



SUBARU

in der deutschen Rallye-Meisterschaft



Der Titel des Deutschen Rallye Meisters soll auch im Millennium-Jahr 2000 bei Armin Kremer und bei Subaru bleiben. Mit dem Impreza World Rallye Car, kurz WRC genannt, stehen die Chancen gut. Der 300 PS-Bolide mit permanentem Allradantrieb sorgt in der Rallye-Weltmeisterschaft ebenfalls für Aufsehen, die Titel des World Champions 1995, 1996 und 1997 zeugen davon. In Deutschland geht es in den acht Meisterschaftsläufen 2000 richtig zur Sache, das wissen der Mecklenburger Kremer und sein neuer Copilot Klaus Wicha aus Bad Karlshafen.

Bei Subaru Deutschland vertraut man auf die professionelle Arbeit des gesamten Teams. Hauptgeschäftsführer Bernhard Schoder: „Nach zwei Titeln mit Subaru zeigt sich klar, daß Armin Kremer das Maximum an Talent und Siegeswillen hat, daß wird 2000 nicht anders sein.“



Rallye-Lexikon

Der schnelle Einblick in die manchmal kompliziert klingende Fachsprache der Rallye-Branche:

Abnahme Keine Diät zur Gewichtsreduzierung, sondern die technische Überprüfung des Rallye-Fahrzeugs sowie die Prüfung der Fahrer-, Beifahrer- und Fahrzeugpapiere vor dem Rallye-Start

Anstellen Kein Schlange stehen, sondern das Querstellen des Rallye-Autos für die schnellere Durchfahrt einer Kurvenpassage

Bordkarte Keine Ansichtskarte, sondern ein meist DIN-A4 großes, dickeres Blatt, auf dem sämtliche bei der Rallye gefahrenen Zeiten für die Auswertung festgehalten werden

Drift Keine Meereströmung, sondern das kontrollierte Querrutschen des Autos über alle vier Räder in extrem schnellen Kurven

Eisspion Kein Relikt aus dem „Kalten Krieg“, sondern ein Team, das zur kalten Jahreszeit etwa eine Stunde vor der eigentlichen Rallye die Strecke abfährt und winterliche Straßenprobleme vermerkt

Etappe Kein militärisches Urlaubsquartier, sondern Teilstück einer Rallye, das in einer bestimmten, vorgegebenen Zeit zu durchfahren ist

Gebetbuch Keine Glaubensfrage, sondern der sogenannte Streckenaufschrieb, in dem die Kurvenfolge und der Kurvenradius einer Wertungs- oder Bestzeitprüfung nach

einem individuellen System notiert sind und vom Copiloten während der Fahrt vorgebetet werden

Intercom Kein PC-Bestandteil, sondern die im Helm integrierte Sprechfunkverbindung zwischen Fahrer und Beifahrer

Parc fermé Kein Gourmet-Ausdruck, sondern der geschlossene Parkplatz, auf dem die Wettbewerbsfahrzeuge zu bestimmten Zeiten stehen müssen, grundsätzlich keine Reparaturarbeiten erlaubt sind und der für die Öffentlichkeit gesperrt ist

Restart Nicht die Neige im Glas, sondern der erneute Rallye-Start nach Zwangspause oder Etappe

Roadbook Kein Bestseller-Hit, sondern das Streckenbuch des Veranstalters mit Orientierungs-, Kilometer- und Zeitangaben für jedes Rallye-Team

Slicks Keine Eissorte, sondern profillose Reifen (Racing) für trockene Asphalt-Wertungsprüfungen mit hohem Haftwert (weiche Gummimischung)

WP Kein Hacker-Kürzel, sondern eine abgesperrte, abgesicherte Wertungsprüfung oder auch Bestzeitprüfung, die schnellstmöglich zu durchfahren ist - hier fällt die eigentliche Entscheidung über Sieg oder Niederlage

ZK Kein Zentralkomitee, sondern eine Zeitkontrolle zur Zeitnahme sowie Zeiteintrag in Bordkarten und Kontrollisten



**Klaus Wicha**

geb. 25.10.1960 aus Bad Karlshafen
Neuer Copilot von Armin Kremer im
Jahr 2000
Subaru-Impreza-Copilot

Armin Kremer

geb. 4.12.1968 aus Friedrichsruhe
Deutscher Rallye-Meister
1996, 1998 und 1999
Subaru-Impreza-Pilot

Auf ein Neues

„Die Saison 2000 wird spannend wie selten zuvor. Wir wollen den Titel behalten, das ist eine klare Sache. Mit dem Subaru Impreza WRC haben wir genau das richtige Auto dazu“, sagt Armin Kremer. In acht Läufen zur Deutschen Rallye-Meisterschaft geht es über Asphalt- und Schotterpisten, Vollgas ist Bedingung von Anfang an. Das Subaru-Händler-Rallyeteam wird alles geben - auch im Jahr 2000!

Deutsche Rallye-Meisterschaft 2000

Termine der deutschen Rallye-Saison 2000

03.03. - 04.03.	ADAC/PRS Rallye Berlin-Brandenburg
24.03. - 25.03.	ADAC Oberland-Rallye
28.04. - 30.04.	AvD/ADMV Pneumant-Rallye
02.06. - 03.06.	ADAC Castrol-Rallye Thüringen
06.07. - 09.07.	ADAC Rallye Deutschland
20.07. - 22.07.	AvD/STH Hunsrück-Rallye
08.09. - 09.09.	ADAC Saarland-Rallye
20.10. - 21.10.	ADAC 3-Städte-Rallye

Subaru-Partner im Rallyesport

AT Auto + Tuning GmbH - hinter dem nüchtern klingenden Firmennamen verbirgt sich Rallye-Know-How aus unzähligen Kilometern auf Schotter und Asphalt. Die Truppe um Tuningspezialist Günther Holzer aus Augsburg „kennt sich aus“ in der Szene und zeichnet auch im Jahr 2000 verantwortlich für den Einsatz des Subaru Impreza WRC von Armin Kremer und Klaus Wicha. „Das Auto ist ein echtes Siegerauto, das haben wir in den letzten beiden Jahren gesehen. Die Mitbewerber sind in diesem Jahr sehr stark, aber der Subaru Impreza WRC mit Kremer/Wicha macht auch in diesem Jahr wieder das Rennen, da bin ich sicher“, sagt Günther Holzer. Michelin, Reifenpartner mit großer Erfahrung im Motorsport, sorgt für die gute Verbindung zur Straße, Eibach-Federn dämpfen das Auto ab. Die Subaru-Händler sind stärker engagiert als je zuvor, mit dabei auch wieder die NET-Nacht-Express-Termindienst GmbH, die norisbank und die Software Entwicklungsfirma Loco-Soft GmbH.

metallfelgen, Scheibenbremsen oder aerodynamische Leichtbauteile, die heute in fast jedem Serienmodell wie auch bei Subaru ganz selbstverständlich sind, kommen aus dem Motorsport. Und der erste Autofahrer, der sich anschnallte, war ein Rallyefahrer. Seit 1886 - da gab es zwischen Paris und Rouen den ersten „Wettbewerb für pferdelose Wagen“ - leistet der Motorsport Schrittmacherdienste für eine innovative Automobiltechnik.

Natürlich weiß heute selbst der Motorsport-Laie, daß zwischen dem Serienauto beim Händler und dem Wettbewerbsfahrzeug auf der Renn- oder Rallye-Piste technische Welten klaffen. Die extrem harten Belastungen im Motorsport - da erleidet ein Rallye-Auto in einer nur neunmonatigen Saison geballt die Strapazen eines sonst jahrelangen Auto-Lebens - bedingen eben diese Technik-Unterschiede. Doch wie immer im Leben ist auch hier die solide Grundlage entscheidend.

Auf der Basis des Serien-Impreza-Turbo mit dem 160 Kilowatt (218 PS) starken Boxermotor und permanentem Allradantrieb wurde die sogenannte Gruppe-A-Wettbewerbsversion des Subaru Impreza WRC mit nunmehr rund 220 kW (300 PS) für die Rallyestrecken dieser Welt mobilisiert. Übrigens, das Serienmodell Impreza Turbo können Sie beim Subaru-Händler probefahren. Wir bitten um Verständnis, daß Ihnen unser Armin Kremer seinen Meister-Impreza WRC momentan leider nicht ausleihen kann ...



Wechselwirkung: Motorsport und Serienbau

Der Motorsport generell und der Rallyesport speziell sind aufgrund der extremen, komplexen und zeitlich komprimierten Belastungen - und trotz der hypertechnischen Qualitäten von Prüfständen, Testlabor oder Teststrecken - immer noch wichtigster Reaktionsbeschleuniger für den Auto-Serienbau.

Viele technische Details wie zum Beispiel Benzineinspritzsysteme, feuerfeste Kraftstofftanks und Kraftstoffleitungen, Halogen-Scheinwerfer, Zweikreisbremsanlagen, Leicht-

 **SUBARU**

SO VIEL IST SICHER.

SUBARU Deutschland GmbH, 61167 Friedberg
Telefon 0 60 31 / 60 60 oder <http://www.subaru.de>