

Autor: Frank Schäfer Fotos: Frank Schäfer

Serie: Freude am Fahren

Historische BMW fahraktiv bewegen

Teil 7: Fahrer und Beifahrer: Die Schicksalsgemeinschaft im Cockpit

Kennen Sie auch den Spruch »Das Gehirn sitzt rechts«? So kurz und knapp wurde im historischen Rallyesport die Aufgabenverteilung von Fahrer und Beifahrer charakterisiert. Etwas differenzierter sollte man das Teamwork im Cockpit allerdings schon sehen, wie der siebte und letzte Teil unserer Serie zeigt.



Alles im Blick?
Die Kommunikation von Fahrer und Beifahrer ist erfolgskritisch.

Für die Teilnahme an einer Oldtimer-Rallye braucht man immer zwei Personen: Fahrer und Beifahrer. Die »Freude am Fahren« stellt sich immer dann besonders intensiv ein, wenn dieses Paar gut zusammenarbeitet und harmoniert. Dieser menschliche Aspekt kommt in der einschlägigen Literatur eindeutig zu kurz: hier steht überwiegend die Technik im Vordergrund. Tatsächlich sind ein harmonisches Miteinander und eine gute Kommunikation im Cockpit der größte Erfolgsfaktor bei den Oldtimer-Rallyes. Noch so viel individuelles Know-how oder »Berge« an technischer Ausrüstung bringen rein gar nichts, wenn es Missverständnisse, Hektik oder gar Streit zwischen Fahrer und Beifahrer gibt.

1.) Aufgaben und Rollenverteilung

Die Formulierung mit dem »Gehirn« stammt wie so vieles aus der Ära der Bestzeit-Rallyes und beschreibt eine sehr abgegrenzte Rollenverteilung. Der Fahrer fährt möglichst gute Zeiten nach den Kommandos des Beifahrers, der im Prinzip für den gesamten »Rest« zuständig ist: sei es die Nennung, die Papierabnahme, die Beifahrerbesprechung, etc. Der Fahrer hat sich in diesem klassischen Zusammenarbeitsmodell auf das reine Fahren fokussiert und dem Beifahrer das eher lästige Beiwerk überlassen. Manche Teams sind auch heute noch in diesem Modus unterwegs, den ich allerdings nicht empfehlen kann: Sollte der Beifahrer einmal aus dem Tritt kommen und die

Vielseitige Aufgaben sind gemeinsam zu lösen: hier eine Bildersuchaufgabe.



Orientierung verlieren, kann der Fahrer ihn nicht unterstützen. Als Fahrer ist man umgekehrt im Blindflug unterwegs, der Beifahrer sagt ja immer nur den nächsten Streckenabschnitt bzw. Fahrauftrag an. Der Fahrer hat so keine Chance, mitzudenken und die angesagte Strecke während der Fahrt zumindest grob mitzuverfolgen.

Ein gutes Team zeichnet sich zwar durch eine geregelte Aufgabenverteilung aus, aber auch durch ein gemeinsames Ziel und vor allem eine gute Zusammenarbeit, bei der man sich gegenseitig unterstützt. Auf der Basis der praktischen Erfahrung mit verschiedenen Fahrer-Beifahrer-Kombinationen empfehle ich die nachfolgend dargestellte Rollenverteilung.

Der **Beifahrer** ist der Navigator (früher »Franzer« genannt), der die Fahraufträge liest, sie interpretiert und dem Fahrer dann die entsprechenden Anweisungen gibt. Das gilt insbesondere für Orientierungsaufgaben. Eindeutige und präzise Ansagen sind dabei Pflicht (siehe weiter unten unter »Kommunikation«). Auch die Bordkarte wird immer vom Beifahrer ausgefüllt. In den meisten Fällen wird der Beifahrer auch die Geräte bedienen, also den Tripmaster und die Stoppuhren bzw. den Rallyecomputer. Gerade bei Sollzeitprüfungen gibt es aber auch Fahrer, die die Stoppuhren lieber selber bedienen wollen und diese dafür z.B. am Lenkrad befestigen. Während einer Zeitprüfung sollte sich der Beifahrer mit gut gemeinten Hinweisen wie »Du bist zu langsam« oder »schneller, wird knapp« eher zurückhalten. Die Beifahrerperspektive ist

doch eine andere und durch solche Kommentare wird der Fahrer abgelenkt und irritiert. Wenn dann auch noch der Talking Timer spricht, ist die Verwirrung komplett.

Der **Fahrer** ist natürlich in erster Linie für das Fahren zuständig, das bedarf keiner weiteren Erläuterung. Bei einer Oldtimer-Rallye geht es dabei um die zügige, aber immer angemessene und hoffentlich unfallfreie Bewegung des historischen Gefährtes nach den Anweisungen des Beifahrers. Auf den Fahrer kommt es insbesondere bei den Zeit- und Geschicklichkeitsprüfungen an. Ein gewisses Maß an Mitdenken ist aber hilfreich, sofern der Beifahrer nicht grundsätzlich in Frage gestellt wird oder ganz eigene Interpretationen zum Streckenverlauf entwickelt werden. Aussagen wie »die anderen Teilnehmer fahren alle dort entlang«, sind unter Umständen hilfreich, da sie eigene Fehler aufzeigen können. Am Ende muss sich aber der Beifahrer nach Würdigung der Umstände durchsetzen, denn »die Anderen« können auch alle falsch liegen. Bei einer Oldtimerrallye niemals dem Herdentrieb folgen!

Eine weitere, ganz elementare Aufgabe des Fahrers ist es, auf die stummen Kontrollen (Baumaffen, Ortseingangsschilder) zu achten und diese auch korrekt, laut und deutlich anzusagen. Ein »Achtung, Schild« ist nicht ausreichend! Der Beifahrer sollte zwar mit auf die Schilder achten, er ist aber mit dem Roadbook und den Karten der Orientierungsaufgaben beschäftigt und hat den Blick daher in der Regel nach unten gerichtet.



Es gibt jedoch **gemeinsame Aufgaben für Fahrer und Beifahrer**. Meiner Meinung nach sollte der Fahrer immer einen Gesamtüberblick über die zu fahrende Strecke haben. Gerade bei Orientierungsaufgaben ist es empfehlenswert, vor dem Start zur nächsten Etappe rechts anzuhalten und die anstehenden Fahraufträge gemeinsam anzuschauen und zu besprechen. Der Fahrer kann sich somit die

Strecke vorab grob einprägen. Gerade bei kombinierten Zeit- und Orientierungsaufgaben mit vielen kurzen Abschnitten, vielen Richtungsänderungen und damit Ansagen sowie gleichzeitigem Bedienen der Uhren ist das sehr hilfreich. Die Aufgaben vor und nach der Fahrt (Anmeldung, Papierkram, Organisatorisches, etc.) kann sich das Team beliebig aufteilen.

Aufgabe	Fahrer	Beifahrer	Anmerkung
Führen der Bordkarte/Eintragungen vornehmen		X	Kann nur der Beifahrer machen
Überwachung der Fahrabschnitte und der allgemeinen Aufgabenstellung bzw. der Streckenführung		X	Kann nur der Beifahrer machen, der dem Fahrer aber einen Überblick geben sollte, was ansteht
Fahraufträge lesen, interpretieren und umsetzen (Karten, Chinesen)	(X)	X	Fokus liegt beim Beifahrer, der Fahrer sollte jedoch »mitkucken«, damit ein Blindflug vermieden wird
Stumme Kontrollen sichten und ansagen	X	(X)	Fahrer hat den Blick nach vorne, Beifahrer oftmals auf die Unterlagen gerichtet
Bedienung Tripmaster	(X)	X	
Bedienung Stoppuhren, Talking Timer, Rallye- Computer	(X)	X	Übernimmt i.d.R. der Beifahrer
Fahren der Zeitaufgaben (ZK, GLP, SZP)	X		Der Beifahrer sollte sich mit Hinweisen und Kommentaren zurückhalten, auch wenn es schwer fällt

2.) Kommunikation

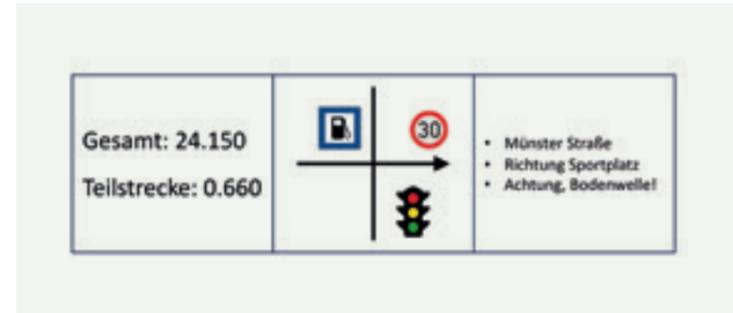
Auch bei der etwas »moderner« Zusammenarbeitsvariante im Cockpit ist es das zentrale Grundelement, dass der Beifahrer dem Fahrer die Strecke ansagt. Gleichzeitig ist es hilfreich, wenn der Fahrer den Beifahrer über evtl. Auffälligkeiten im Streckenverlauf informiert und insbesondere

die Kontrollen ansagt. Die Art und Weise wie diese Kommunikation erfolgt, ist erfolgskritisch.

Der Beifahrer sollte seine Anweisungen auf Basis des Roadbooks möglichst präzise und eindeutig geben. Ein lässiges »rechts rum« wird nicht reichen. Und ein »600 Meter rechts« ist nicht so

Für die korrekte Dokumentation auf der Bordkarte ist auch die Beifahrerin zuständig.

Beispiel 1: Aufgabe in Chinesendarstellung.



aussagekräftig wie »in 600 Meter Kreuzung rechts an der Ampel in Richtung Wesel«. Hierzu zwei Beispiele.

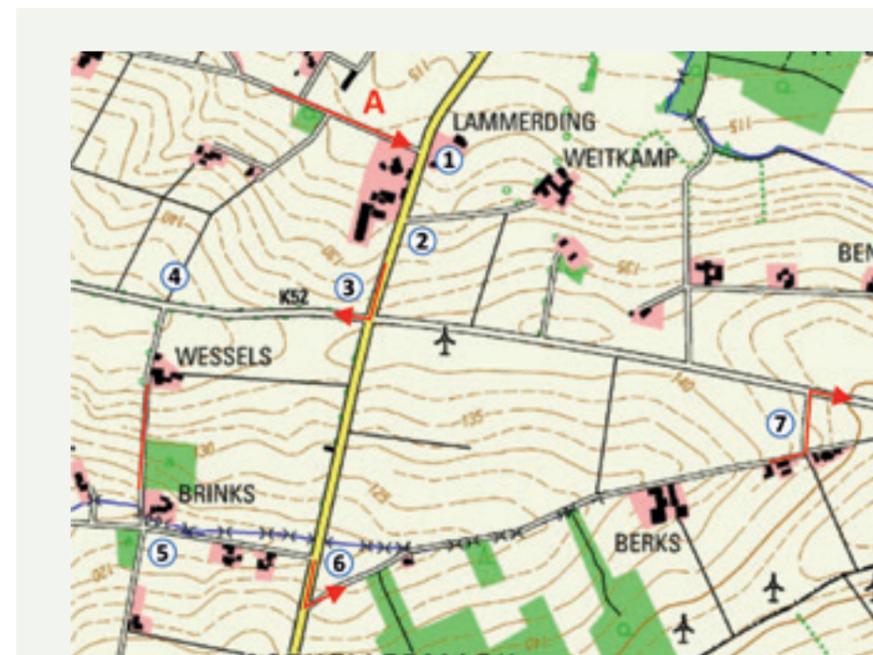
Beispiel 1 zeigt den Auszug aus einem Roadbook mit Chinesendarstellung. Hier kann der Beifahrer verschiedene Ansagen machen:

- »Nach 660 Metern rechts«: Zu stark verkürzt!
- »Nach 660 Metern, Ampelkreuzung rechts!«: Die Ampelkreuzung ist die wesentliche Information, der Rest wurde weggelassen.
- »In 660 Metern vor der Tankstelle an der Kreuzung mit Ampel rechts ab in Richtung Sportplatz der Münster Straße folgen. Nicht zu schnell, Tempo 30 beachten.«: Ausführliche Information, die den Fahrer aber überfordert.

Warnhinweise sollten erst dann gegeben werden, wenn die Stelle erreicht ist und nicht schon (hier: 660 Meter) vorher. Das kann sich der Fahrer nicht merken. Auch mit den Zusatzinformationen sollte der Beifahrer sparsam umgehen. Er kann diese aber gut zur Kontrolle des Streckenverlaufs nutzen.

Bei einer Kartendarstellung sind die Ansagen nicht so gut vorgegeben, wie bei der Chinesendarstellung. Vor allem fehlt die Kilometrierung. Früher haben die Beifahrer die Teilstrecken ausgemessen und dann mit Hilfe des Maßstabs in echte Entfernungen in der Natur umgerechnet. Diese wurden dann dem Fahrer angesagt. Das kann man grundsätzlich so machen, dafür muss man aber extrem schnell mit dem Kopfrechnen sein. Ich empfehle eher, dass der Beifahrer die Strecke mit Hilfe der Kreuzungen/Abzweigungen sowie landschaftlicher Gegebenheiten ansagt. Wie in unserem **zweiten Beispiel**.

- T-Stück rechts bei Lammerding
- Abzweigung links liegen lassen, weiter geradeaus
- Kreuzung rechts auf die K52
- Erste Abzweigung links, kleine Straße
- Kreuzung links, hinter dem kleinen Bach
- T-Stück rechts auf die Hauptstraße, dann direkt scharf links zurück
- Streckenverlauf folgen, dann Linksknick und direkt wieder T-Stück rechts



Beispiel 2: Aufgabe nach Kartendarstellung.



Da geht's lang:
Der Copilot ist der Navigator.



Auch die Bedienung der vielfältigen Technik obliegt dem Beifahrer.

Den Streckenverlauf fährt der Beifahrer dabei auf der Karte mit dem Stift ab, immer soweit, wie das Team in der Realität auch gekommen ist. Somit ist klar, wo man sich gerade auf der Karte befindet. Die einzelnen Aufgabenteile kann man auch abhaken, das ist noch eindeutiger. Tipp: Auch als Fahrer werfe ich immer wieder einen Blick auf die Karte, um mich zu orientieren. Das ist besser, als den Anweisungen des Beifahrers »blind« zu folgen.

**3.) Beziehungsfrage:
Wer mit wem im Cockpit**

Schaut man sich bei den diversen Oldtimerfahrten einmal die Nenn- und Ergebnislisten genauer an, dann fällt auf, dass in einem erheblichen Maße »Paare« im Sinne von Ehepaaren oder Lebensgefährten an den Start gehen. Oftmals folgt das einem einfachen Ablauf: Mann kauft sich Oldtimer, will damit fahren, Ehefrau muss dann Beifahrerin werden. Oder anschlussfähiger formuliert: Paar entscheidet sich für ein gemeinsames Hobby, bei der die Ehefrau/Partnerin dann die Copilotin macht. Sicherlich, das muss nicht so sein – Gegenbeispiele gibt es genug – aber in vielen Fällen sieht so immer noch die Realität aus. Das erklärt auch den Umstand, dass (gute) Beifahrer den Engpass darstellen. Denn die Oldtimerbesitzer wollen ihren »Schatz« i.d.R. auch fahren und sich nicht mit dem Platz auf der Beifahrerseite »begnügen«.

Auch eine solche (Paar-)Kombination kann gut gehen! Und zwar dann, wenn beide an dem Hobby Spaß haben und mit ihrer Rolle einverstanden sind. Dauerhaft macht es keinen Sinn, dem Partner »zuliebe« eine Rolle zu füllen, die man eigentlich nicht mag, oder zumindest in dieser Intensität

nicht mag. Diese Lebensweisheit gilt natürlich nicht nur für das Oldtimerhobby. Grundsätzlich habe ich die Erfahrung gemacht, dass eine Fahrer-Beifahrer-Kombination, die nicht miteinander »verhandelt« ist, die bessere, da harmonischere Alternative darstellt. Andernfalls gibt es immer das Risiko, dass Meinungsverschiedenheiten, z.B. über den Streckenverlauf, sehr schnell auch auf der Beziehungsebene ausgetragen werden.

Zum Teamwork bleibt festzuhalten: Die Rollenverteilung sollte dem Talent und den Kompetenzen folgen. Menschen ohne Orientierungssinn oder mit einer Rechts-Link-Schwäche sollte man nicht zwingend zum guten Beifahrer machen wollen. Vielleicht ist es dann besser, einfach einen Rollentausch vorzunehmen und den Beifahrer- mit dem Fahrersitz zu tauschen.

4.) Fahren nach Stimmungslage

Eine gute, zwar konzentrierte, aber auch gelassene, Stimmung im Auto ist die beste Voraussetzung für ein erfolgreiches (fehlerarmes) Fahren. Vor allem: Wenig von Dingen erzählen, die nicht zur Aufgabe gehören. Das lenkt nur ab und fürs »Quatschen« (Fachterminus: Benzingespräche) ist beim Warten auf die Ergebnisse noch genug Zeit. Hat man einmal einen Fehler gemacht, dann sollte dieser sofort vergessen oder verdrängt werden. Nicht lange damit herumärgern! Erfahrungsgemäß ist man dann nämlich unkonzentriert und macht direkt die nächsten Fehler. Es wird bei den Oldtimerfahrten immer wieder Situationen geben, die negative Emotionen hervorrufen können: Eigene Fehler, fremde Fehler, nervige Teilnehmer, arrogante Fahrtleiter, Fußgänger, Fahrradfahrer, Hundeführer, Landmaschinen,

u.v.m. Die Liste ist lang. Eigentlich selbstverständlich, aber doch erwähnenswert: Keine Aggressionen beim Fahren zulassen, denn auch dann sind Fehler vorprogrammiert. Mit Wut im Bauch in die Lichtschrankenprüfung: keine gute Idee! Auch wenn es sicherlich immer wieder Ärgernisse geben wird im Laufe einer Fahrt: Die Rahmenbedingungen und das Verhalten anderer kann man i.d.R. nicht beeinflussen, die eigene Einstellung hingegen schon.

Abschluss der Serie

In diesem Sinne hoffe ich, dass Sie nun mit diesem letzten Teil unserer Serie »Freude am Fahren« ausreichend Rüstzeug besitzen, um die anstehenden Ausfahrten und Oldtimerrallyes mit Erfolg zu bestreiten. Die Lektüre hat Ihnen hoffentlich Spaß gemacht, neue Impulse gegeben und vielleicht sieht man sich bald bei einer schönen Veranstaltung.

Ich wünsche allzeit gute Fahrt!

**Freude am Fahren – Historische BMW fahraktiv bewegen:
Unsere Serie im Überblick**

Teil 1	Sportlich vs. Genuss: Welche Veranstaltungen gibt es und wie finde ich die passende Veranstaltung für mich?	Heft 2/2022, 46. Jahrgang, Ausgabe 178, S. 42-48.
Teil 2	Ganz schön vielseitig – Lustige (?) oder knifflige Aufgaben sorgen für Freude beim Fahren.	Heft 3/2022, 46. Jahrgang, Ausgabe 180, S. 50-55.
Teil 3	Chinesisch für Anfänger: eine kleine Zeichenkunde.	Heft 4/2022, 46. Jahrgang, Ausgabe 181, S. 62-66.
Teil 4	Punkt, Pfeil, Strich – Übung macht den Ori-Meister.	Heft 1/2023, 47. Jahrgang, Ausgabe 182, S. 44-49.
Teil 5	Der leidige Papierkram- Fahrtunterlagen.	Heft 2/2023, 47. Jahrgang, Ausgabe 183, S. 42-49.
Teil 6	Sanduhr oder App: Ohne Technik kommt man nicht weit.	Heft 3/2023, 47. Jahrgang, Ausgabe 184, S. 14-20.
Teil 7	Fahrer und Beifahrer: Die Schicksalsgemeinschaft im Cockpit	Heft 4/2023, 47. Jahrgang, Ausgabe 185, S. 60-65

*Literaturempfehlungen:
Frank Schäfer (2020), Erfolgreich unterwegs bei Oldtimer- und Youngtimer-Rallyes, S. 192-197.
Weiß, Johann/Weiß, Wolfgang (2012), Die Kunst der Fahrer-Beifahrer-Kommunikation, Besser Oldtimer-Rallye fahren, Band 1, 24-seitiges Lernheft mit DVD (ca. 35 Min).*