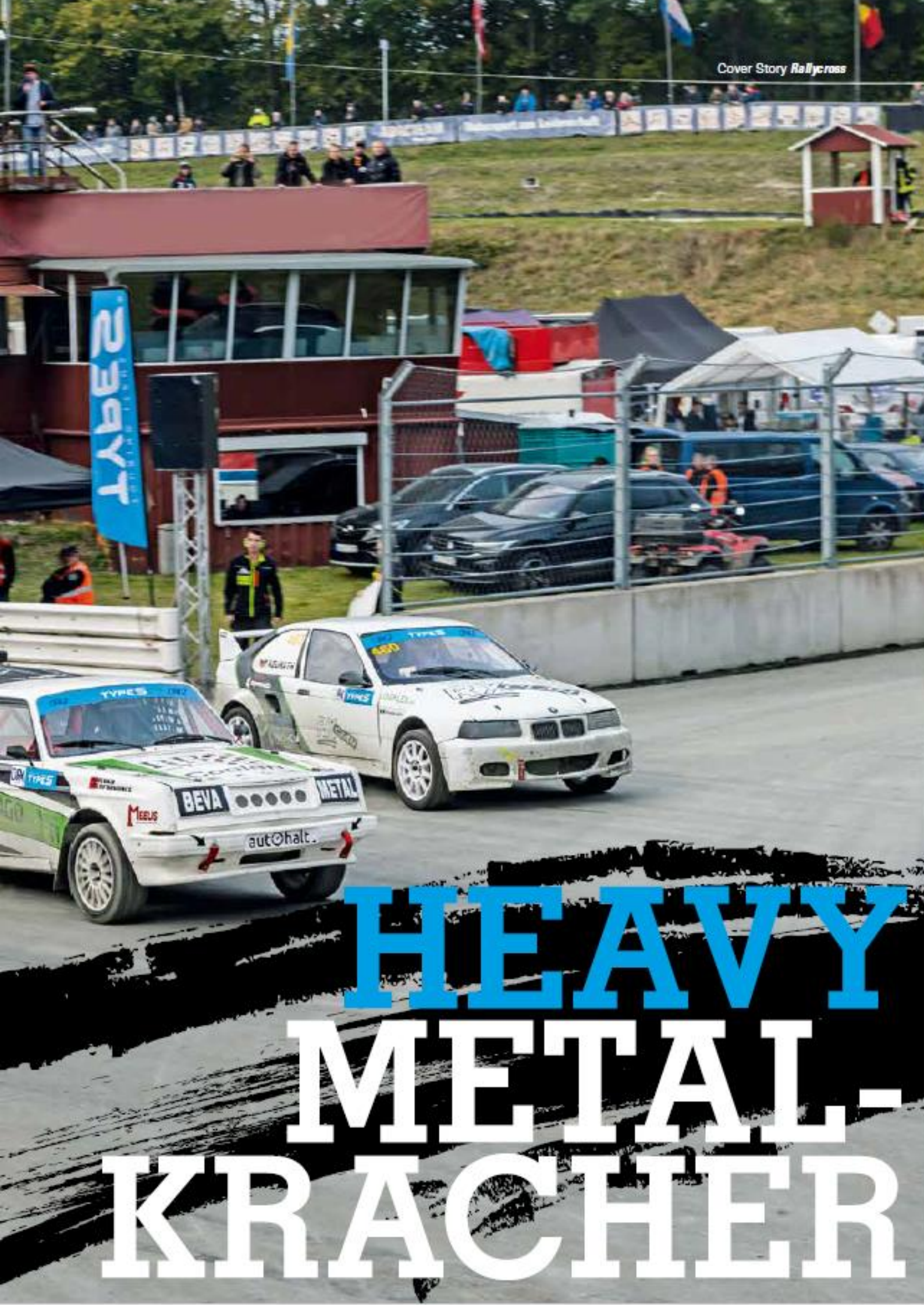




Die Gastspiele der Rallycross-WM auf dem Nürburgring haben in Ihnen die Lust auf Mehr von diesem einzigartigen Spektakel geweckt? Kein Problem – denn die Deutsche Rallycross-Meisterschaft wird für 2023 gerade mit noch mehr Leben erfüllt. Von April bis September können Sie jeden Monat ein Mal zu den harten Damen und Herren gehen.

Text: Norbert Ockenga
Fotos: Ralf Hofacker



HEAVY METAL- KRACHER

Die Kinder staunen nicht schlecht. Jedes Mal, wenn ein neuer Pilot auf Stand B14 in Halle 8 der Essen Motor Show im Fahrspielplatz nimmt, fährt ihm nach wenigen digital zurückgelegten Metern der Schrecken ins Gebein. Denn plötzlich ruckelt und wackelt es im Lenkrad, wie die Digital Native-Kids es von normalen Computerspielen mit reinen Asphaltpisten nicht gewöhnt sind.

Zu den schreckhaft geweiteten Kinderaugen gesellt sich schon bald ein zufriedenes Grinsen und ein glucksendes Jauchzen. Denn im Simulator lernen die Kleinen und Großen den Rallycrosssport aus der Fahrerperspektive kennen – und jeder Belagwechsel von Asphalt auf Schotter und andersrum löst eine direkte Rückmeldung in Volant und Schalensitz aus. Der ganz besondere, raubeinige Charme von diesem einzigartigen Sport mit seiner Mischung aus Rundstrecke und Rallye wird so auch für Novizen sofort greifbar.

Der in Blau gehaltene Stand auf der wichtigsten Motorsport- und Tuningmesse Deutschlands steht als Synonym für den Aufbruch. Nicht nur die WM steht

1: Die DRX3-Klasse lockt auch Teilnehmer aus der EM nach Deutschland.

2: Michael Grünwald gewann 2022 in einem Thriller in Buxtehude den Titel knapp vor Dietmar Brandt.





am Beginn einer neuen Ära – sondern auch die Deutsche Rallycross-Meisterschaft, kurz DRX. Die wird ab 2023 von TYPE S als Promoter in Kooperation mit dem ADAC Hessen-Thüringen veranstaltet. TYPE S ist eine aus Kalifornien stammende Firma für hochwertiges Autozubehör wie etwa 360°-Dashcams, welche die DRX bereits seit Jahren nutzt. Jakob Huszarek, der Geschäftsführer der Europazentrale, hatte sich schon 2021 und 2022 aktiv in den deutschen Rallycross eingebracht, damals noch im Schulterschluss mit dem nationalen Verband DMSB. Nun sicherte er TYPE S die alleinigen Promoterrechte – inklusive Zugriffs auf die Regelwerke, die er in einem Gremium aus Teilnehmern, Veranstaltern und Sportwarten gleich mal gemeinschaftlich entstaubt hat.

Klassenkampf

So wird es künftig nur noch einen Deutschen Meister geben, der ausschließlich über die reinen gefahrenen Zeiten in allen Qualifikationen und Finalläufen eines jeden Wochenendes definiert wird. Und zwar klassenübergreifend.

Dazu wird die Meisterschaft in vier Kategorien aufgeteilt:

- RX1 und DRX1 für Allrad-Supercars wie in der WM vor deren Elektrifizierung,
- DRX2 für Heck- oder Fronttriebler mit mehr als zwei Litern Hubraum,
- RX3 und DRX3 für Super 1600-Boliden mit Frontantrieb und Saugmotoren wie in der EM,
- RX4 und DRX4 für Heck- oder Fronttriebler bis zwei Liter Hubraum.

Nach jedem Qualifying und Finale, die pro Klasse separat gefahren werden, wird anhand von Einzelzeitentabellen klassenübergreifend geschaut, wer der schnellste Absolvent pro Heat war. Der wird dann mit je 16 Meisterschaftspunkten belohnt. Die Langsameren erhalten entsprechend weniger Zähler.

Die Vielfalt und der unterschiedliche Charakter der Strecken, auf denen die DRX 2023 stattfinden wird, steht dabei als Garant dafür, dass sich der Deutsche Meister nicht zwingend aus der DRX1 für die klanggewaltigen Supercars speisen muss. Zwar sind die bis zu 653 PS starken Allradler auf dem Estering bei Buxtehude, wo Ende April der Saisonauftakt stattfinden wird, wegen der dortigen langen Geraden im Vorteil. Genau wie auch in Valkenswaard in den Niederlanden. Doch schon in Gründau sind die DRX4 oft schneller. Und in Schlüchtern – auf einer