

GPS-Messung vs. Lichtschranken Neues Schnittmuster: GEOfuchs2.0

Von Richard Hollinek

Schnitt-Sonderprüfungen kommen dem ursprünglichen, alten Rallyemodus am nächsten und sind international weiter verbreitet, als manche glauben. Seit einigen Jahren tritt an Stelle der Messung mit Lichtschranken zunehmend die Messung per verschiedener GPS-Messsysteme. Lichtschranken liefern zwar äußerst präzise Messergebnisse, müssen allerdings mit viel Personal- und Geräteaufwand im Gelände positioniert, bewacht und wieder abgeholt werden.

Eine GPS-Messung hingegen braucht kein Personal, keine Geräte vor Ort und kann daher viel leichter und vor allem häufiger durchgeführt werden. Darüber hinaus kann GPS das Einhalten der Strecke und allfällige Geschwindigkeitsübertretungen erfassen. Das machte GPS schon bisher attraktiv. Aber wie sieht es mit der Genauigkeit aus?

Fakt ist, dass die bisher angewendeten GPS-Messmethoden nur auf mehrere



Zehntelsekunden genau sind und wenig differenzierte Ergebnisse liefern. Damit stieg der Frust bei Schnittfahrern, die zu Recht behaupteten, dass man eine Rallye nur mehr an den Timing-Lichtschranken gewinnen könne. Viele Veranstalter verloren daher so manchen Schnittfahrer und da schließe ich mich selbst nicht aus.

Diese Zeiten sind vorbei.

Als erster Zeitnehmer in Österreich stellte sich Philipp Fuchs (Straßenplaner im Unruhestand, Oldtimer-Fan und Zeitnehmer bei vielen Veranstaltungen) mit seinem neuen Messsystem GEOfuchs2.0 am 5.10.2019 der Presse. Ein ultimativer Vergleich Lichtschranken versus GPS.

Das Ergebnis:

Selbst bei ungünstigsten GPS-Wetterbedingungen, bewölkt und zeitweise Regen, betrug die durchschnittliche Messdifferenz mit diesem neuen Messsystem zwischen den Lichtschranken und den GPS-Messpunkten unglaublich geringe 0,04

Sekunden, also 4 Hundertstel Sekunden (Arithmetisches Mittel aus 28 Messungen!). Dies kann durchaus als hervorragendes Ergebnis bezeichnet werden. Bei der Berechnung der Schnittgeschwindigkeit verliert sich diese Messdifferenz im Bereich von wenigen Tausendstel-km/h. Das ist ebenso neu, wie höchst beeindruckend. Selbst bei Timingprüfungen wäre diese Minimalabweichung ein nur von wenigen Fahrern erreichbarer Durchschnittswert. Die Messungen wurden in ebenem Gelände durchgeführt, was dem GPS sicher ein wenig entgegen kommt. Möglich wird diese Präzision durch modernste Logger sowie der Korrektur der Loggerdaten mit geodätischen Methoden aus der beruflichen Praxis des Straßenplaners Philipp Fuchs. Mit GEOfuchs2.0 ist der Weg wieder frei für abwechslungsreiche Veranstaltungen mit echter Chancengleichheit für Timingfahrer und Schnittfahrer. Ein Ergebnis aus dem Test ist, dass nicht alle Logger gleich anzeigen und im Tausendstel-Bereich variieren können. Daher wird Phillip Fuchs ab 2020 jeweils zwei Logger pro Fahrzeug einsetzen. Damit erreicht man nicht nur eine optimale Ausfallsicherheit, sondern auch eine optimierte GPS-Zeiterfassung.

Grundvoraussetzung dafür bleibt allerdings eine exakte Vermessung der Sonderprüfungen! Manchen Veranstaltern scheint nicht bewusst zu sein, dass sich mit schlechten Roadbook-Vorgaben jede Messung ad absurdum führt, egal mit welcher Messmethode. Ohne präzise Vermessung der Schnitt-Sonderprüfungen, auf den Meter genau (Rundung mehrerer Messfahrten auf Zentimeter), kann niemand exakte Schnitte errechnen. Dazu braucht es metergenaue Veranstalter-Tripmaster, die der Markt mittlerweile zu sehr verträglichen Preisen anbietet.

Fazit:

Mit einem modernen System, wie GEOfuchs2.0, sind GPS-Messungen bei Schnittprüfungen mit sehr hoher Genauigkeit machbar. Eine exakte Streckenvermessung ist nicht nur für eine GPS-Messung von grundlegender Bedeutung, sondern natürlich auch für eine Lichtschrankenmessung. Man sollte hinterfragen, ob eine Schnittprüfung unbedingt auf die absolute Zeitabweichung in Hundertstel Sekunden gewertet werden muss. Schnittfahren bedeutet Durchschnittsgeschwindigkeit. Warum also nicht gleich in km/h auswerten? Da reichen Hundertstel km/h für ein differenziertes Ergebnis. Damit hätten die Schnittfahrer endlich wieder Chancengleichheit gegenüber den Timing-Spezialisten.

Betriebsausflug zum Red Bull Ring



Die Motorsport IG. Bad Mühlacken führte Anfang Oktober den Vereinsausflug zum Ventilspiel am Red Bull Ring durch. Diese von Roland David und seinem Team durchgeführte Veranstaltung zählt ja schon seit einigen Jahren zu den „must see“ der heimischen Motorsportszene. Es war für alle ein besonderes Erlebnis, manche waren zum ersten Mal am Ring. Es gab mit vielen Veranstaltungsteilnehmern, die auch beim Bergrennrevival in Bad Mühlacken am Start waren, ein Wiedersehen. Trotz der nicht allerbesten Witterungsverhältnisse

sah man faszinierende Rennen und vor allem einen Kommentator, in der Person von Alexander Trimmel, den man getrost als wandelndes Lexikon bezeichnen kann. Ein ganz besonderes Highlight war für die Mitglieder der MIGBM eine Rundfahrt mit dem Reisebus um die Rennstrecke; der Dank geht an Frau Staller und Herrn David. Die Heimfahrt war auf Grund des prall gefüllten Kühlschranks sehr kurzweilig und man schmiedete schon Pläne für das 5. Bergrennrevival in Bad Mühlacken im Sommer 2021.