne diese Veranstaltungen nie gefunden hätte! Man findet neue Freunde, denn alle haben das gleiche Hobby und haben viel darüber zu erzählen!

Natürlich will jeder, der an einer Oldtimerrallye teilnimmt, gewinnen, allerdings darf man nicht erwarten, dass das sofort passiert! Ich persönlich hoffe, dass es durch diesen Ratgeber schneller umsetzbar wird. Der Erfolg kommt von alleine, man muss nur kontinuierlich dran bleiben.

Ich wünsche viel Spaß und Erfolg bei den kommenden Vorhaben!

Fritz Jirowsky



© Fritz Jirowsky
Stand: Februar 2026



Impressum:
Jirowsky GbR
Vorgartenstrasse 126/215
1020 Wien
www.e4cc.com

Fotos von:
Franz Hütter
South Bohemia Classic
Flachgau Classic
Chrono Classic
Hungaria Classic
Baden Classic Grand Prix
Dirk Hartung
Fototeam Mattigtal