

Geräusch-Emissionen – ein leidiges Thema mit Zukunft

Motorsport ohne gut hörbares Motorengeräusch ist für den Rennsport-Fan kaum denkbar. Es gehört einfach dazu und ist ein akustischer Fingerabdruck der Antriebseinheit, die der Fan hören möchte.

Ob hubraumkleines Motörchen, schreiender Sechszylinder oder bollernder V8: Der aus dem Auspuff entweichende Schalldruck ist ein wesentliches atmosphärisches Element an der Rennstrecke. Das sehen die Anwohner an den Motorsportstätten verständlicherweise anders. Sie sind meist von den Veranstaltungen genervt und wehren sich zunehmend. Die akustische Untermauerung eines entspannenden Wochenendes muss differenziert betrachtet werden.

Neue Rennstrecken wie zum Beispiel der Bilster Berg kämpfen mit harten Auflagen, um überhaupt eine Genehmigung zu erhalten. Alteingesessene Strecken wie der Nürburgring, der Hockenheimring und der Circuit Spa-Francorchamps werden mit aufwendigen akustischen Messgeräten ausgestattet, um festgelegte Grenzwerte zu überwachen. Auch private Anlagen von Anwohnern in der Nähe übernehmen zusätzliche Messungen, und deren Besitzer drohen mit sofortigen Anzeigen bei Überschreitung der Limits. Das Umweltbewusstsein steigt in der Bevölkerung – und Motorsport gehört nach der Meinung der Mehrheit nicht zu den umweltverträglichen Sportarten.

Es gibt unterschiedliche Verfahren der Behörden, mit Geräusch-Emissionen umzugehen. Zum einen gibt es die Überwachung jedes Fahrzeuges an einer bestimmten Messstelle. Meist dort, wo der Motor unter Volllast betrieben wird, zum Beispiel an einer langen Geraden oder hinter einer Kurve, nach der maximal beschleunigt wird. Ist ein Fahrzeug lauter als in der Veranstaltungsausschreibung angegeben, wird es mit der schwarzen Flagge von der Piste geholt. Hier liegt es am Veranstalter oder Rennserien-Organisator, darüber zu wachen, dass der einzelne Fahrzeugbesitzer die erlaubten Werte nicht überschreitet.

Zum anderen gibt es das Sammeln einzelner Messungen, die alle in einen „Topf“ fließen. Die Messwerte werden online an eine weit entfernte Institution übertragen, deren Aufgabe die Emissionsüberwachung

ist. Ist der Geräuschtopf voll, also über dem definierten Limit, so wird die Veranstaltung von Amts wegen abgebrochen und Strafgeldern werden fällig. Für den Veranstalter ist diese Methode sehr kritisch, weiß er doch nicht, wann das Limit erreicht wird und welche einzelnen Fahrzeuge wann den Topf schneller als gedacht gefüllt haben. Wird die Veranstaltung beendet, ist das Verständnis der Teilnehmer natürlich gering.

Für die Zukunft wird entsprechend die Verantwortung eines jeden einzelnen Teilnehmers immer wichtiger, um eine Veranstaltung bis zum Ende durchführen zu können. Wird im freien Training die Performance eines Rennwagens ohne Schalldämpfer getestet, kann dies fatale Folgen für alle anderen Teams haben. Es ist schon jetzt wichtig, dass jedem Fahrer das Bewusstsein über diese Problematik immer präsent ist und er sich genau an die in der Ausschreibung genannten Geräuschlimits hält. Und mit immer besseren und ausgefeilteren Messmethoden wird dieses Thema den Rennsport auch in Zukunft weiter begleiten.



Foto: BR-FOTO DIRK U. SILVIA REITER

Sensibilität
gefordert:
Geräusch-
Emission aller
Fahrzeuge

Auf ein Neues: Historischer Wagenpass (HTP)

■ Vor dem Start in die neue Rennsaison sollte die Gültigkeit des Wagenpasses und des Sicherheits-Equipments überprüft werden. FIA HTPs, die bis zum Jahre 2010 ausgestellt wurden, haben 2016 ihre Gültigkeit verloren. Eine Verlängerung oder Neubeantragung kann bis zu sechs Monate in Anspruch nehmen, da die Prüfung über

die FIA in Paris abgewickelt wird. Eine Alternative stellt der DMSB HTP dar. Die Überprüfung, die ausschließlich in Deutschland stattfindet, dauert, je nach Aufwand und Fahrzeugmodell, vier bis acht Wochen. Beim FHR-Test- und Einstelltag am 20. März wird ein Mitarbeiter des DMSB vor Ort sein.



Impressum

Geschäftsstelle: Fahrerergemeinschaft Historischer Rennsport e.V., Huguenotstraße 100, 61381 Friedrichsdorf, Tel. 061 72/285 91-0, Fax 061 72/285 91-11, E-Mail info@fhr-online.de

Vorstand der FHR: 1. Sprecher Prof. Dr. Alexander Kolb, 2. Sprecher Kai v. Schaurath, Sportleiter Lothar Panten, Kassenwart Norbert Engels, Technik Dr. Peter Fürst, Seriensprecher Piero Siragna

Redaktion: Kai v. Schaurath

Start in die Saison 2016! Sechs Gründe endlich aktiv zu werden.



FHR HTGT um die Dunlop-Trophy
GT, Touren- und Rennsportwagen 1947 – 71



Historische Formel Vau Europa
Historische Formel Vau 1964 – 92



Dunlop FHR Langstreckencup
GT, Touren- und Rennsportwagen 1947 – 71 (75)



FHR Vintage Nürburgring
Das Treffen der Vorkriegs-Sportwagen



A Gentle Drivers Trophy
GT und Rennsportwagen 1947 – 61 (63)



HRA German Open
Formelwagen 1958 – 86

Wann sind Sie dabei?



**Wir geben dem historischen Rennsport ein Fundament.
Jetzt Mitglied werden. Infos unter www.fhr-online.de**

Unter dem Dach der FHR werden folgende Rennserien organisiert: FHR HTGT (Historische Tourenwagen- und GT-Trophy), HRA (Historic Racecar Association), Dunlop FHR Langstreckencup, Historische Formel Vau, A Gentle Drivers Trophy und FHR Vintage Nürburgring. Mehr Infos über die FHR und direkten Kontakt zu den Rennserien finden Sie auf der Website www.fhr-online.de oder über unsere Geschäftsstelle unter Telefon +49 6172 28591-0.