

ADAC

G 4088, Preis € 1,50
Heft 5 06/2015

Report



Audi wiederholt Vorjahressieg in der „Grünen Hölle“

Porsche Carrera Cup

Porsche Junior Sven Müller feiert souveränen Sieg auf der Nürburgring Nordschleife.

ADAC 24h-Classic

Es bleibt in der Familie: Michael und Daniel Schrey machen den Sieg unter sich aus.

RCN

Christopher Gerhard ließ auch beim Highlight im Rahmen des 24h-Rennens nichts anbrennen.



ADAC

ADAC Nordrhein e.V.

ADAC EIFELRUNDFAHRT

Oldtimerwandern mit historischen Automobilen

Präsentiert von:  TÜVRheinland®
Genau. Richtig.

27. BIS 30. AUGUST 2015



Oldtimerwandern
in der Eifel und
den Ardennen



Liebe Leser,

der Höhepunkt des Jahres ist gelaufen. Und was war das für eine Veranstaltung? Über das ADAC Zurich 24h-Rennen wird man noch lange sprechen. Da ist der knappste Zieleinlauf in der Geschichte des Rennens. Und unter den Siegern einer von uns: Christopher Mies aus Heiligenhaus. Einige, die diese Zeilen jetzt lesen, waren im Kartsport zu Beginn dieses Jahrtausends seine Gegner. Und jetzt schaue man sich an, was aus ihm geworden ist – ein Sportwagenfahrer par excellence. Doch nicht nur das 24h-Rennen selbst war ein Highlight. Auch die Rahmenrennen wussten zu begeistern. Egal, ob WTCC, Porsche Carrera Cup, das ADAC 24h-

Classic-Rennen oder die RCN – sie alle haben dazu beigetragen, dass den Motorsportfans rund um die Nordschleife erstklassige Unterhaltung geboten wurde. Nicht vergessen darf man natürlich auch den Adenauer Racing Day oder die Falken-Drift-Show und die vielen kleinen anderen Aktionen, die das Megaevent in der Eifel zu dem machen, was es ist. Doch auch wenn wir noch in frohen Erinnerungen schwelgen – die Motorsportsaison ist noch lange nicht vorbei. In vielen anderen Bereichen geht es jetzt richtig los – und das lohnt sich!

Ihr Redaktionsteam

Top-Themen in dieser Ausgabe



4 ADAC Zurich 24h-Rennen



22 25. Kölner Kurs



26 ADAC Kart Cup



Heft 5 06/2015

Report



Foto: Jan Brucke



PEFC zertifiziert
Dieses Produkt stammt aus
nachhaltig bewirtschafteten
Wäldern und kontrollierten Quellen.

www.pefc.de

AUTOMOBILSPORT

- 4 ADAC Zurich 24h-Rennen
- 11 WTCC
- 12 Porsche Carrera Cup
- 13 ADAC 24h-Classic
- 14 RCN
- 16 Formel-3-Europameisterschaft
- 17 Sezoens-Rally
- 17 DSK Rallye-Schotter-Lehrgang
- 18 KW Berg Cup
- 20 Automobil-Slalom MSC Odenkirchen

MOTORRADSPORT

- 22 25. Kölner Kurs
- 23 65. Trial ADAC MSC Porz
- 24 Trofeo Italiano

KARTSPORT

- 26 ADAC Kart Cup
- 26 ADAC Kart Masters
- 27 WAKC

CLUBLEBEN

- 28 Veranstalteranzeigen
- 30 Impressum

ADAC Clubinfo

- 31 Ausgabe 06/2015



Christopher Mies, Nico Müller, Laurens Vanthoor und Edward Sandström feierten ihren Sieg beim ADAC Zurich 24h-Rennen.

Audi holt sich den dritten 24h-Sieg

Text: Patrik Koziolek, Oliver Neuert, Jörg Ufer – Fotos: Jan Brucke, Gruppe C

Die Sieger des 43. ADAC Zurich 24h-Rennens auf dem Nürburgring heißen Christopher Mies, Edward Sandström, Nico Müller und Laurens Vanthoor. Im Audi R8 LMS (#28) des Audi Sport Team WRT überquerte Mies nach 156 Runden auf der 25,378 Kilometer langen Kombination aus Grand-Prix-Kurs und Nordschleife die Ziellinie. Der Vorsprung auf den zweitplatzierten Maxime Martin im BMW Z4 GT3 (#25) des BMW Sports Trophy Team Marc VDS mit der Fahrerbesetzung Maxime Martin, Lucas Luhr, Markus Palmtala und Richard Westbrook betrug 40,729 Sekunden – zugleich der knappste Zieleinlauf aller Zeiten. Platz drei feierten Peter Dumbreck, Wolf Henzler, Martin Ragginger und Alexandre Imperatori im Porsche 911 GT3 R (#44) von Falken Motorsports.

Am Ende des einzigartigen Motorsport-Marathons war Durchhaltevermögen gefragt. Die Podestränge belegten genau die drei Teams, die über die gesamte Distanz mit konstant schnellen Rundenzeiten und vor allem ohne Probleme durchfahren konnten. Aufgrund von wechselhaften Witterungsbedingungen – vor allem in der Nacht – war das Rennen eines der anspruchsvollsten in der jüngsten Vergangenheit. Eine Vielzahl von Favoriten musste vorzeitig die Segel streichen. Die Leistungsdichte im Feld war riesengroß. Zwischenzeitlich lagen Sportwagen von sieben unterschiedlichen Herstellern in den Top 10. Die Führung wechselte im Verlauf des Rennens 35 Mal – auch das ist Rekord beim Eifelklassiker.

„Sieg beim 24h-Rennen, einfach unglaublich“, jubelte DTM-Fahrer Nico Müller. „Es war das erste 24h-Rennen für den neuen Audi R8 LMS, und es war wirklich kein leichtes. Wir standen immer unter Druck. Toll, dass das

Auto so durchgehalten hat. Es war erst mein zweites 24h-Rennen und eine Ehre für mich, dass ich dabei sein durfte.“ Teamkollege Christopher Mies ergänzte: „In der letzten Runde hatte ich Gänsehaut.“

Christopher Mies über seinen ersten 24h-Triumph: „In der letzten Runde hatte ich Gänsehaut.“

Große Freude auch im Lager von BMW. „Das ist eine phantastische Platzierung für den BMW Z4 GT3 bei seinem letzten werksunterstützten Einsatz – auch angesichts der harten Konkurrenz“, kommentierte BMW Mo-

torsport Direktor Jens Marquardt den zweiten Platz von Marc VDS. „Auch wenn es nicht ganz zu unserem 20. Gesamtsieg gereicht hat, haben die Kombination aus einem fehlerfreien Job von Team, Fahrern und einem standfesten, ausgereiften Fahrzeug das Rennen bis zum Schluss äußerst spannend gehalten.“ Nach Platz vier im vergangenen Jahr schaffte Falken Motorsports diesmal den Sprung auf das Siegerpodium. „Die Freude bei den Fahrern und dem gesamten Team ist riesig. Die gesamte Mannschaft hat ihre Sache 24 Stunden lang sehr gut gemacht“, so Peter Dumbreck. „Vor allem in der Nacht war es mit den wechselnden Witterungsbedingungen zum Teil sehr anspruchsvoll. Wir hatten bei der Reifenwahl aber immer ein glückliches Händchen, und die Falken-Pneus haben die Herausforderungen sehr gut gemeistert. Über die komplette Distanz hatten wir keine großen Probleme – wir haben eigentlich nur die Routinestops absolviert.“

24h-Rennen 2016 am Fronleichnamswochenende mit Tourenwagen-WM

Die 44. Auflage des ADAC Zurich 24h-Rennens wird vom 26. bis 29. Mai 2016 auf der Nürburgring-Nordschleife ausgetragen. Das Motorsport-Highlight in der Grünen Hölle findet damit am Fronleichnamswochenende statt. Im kommenden Jahr erneut mit von der Partie: die FIA-Tourenwagen-Weltmeisterschaft (WTCC). „Auch wenn der FIA-Kalender heute noch nicht fest ist, sind wir nach der sehr erfolgreichen Premiere in diesem Jahr mehr als zuversichtlich, dass die besten Tourenwagen-Piloten der Welt auch im kommenden Jahr wieder auf der Nürburgring-Nordschleife am Start sein werden“, erklärte Rennleiter Walter Hornung und zog ein positives Fazit: „Das 24h-Rennen hat an diesem Wochenende wieder eindrucksvoll bewiesen, warum die Freunde der Nordschleife es das ‚Rennen des Jahres‘ nennen: Es war toller, packender Sport und ein Fest für die ganze Familie. Das ist die Mischung, die für Fahrer und Fans gleichermaßen faszinierend ist.“

Das Geschehen in den Klassen

Es war das Rennen des Volker Strycek: Der Rekordstarter (38 Teilnahmen) feierte gleich zwei Klassensiege. Das gelang in den 42 Jahren zuvor nur Heinz-Josef Bermes, Dino Drößiger, Andreas Mäder, Markus Krauskopf, Peter Seikel, Axel Felder und Dirk Adorf. Mit nunmehr 12 Erfolgen insgesamt übernimmt der 57-Jährige den alleinigen zweiten Platz hinter Juppi Bermes (16).

82 verschiedene Fahrer freuten sich über einen Klassensieg, 26 davon waren aus dem Ausland angereist. 14 wiederholten ihren Vorjahressieg, zwei feierten gleich den dritten in Folge: Christian Büllesbach und Werner Gusenbauer. 569 verschiedene Piloten lenkten die insgesamt 152 Fahrzeuge. Auf der einen Seite feierten 17 Pilotinnen und Piloten bereits ihren 20. (oder mehr)

Start beim ADAC-Event, auf der anderen Seite gaben 124 Aktive ihr Debüt.

Stryceks Name ist natürlich eng mit der Marke Opel verbunden. Die Rüsselsheimer freuten sich dieses Mal über drei Klassensiege - so viele wie zuletzt 1996. Mit vier Siegen war BMW zum 14. Mal in Folge die erfolgreichste Marke, wie Opel feierten Porsche und Audi jeweils drei Siege. Bentley und SCG starteten 2015 zum ersten Mal, dafür war erstmals seit 1985 kein Honda mit von der Partie.

Nachstehend analysiert unser Experte Jörg Ufer, auch Autor des offiziellen 24h-Jahrbuchs und des 40 Jahre-24h-Buches, die Geschehnisse in den einzelnen Klassen.

AT – alternative Treibstoffe

gestartet: 6 – gewertet: 4 – nicht gewertet: 2

Aus der Pole Position heraus, übernahm der Saxon Motorsport-BMW 135D auch die Führung. Nach fünf Stunden betrug der Vorsprung schon fast eine Runde. Ein zweistündiger Boxenstopp nach einem Unfall im Eschbach in der 28. Runde warf die vier Briten allerdings weit zurück, ihre Aufholjagd wurde schließlich zumindest noch mit Rang drei belohnt. Der Audi A4 Quattro der Tuning Akademie von Thomas Hanisch, Michael Kühne, Michael Eichhorn und Markku Honkanen übernahm das Zepter und feierte schließlich den dritten Sieg in vier Jahren. Mit Platz zwei und 111 Runden feierte die neu aufgebaute Titus-Viper ihr bestes 24h-Resultat. Mit 9.42,474 Minuten fuhr Reinhard Schall sogar klar unter zehn Minuten. Die Bestzeit des Saxon-BMW war nur rund drei Sekunden schneller. Nach einer Kollision mit dem Frikadelli-Porsche (#30) vor der Hohen Acht strandete der Smudo-Scirocco in der siebten Stunde auf Rang zwei liegend.

Cup 1 – Opel Astra OPC Cup

Gestartet: 5 – gewertet: 5 – nicht gewertet: 0

Mit einer 100 Prozent-Zielankunft – wie im Vorjahr – erwiesen sich die Cup-Astra einmal mehr als extrem zuverlässig. Das Väter-und-Söhne-Team aus Markus und Moritz Oestreich sowie Volker und Robin Strycek wurde seiner Favoritenrolle gerecht und siegte am Ende mit souveränen vier Runden Vorsprung. Einzig ein leerer Tank sorgte in den Abendstunden für leichten Zeitverlust und Schweißperlen auf der Stirn bei der Kooperationsmannschaft von Team Schirmer und Automobile Theisen. Auf Rang zwei kam die Lubner-Mannschaft mit Daniel Bohr, Michael Brüggkamp, Robert Schröder und Roger Vögeli vor Stephan Kuhs, Bernhard Henzel, Jean-Luc Behets und Ralf Lammering von WS-Racing.

Cup 5 – BMW M235i Racing Cup

Gestartet: 14 – gewertet: 11 – nicht gewertet: 3

Hart, aber fair und spannend: Das war das Geschehen in der BMW-Cup-Klasse, die mit 14 Teams sehr stark besetzt war. Ein Vierkampf um den Klassensieg zwischen Sorg, Scheid, Adrenalin und Bonk war erwartet worden. Dass sich am Ende Sorg Rennsport mit Routinier Torsten Kratz (10. Start) und den Youngstern Kevin Warum (23 Jahre), Michele Di Martino (21) und Moritz Oberheim (18) so souverän durchsetzte, war schon eine Überraschung. Sie hatten vier Runden Vorsprung auf den Walkenhorst-M235 von Thomas D. Hetzer, „Thyson“, Matias Henkola und Henning Cramer. Mit nur 1.05 Minuten Rückstand folgten auf Rang drei Michael Bonk, Kiki Sak Nana, Alexander Mies und Roger Kurzen.

Wie knapp Glück und Pech nebeneinander liegen können, zeigte die fünfte Runde. Auf der Döttinger Höhe konnte Kratz einer mitten auf der Strecke liegenden Reifendecke im letzten Moment noch ausweichen, während der dicht folgende Adrenalin-Pilot Christian Konnerth



SP2T



SP3



SP3T



sie voll erwischte. Die Folge: Knapp 90 Minuten Reparatur am Pixum-BMW. Onboard-Bilder aus dem Kratz-Auto zeigen, dass der Reifen in der Runde zuvor noch links und hochkant lag, zum fraglichen Zeitpunkt dann aber fast mittig und flach. Nachdem das zweite Bonk-Auto von Dopferstarter Mies, Emin Akata und Jürgen Nett (25. Start) mit einem defekten Ölkühler nach Unfall abgestellt werden musste, blieb einzig die Scheid-Mannschaft als Sorg-Jäger übrig.

Michael Schrey, Max Partl, Uwe Ebertz und Jörg Weidinger hetzten das Sorg-Quartett und übernahmen nach Einbruch der Dunkelheit sogar die Führung, nachdem der Sorg-BMW bei einsetzendem Regen zu lange auf Slicks blieb. Bei Sonnenaufgang war die alte Reihenfolge allerdings wieder hergestellt. Die endgültige Entscheidung fiel gegen 8.25 Uhr, als Ebertz am Steuer des Eifelblitzes im Bereich Bergwerk auf eine Ölspur geriet und in die Leitplanken krachte. Mehr als Rang sieben war für die Scheid-Truppe schließlich nicht mehr möglich.

SP2T – 24h-Specials bis 1600 ccm mit Turbo

Gestartet: 3 – gewertet: 3 – nicht gewertet: 0

Zwei Werks-Hyundai gegen den Eifel-Mini: So lautete der Dreikampf bei den kleinsten Turbo-Specials. Bis auf ein kleines Mini-Intermezzo in den Abendstunden hatte die Werksmannschaft aber alles im Griff. Trotz eines kleinen Unfalls und einem Öldruckproblem siegten am Ende Markus Schrick, Peter Schumann, Michael Bohrer und Guido Naumann im i30 Turbo mit zehn Runden Vorsprung. Für Bohrer war es der vierte Klassensieg in den letzten sechs Jahren. Ralf Zensen, Lothar Wilms, „Tony Stark“ und „Steve Rogers“ lenkten den kleinen Briten auf Rang zwei. Der im Vorjahr siegreiche Hyundai Veloster büßte nach einem Unfall viel Zeit ein. Somit blieb

nur Platz drei für Alexander Köppen, Rory Penttinen, Heiko Hammel und Thomas Kroher.

SP3 – 24h-Specials bis 2000 ccm

Gestartet: 11 – gewertet: 9 – nicht gewertet: 2

Der Dinosaurier unter den 24h-Boliden hat wieder zugeschlagen: Beim 15. Start dieser Opel Manta-Karos feierten Hans-Olaf Beckmann, Volker Strycek, Peter Hass und Jürgen Schulten den zweiten Klassensieg. Der Rüsselsheimer Rochen hat somit jetzt 1.188 24h-Rennrunden und 30.236,486 24h-Rennkilometer im Chassis. Die vier Piloten haben zusammen 22 Klassensiege und 84 Starts in den Knochen. Fahrzeugeigner Beckmann: „Das Rennen lief sehr gut. Wir hatten eine Kollision mit einem Audi, aber das gehört hier dazu. Es ist nichts groß passiert. Außerdem gab es kleinere Probleme mit dem Schalthebel und mit einem Achsträger. Der Rest war planmäßig.“ Strycek hatte bereits im Qualifying für Aufsehen gesorgt, als er mit 28,267 Sekunden Vorsprung die Klassen-Pole markierte. Im Rennen konnte einzig der Schläppi Race Tec-Renault Clio von Holger Goedicke, Fabian Danz sowie Axel (erster Start seit 1999) und Max Friedhoff dem Manta kurzzeitig die Führung entreißen, bis in der 15. Stunde ihr Auslasskrümmer verbrannte. Den zweiten Rang erbten somit Kouichi Okumura, Teruhiko Hamano, Nadir Zuhour und Mohammed Al Owais im Roadrunner-Clio vor den Markenkollegen von Schlaug Motorsport, Xavier Lamadrid jr. und sr., Massimiliano Girardo und Nicolas Abril. Über einen starken vierten Rang freuten sich die vier RCN-Piloten Benjamin Decius, Thomas Jühlen, Sebastian Durik und Ralph Liesenfeld im Hess Motorsport-VW Golf III.

SP3T – 24h-Specials bis 2000 ccm mit Turbo

Gestartet: 6 – gewertet: 6 – nicht gewertet: 0

Überlegener Start-Ziel-Sieg für die Subaru-Werksmannschaft: Carlo van Dam, Hideki Yamauchi, Tim Schrick und Marcel Lasée hatten im WRX STi schlussendlich 12 Runden Vorsprung. Dazu landete man auf dem hervorragenden 18. Gesamtrang. Im Kampf um Rang zwei entschieden am Ende 3,185 Sekunden zu Gunsten des MSC Sinzig (Rudi Speich/Roland Waschkau/Dirk Vleugels/Thorsten Jung) gegenüber der Scuderia Colonia (Matthias und Thomas Wasel/Marcus Löhnert/Elmar Deegener). Mit 57,164 Sekunden folgte der Werks-Lexus RC.

„Ein Fernseh-Regisseur hätte sich kein besseres Ende ausdenken können“, sagte Speich. „Aufgrund von Folgeschäden bei einem Reifendefekt hatten wir in der Anfangsphase sieben Runden verloren. Den Wasel-Audi bremsen im Rennverlauf immer wieder mal kleinere Problemchen, der Lexus war nicht besonders schnell. Für die letzten sechs Runden setzten wir Roland Waschkau ans Steuer, wir waren zu diesem Zeitpunkt Vierter. Erst zog Roland am Wasel-Audi vorbei, dann überholten beide in der vorletzten Runde den Lexus. Am Ende hat es für uns dann knapp gereicht. Das fühlte sich an wie ein Sieg!“

SP4T – 24h-Specials bis 2500 ccm mit Turbo

Gestartet: 4 – gewertet: 3 – nicht gewertet: 1

Nach knapp fünf Stunden schien schon alles verloren: Der pro Handicap-Audi TT von Wolfgang Müller, Jutta Kleinschmidt und Sabine Podzus wurde in einen Auffahrunfall verwickelt. Im Bereich Klostersalbe krachte ihnen der 9und11-Porsche vehement ins Heck. Während das Rennen für den Porsche zu Ende war, schleppte sich Podzus noch an die Box. Nach rund 40 Minuten ging es weiter, jedoch nicht mehr für Sabine, denn die anderen beiden fuhren den Rest des Rennens.

SP4T



SP5



SP6



Der Hess Motorsport-VW Golf 5 R-Line ließ nicht locker, führte sogar zeitweise - vor allem, wenn André Benninghoven oder Stefan Lohn am Lenkrad waren. Die Teamkollegen Jose Visir und Michael Klotz waren allerdings bis zu 90 Sekunden pro Runde langsamer, das verschaffte dem Audi immer wieder Luft. Am Ende siegte der TT zwar laut Liste mit einer Runde Vorsprung, effektiv waren es aber nur knappe zwei Minuten. Stephan Wölflück, Jürgen Gagstatter und Urs Bressan fuhren im Wölflück Racing-Ford Focus auf Rang drei. Ein Getriebe-wechsel sorgte hier für über vier Stunden Standzeit.

SP5 – 24h-Specials bis 3000 ccm

Gestartet: 2 – gewertet: 1 – nicht gewertet: 1

Die Pole-Setter Harald Rettich, Fabrice Reicher (15. Start), Dominique Nury und Richard Purtscher dominierten im Leutheuser-BMW 1er Coupé vom ersten Meter an das Geschehen, während der RehsRaceTeam-BMW 130i zunächst aus der Startaufstellung heraus in die Boxengasse geschoben wurde. Auch im weiteren Rennverlauf hatten Patrick Rehs, Konstantin Wolf, Dieter Weidenbrück und Dietmar Henke immer wieder Probleme. Nach 15 Stunden führte die Leutheuser-Mannschaft bereits mit 21 Runden Vorsprung, doch dann ging der Motor hoch – Aus und vorbei! Fünf Stunden später übernahm das Rehs-Team die Führung und drehte in den letzten vier Stunden noch 14 Runden. Somit erreichten sie beim sechsten Start endlich den ersten Klassensieg.

SP6 – 24h-Specials bis 3500 ccm

Gestartet: 8 – gewertet: 5 – nicht gewertet: 3

Auch hier führte lange Zeit ein Leutheuser Racing-BMW, genauer gesagt von der dritten bis zur zehnten Stunde. Das Trio Michael Hess (27. Start), „Hans Wilden“ und Christian Leutheuser spielte seine ganze Erfah-

rung von zusammen 55. Starts aus. Dann beendete ein Unfall alle Chancen. Dicht auf den Fersen war zumeist der Black Falcon-Porsche 911 von Sören Spreng, Aurel Schoeller, Christian Raubach und Jürgen Bleuel, ehe ein Unfall von Raubach am Flugplatz nach 14,5 Stunden auch ihre Fahrt abrupt beendete.

Nachdem der Hofer-Racing-M3 (#83) morgens gegen 8 Uhr längere Zeit im Klostertal parkte, war der Weg frei für Markus und Felix Horn, Jean-Louis Hertenstein und „Takis“ im Schmickler-Porsche 911. Sie hatten schließlich etwas mehr als eine Runde Vorsprung auf den PRO-sport-Porsche Cayman von Michael Rebhan, Dominik Schöning, Juan Manuel Silva und Frank Schmickler, die in der Anfangsphase wegen Benzinproblemen Boden verloren hatten.

SP7 – 24h-Specials bis 4000 ccm

Gestartet: 19 – gewertet: 12 – nicht gewertet: 7

In der am zweitstärksten besetzten Klasse galten zwei Teams als große Favoriten: Mantheys Nummer 92 mit Christoph Breuer, Matteo Cairoli, Sven Müller und Mike Stursberg sowie „Gerwin“, Manuel Metzger, Philipp Eng und Hannes Plesse im Black Falcon-Porsche. Nach 44 Runden lagen die beiden nur 4,087 Sekunden auseinander. In der 45. Runde landete der eine – genauer gesagt Sven Müller – bei einsetzendem Regen im Metzgesfelder Reifenstapel, der andere fuhr von da an den Klassensieg locker nach Hause.

Mit fünf Runden Rückstand wurde die „kleine Frikadelle“, der Porsche GT Cup America von Frank Kräling, Marc Gindorf, Connor de Philippi und Klaus Abbelen, Zweiter. Ein kleiner Unfall kostete nachts 21 Minuten. Auf Rang drei folgte der beste des RTR-Porsche-Trios mit „Alex Autumn“, Marc Hennerici, Dominik Brinkmann und „Don Stephano“. Nur durch 1.32 Minuten getrennt, ka-

men die nächsten beiden 911er ins Ziel: Adam Osieka/Dieter Schornstein jr./Andy Sammers/Dennis Trebing (GetSpeed) und Willie Moore/Bill Cameron/Peter Bonk (Bonk Motorsport). Der verbliebene Manthey-Porsche von „Dieter Schmidtman“/Andreas Ziegler/Marco Schelp/Peter Scharmach wurde als Sechster abgewinkt. Der Wechsel der linken hinteren Radaufhängung nach einem Unfall hatte rund 40 Minuten gekostet.

SP8 – 24h-Specials bis 6200 ccm

Gestartet: 6 – gewertet: 2 – nicht gewertet: 4

15 Stunden lang dominierten Chris Harris, Oliver Mathai, Peter Cate und Andreas Gölten das Geschehen nach Belieben. Im Aston Martin GT12 des Test Centre Nürburgring hatten sie bereits zehn Runden Vorsprung herausgefahren. Dann gab es einen Abflug im Bergwerk, der so heftig war, dass die Leitplanke während des Rennens repariert werden musste und Andy Gölten zu einem kurzen Check ins Medical Center kam.

Die Teamkollegen Dr. Ulrich Bez, Dr. Andreas Bänziger, Mal Rose und Peter Leemhuis übernahmen die Spitze und gewannen schließlich mit einer Runde Vorsprung. Die Vier bildeten das wahrscheinlich älteste Fahrer-team des gesamten Teilnehmerfelds: Zusammen gerechnet 237 Jahre griffen bei dem Aston Martin Vantage V8 ins Lenkrad. Auf den zweiten Rang fuhren Helmut und Horst Baumann, Lorenz Frey und Fredy Barth im Lexus ISF CCS-R.

SP8T – 24h-Specials bis 4000 ccm mit Turbo

Gestartet: 3 – gewertet: 2 – nicht gewertet: 1

Eine Klasse mit ganz viel Erfahrung: Harald Grohs (27. Start), Bernd Ostmann (22.), Christian Gebhardt (9.) und Neuling Victor Bouveng ließen nichts anbrennen und holten im Walkenhorst-BMW M235i Racing einen



souveränen Sieg. Mit zehn Runden Rückstand folgte der Adrenalin-BMW 335i von Wayne Moore (21.), Maurice O'Reilly (16.), Michael Eden (6.) und Niels Borum (5.). O'Reilly musste nach dem Startstint bereits seine Nord-schleifen-Permit abgeben, weil er mit über 160 km/h durch eine Code 60-Zone raste.

SP9 – GT3-Fahrzeuge

Gestartet: 31 – gewertet: 16 – nicht gewertet: 15

In der mit 31 Fahrzeugen stärksten Klasse ging es erwartungsgemäß abwechslungsreich und spannend zu. 33 Mal wechselte die Führung, neun verschiedene Fahrzeuge von sieben verschiedenen Teams und vier verschiedenen Herstellern lagen für mindestens einen Umlauf in Front. Von den 15 nicht gewerteten Teilnehmern

strandeten neun mit Unfall: Der Druck auf die Werksfahrer war sehr hoch. Um es vorweg zu nehmen: Von den 33 Führungswechseln waren 31 boxenstopbedingt.

BMW und Audi hatten bereits im Qualifying ihre Ambitionen angemeldet: Acht der ersten zehn Startplätze gingen an die bayerischen Fahrzeugbauer. Vom dritten Startplatz aus fuhr Martin Tomczyk im Schubert-Z4 (#20) für die ersten sechs Runden an die Spitze, ehe Teamkollege Dirk Werner (#19) übernahm. Es folgte in Runde acht der WRT-Audi von Christopher Mies (#28), ehe in den Runden neun bis zwölf erstmals der Black Falcon-SLS (#5) mit Hubert Haupt die Nase vorn hatte. Im 13. Umlauf gab es dann den ersten „echten“ Führungswechsel: Dirk Adorf (MarcVDS #26) überholte Haupt auf der Strecke. Nachdem der BMW-Pilot nach 14

Runden an die Boxen abbog, führten die Ergebnismonitore erstmals den Frikadelli-Porsche (#30) auf P1.

Immer wieder partiell einsetzende Regenschauer wirbelten, neben den planmäßigen Boxenstopps, das Klassensment durcheinander. Dann gab es die ersten Ausfälle: Claudia Hürtgen (Schubert-Z4 #20) flog im Bellof-S ab, Christian Vietoris (Zakspeed-SLS #27) im Brünchen. Black Falcons Top-Auto (#2) strandete nach sechseinhalb Stunden wegen des Verlustes des linken Hinterrades im Bereich Klostertal. Norbert Siedler zerlegte den Haribo-SLS (#8) auf der Hedwigs-Höhe. Die beiden Rowe-SLS verloren Zeit wegen eines Reifenschadens (#22) und eines Auffahrunfalls (#23).

Mit Einbruch der Dunkelheit und immer stärker werdendem Regen stieg die Zahl der Unfälle und der Ka-



SP-PRO



SP-X



V2T



rambolagen an. Speziell das Feld der GT3-Klasse lichtete sich zunehmend, bis zur Rennhalbzeit waren schon 12 Boliden aus dem Rennen. Kurz vor 23 Uhr hatte sich das Frikadelli-Team einen Vorsprung von 1.40 Minuten auf die Vorjahressieger im Phoenix-Audi (#1) herausgefahren, als Patrick Pilet zwischen Karussell und Hohe Acht gleich zweimal aneckte. Erst mit dem Smudo-Scirocco (#211), dann mit dem CarCollection-SLS (#31). Resultat: Für alle drei war das Rennen gelaufen. Eine halbe Stunde später flog Dirk Werner (#19) auf der Döttinger Höhe ab.

Seit der 46. Runde führten die Vorjahressieger ununterbrochen, ehe Christian Mamerow im 60. Umlauf an der gleichen Leitplanke im Bellof-S verendete wie schon Claudia Hürtgen einige Stunden zuvor. Die Teamkollegen

in der Nummer vier wurden erst von einem Elektronikdefekt eingebremst, ehe es um 2.45 Uhr im Klostertal zu einer finalen Kollision mit dem Aston Martin (#7) kam. Letztgenannter konnte weiterfahren, mehr als Rang 14 war aber nicht mehr möglich.

Ab der 60. Runde, es ist 1.32 Uhr, übernahmen zwei Teams das Kommando, welches sie bis ins Ziel auch nicht mehr abgeben sollten: Der WRT-Audi (#28) mit Christopher Mies, Edward Sandström, Nico Müller und Laurens Vanthoor sowie Maxime Martin, Lucas Luhr, Markus Palttala und Richard Westbrook im MarcVDS-BMW (#25). Eine kleine Ausnahme sollte nicht verheimlicht werden: In Runde 69 wurde einmal der Falken-Porsche (#44) auf Position eins geführt.

Boxenstoppbedingt wechselte die Führung zwischen

den beiden nicht weniger als 17 Mal in den letzten 13 Rennstunden. „Netto gerechnet“ holte der Audi aber immer wieder ein paar Sekunden heraus, denn der R8 legte durchweg Neun-Runden-Stints hin, während der Z4 in der Regel nach acht Umläufen planmäßig an den Boxen parkte. Somit sparte sich die WRT-Mannschaft unter dem Strich einen Stopp, der letztendlich den Ausschlag für den Sieg gab. Im Ziel hatte das WRT-Quartett die Nase mit 40,729 Sekunden vorn.

Mit einer Runde Rückstand folgten der Falken-Porsche von Peter Dumbreck, Wolf Henzler, Martin Ragginger und Alexandre Imperatori, die wiederum nur 53,072 Sekunden Vorsprung auf den zweiten MarcVDS-Z4 von Augusto Farfus, Jörg Müller, Nicky Catsburg und Dirk Adorf aufwiesen. In der gleichen Runde sah der Black Falcon-

SP10





SLS (#5) mit Abdulaziz AL Faisal, Hubert Haupt, Yelmer Buurman und Jaap van Lagen das Ziel. Auf Platz sechs wurde dann das beste echte Privatteam gewertet: Felipe Fernandez Laser, Michela Cerruti, John Edwards und Daniel Keilwitz im Walkenhorst-Z4 (#17). Es folgten der zweite WRT-Audi mit Nicki Thiim, Christer Joens, Pierre Kaffer und Laurens Vanthoor sowie der beste der drei Bentley mit Harold Primat, Christopher Brück, Clemens Schmid und Marco Seefried.

SP10 – GT4-Fahrzeuge

Gestartet: 4 – gewertet: 3 – nicht gewertet: 1

Einzig der Zusammenstoß am Samstagabend mit einem Hasen in der Fuchsröhre konnte zwischenzeitlich den Klassensieg des AVIA-Aston Martin von Wolfgang Weber, Norbert Bermes, Scott Preacher und Hendrik Still gefährden. „Der Hase hat mir leid getan“, sagte Bermes. „Zum Glück waren die Schäden nicht zu groß. Bei Sonnenaufgang waren wir wieder vorn.“ Mit einer Runde Rückstand wurde der STADAvita-Aston Martin von Doppelstarter Preacher, Robert Thomson, Gareth Duffy und Markus Lungstrass Zweiter. Der Sorg-BMW M3 von Frank Elsässer, Oliver Bender, Stefan Beyer und Paul Follett folgte mit nur einer weiteren Runde Rückstand als Dritter.

SP-PRO – 24h-Specials mit Air-Restrictor

Gestartet: 3 – gewertet: 2 – nicht gewertet: 1

Der mit Spannung erwartete Zweikampf zwischen dem

WTM-Porsche von Georg Weiss, Oliver Kainz, Jochen Krumbach und Michael Christensen sowie dem Werks-Lexus mit Masahiko Kageyama, Hiroaki Ishiura, Kazuya Oshima und Takuto Iguchi dauerte nur knapp vier Stunden. Dann rutschte Christensen mit dem 911er bei der Anfahrt zum Schwalbenschwanz auf einer Kühlmittelspur aus und krachte in die Leitplanken. Bis dahin gab es ein mitreißendes Duell, teilweise Stoßstange an Stoßstange umrundeten die Startfahrer Kainz und Oshima den Eifelkurs. Mal führte der eine, mal der andere.

Der fahrerisch ausgeglichener besetzte Porsche konnte dann aber bis zum Abflug einen kleinen Vorsprung herausfahren. Nach Sven Müller (SP7) und Patrick Pilet (SP9) war Christensen der dritte Porsche-Werksfahrer, der in einem frühen Rennstadium die Träume eines Privatteams platzen ließ. Ohne nennenswerte Probleme fuhren die vier Japaner im Lexus den Klassensieg nach Hause. Mit 18 Runden Rückstand folgte der Kremer-Porsche 911 von Eberhard Baunach, Wolfgang Kaufmann, Maik Rönnefarth und Philippe Haezebrouck, die nach knapp drei Stunden bereits den Motor wechseln mussten.

SP-X – Experimentalfahrzeuge

Gestartet: 1 – gewertet: 1 – nicht gewertet: 0 – nicht gestartet: 1

Das erste Qualifying war noch keine drei Stunden alt, da konnte die Scuderia Cameron Glickenhaus schon einen der beiden SCG003c abschreiben. Ken Dobson war im Bereich Kesselchen mit 125 Meilen, also rund 200

km/h, in die Leitplanken eingeschlagen. Zum Glück blieb er dabei unverletzt. Die Schäden waren jedoch so umfangreich, dass an eine Reparatur vor Ort nicht mehr zu denken war. Oder wie sagte Augenzeuge Markus Jahn scherzhaft: „Die Reste des Autos passen problemlos in ein paar gelbe Säcke ...“

Das verbliebene Fahrzeug mit Manuel Lauck, Mariano Franchitti, David Jahn und Franck Mailleux meisterte hingegen die 24 Stunden-Distanz. Da dreimal der Keilriemen fliegen ging und somit für Strom- und Lenkungs-ausfall sorgte, wurden nur 132 Runden absolviert - 24 weniger als der Gesamtsieger. „Aber wir kommen wieder“, kündigte Teameigner James Glickenhaus bereits an.

V2T – Produktionswagen bis 2000 ccm mit Turbolader

Gestartet: 2 – gewertet: 1 – nicht gewertet: 1

Verkehrte Welt: Der mathilda racing-Scirocco von Michael Paatz, Knut Kluge, Josef Kocsis und Lutz Rühl fuhr im Schnitt zwei bis drei Minuten pro Runde schneller, doch er fiel aus. Kocsis kam nachts gleich zweimal von der Strecke ab. Danach waren die Schäden so groß, dass der VW kurz vor Rennhalbezeit abgestellt werden musste. Somit ging der Klassensieg an den deutlich langsameren WS Racing-Opel Astra OPC von Fritz Rabensteiner, Manuel Scherlau, Uwe Stein und Martin Kautenburger.

V3 – Produktionswagen bis 2000 ccm

Gestartet: 2 – gewertet: 1 – nicht gewertet: 1

Aufgaben gilt nicht! Mit dieser Einstellung gewann das

Toyota Swiss Racing Team mit den Piloten Herbert Schmidt, Benjamin Albertalli, Thomas Lampert und Manuel Amweg die Klasse. Dabei war der GT86 schon nach zweieinhalb Stunden mit Motorschaden an der Quiddelbacher Höhe ausgerollt. Der anschließende Wechsel des Triebwerks dauerte knapp fünf Stunden. Nach Sonnenaufgang gab es einen Unfall im Wehrseifen, die nächsten 30 Minuten gingen verloren.

Doch dem einzigen Klassenkonkurrenten, dem belgischen GT86 von Olivier Muytjens, „Brody“, Bruno Barbaro und Jacques Derenne, erging es noch schlechter. Gegen 21 Uhr gab es eine Kollision mit dem race experience-R8 (#14) im Kesselchen, die Reparatur dauerte dreieinhalb Stunden. Um 7.20 Uhr beendete ein Unfall im Brünchen das Rennen dann endgültig.

V4 – Produktionswagen bis 2500 ccm

Gestartet: 8 – gewertet: 7 – nicht gewertet: 1

Nach einem absolut spannenden Duell vom ersten bis zum letzten Meter freute sich das Team AutoArena über den vierten Klassensieg in den letzten fünf Jahren. Am Ende hatten Patrick Assenheimer, Marc Marbach und Werner Gusenbauer im Mercedes-Benz C230 rund eineinhalb Runden Vorsprung auf den Adrenalin-BMW 325i von Christopher und Ralph-Peter Rink, Danny Brink und Stephan Reuter. Das Mercedes-Team verlor in der Anfangsphase rund fünf Minuten wegen eines Reifenschadens, der BMW büßte nachts wegen eines Radlagerwechsels knapp zehn Minuten ein. Ansonsten liefen beide Fahrzeuge wie das sprichwörtliche Uhrwerk und di-

stanzierten den Rest der Klasse um Längen.

Den letzten Podiumsplatz verloren in der Schlussphase die dmsj-Youngster Daniel Engl, Felix Günther, Niklas Meisenzahl und Sascha Friedrich, als sich am Sorg-BMW 325i im Bereich Wehrseifen die Motorhaube öffnete und Günther in Breidscheid reparieren musste. Der THM-BMW 325i von Alessandro Salerno, Roberto Fernando Falcon, Marcos Adolfo Vazquez und Alfredo Tricarichi zog daher noch vorbei. Am Steuer des zweiten THM-325i wurde Rolf Derscheid gegen 3.45 Uhr im Bereich Klostertal Opfer einer Ölspur.

V5 – Produktionswagen bis 3000 ccm

Gestartet: 7 – gewertet: 6 – nicht gewertet: 1

Dritter Sieg in Folge für Christian Büllesbach und das Team Adrenalin Motorsport: Beeindruckender kann man eine Klasse kaum gewinnen. „Wir wurden in zwei kleinere Unfälle verwickelt. Dabei hatten wir ein wenig Glück, dass nichts Schlimmeres passiert ist. Unsere Mechanikerkrew hat eine hervorragende Arbeit geleistet und uns nach der Reparatur in Rekordzeit wieder ins Rennen zurückschicken können“, sagte Büllesbach, der sich am Steuer des BMW Z4 mit Andreas Schettler, Timo Hilgert und Moritz Gusenbauer abwechselte. Somit gab es zwei Klassensiege im Hause Gusenbauer: Papa Werner in der V4, Sohn Moritz in der V5.

Eine kleine Kollision in der Anfangsphase verhinderte einen möglichen Doppelsieg für Adrenalin. Anthony Toll, Carlos Arimón Solivellas, Richard Moers und Jaber Alkalifa fuhren aber noch als Dritte aufs Podest. Rang zwei

ging an den Securtal Sorg Rennsport-BMW 330i von Lars Jürgen Zander, Rene Steurer, Christian Titze und Peter Haener.

V6 – Produktionswagen bis 3500 ccm

Gestartet: 6 – gewertet: 2 – nicht gewertet: 4

Am Ende gewann das Team, welches unterm Strich fehlerfrei blieb und keine technischen Probleme zu beklagen hatte: Der Black Falcon-Porsche 911 Carrera von „Philip“, Andre Kuhn, Christian Schmitz und Helmut Weber. „Das perfekte Ergebnis konnte nur durch tolle Teamarbeit entstehen“, betonte Debütant Kuhn. „Entscheidend war es, 24 Stunden lang keine Fehler zu machen. Grundlage war das perfekt vorbereitete Auto und eine durchgehend fehlerfreie, minutiös getaktete Arbeit unserer Mechaniker, vor denen ich nur den Hut ziehe! 24 Stunden Nordschleife bei Tag und Nacht, bei Regen und Sonne, unter Druck und im ständigen Zweikampf mit der Konkurrenz – eine unvergleichliche Erfahrung! Es war einfach toll!“

Mit fünf Runden Rückstand folgte der aesthetic racing-Porsche 911 von Dr. Dr. Stein Tveten, Yannick Fühlich und Niko Nurminen. Sie leisteten unterm Strich die meiste Führungsarbeit, verloren aber die entscheidende Zeit aufgrund eines defekten Kühlschlauches. Ein scharfer Gegenstand hatte auf rund 50 cm Länge den Unterboden aufgeschlitzt. Nach einem Unfall nachts auf der berühmten Ölspur im Klostertal kamen die Mitfavoriten Claudius Karch, Ivan Jacoma, Jörg Viebahn und Jim Briody mit dem Mathol-Cayman nicht ins Ziel.

WTCC: Siege für López und Muller

Auch auf der Nürburgring-Nordschleife hat die Konkurrenz kaum eine Chance gegen die Citroën-Piloten. José María López und Yvan Muller sicherten sich die Siege bei den Saisonläufen sieben und acht. Die WTCC beendete eine lange Ära: Seit 30 Jahren gab es keinen FIA WM-Lauf mehr auf der Nürburgring-Nordschleife. „Dieses erste WM-Rennen zu gewinnen ist einfach unglaublich“, strahlte López. Auch Sebastian Loeb war begeistert: „Hier zu fahren und zu sehen, wie die Autos springen ist genial.“ Einen tollen Kampfgeist zeigte Sabine Schmitz, die sich das gesamte Rennen gegen Jaap van Lagen (Lada Vesta) und John Filippi (Chevrolet) wehrte und den beide keine Chance zu einem Überholmanöver bot. „Ich hatte einen ziemlich guten Start und konnte ein paar Autos überholen“, berichtet sie. „Doch später drückten sie mich fast von der Strecke und ich dachte mir dann: lass die verrückten Jungs lieber ziehen.“ Sie überquerte später die Ziellinie auf Position zehn und ist damit die erste Frau, die sich seit Wiedereinführung der WTCC 2005, einen WM-Punkt si-



José María López gewann Lauf eins der WTCC auf dem Nürburgring.



Sven Müller hat das Abenteuer Nordschleife im Porsche Carrera Cup Deutschland gemeistert.

Start-Ziel-Sieg für Porsche-Junior Müller

Text+Foto: Porsche

Porsche-Junior Sven Müller (Lechner Racing Middle East) feierte seinen ersten Sieg im Porsche Carrera Cup Deutschland. Auf der Nürburgring-Nordschleife mit 25,378 Kilometer Streckenlänge gewann der 23-jährige Deutsche vor Philipp Eng (A/Team Deutsche Post by Project 1) und Christopher Zöchling (A/Konrad Motorsport). Damit siegte am Samstag erstmals ein Porsche-Junior im Carrera Cup Rennen auf der Nordschleife. „Das ist echt der Hammer! Hier gewinnen zu können, war ein Traum von mir. Ich freue mich total“, sagte ein freudestrahlender Müller.

Den Grundstein zum Erfolg legte Müller mit seinem 460 PS starken Porsche 911 GT3 Cup bereits am Start. Er gewann den Start von der Pole-Position und gab seine Führung bis zum Schwenken der Zielflagge nicht mehr ab. Der von Platz zwei gestartete Eng kam zwischenzeitlich bis auf eine Sekunde an den Führenden heran. „Jede Runde im Neunelfer auf der Nordschleife macht unglaublich viel Spaß. Ich hatte einen sehr guten Start und bin fast an Sven vorbei gezogen. Wichtig sind für mich am Ende die Punkte“, erklärte der aktuelle Meister des Porsche Carrera Cup Deutschland. Mit einer beeindruckenden Leistung präsentierte sich der Österreicher Zöchling. Vom sechsten Platz auf dem Grid fuhr er kurz nach dem Start bis auf den dritten Rang vor. „Leider sind vier Runden auf

der Nordschleife zu wenig. Es war sehr cool hier zu fahren. Mein Auto war top und ich bin sehr zufrieden mit meinem Platz auf dem Podium“, sagte der Konrad-Motorsport-Pilot.

„Leider sind vier Runden auf der Nordschleife viel zu wenig.“

Michael Ammermüller (D/The Heart of Racing by Lechner) sah die Zielflagge als Vierter, Alex Riberas

(E/The Heart of Racing by Lechner) belegte Platz fünf. Kein Glück hatte der Doppel-Sieger von Hockenheim Christian Engelhart (D/TECE MRS-Racing): Das Fahrzeug des 28-Jährigen erlitt nach einer leichten Berührung einen Kühlerschaden und Engelhart musste sein Auto in der Boxengasse abstellen. Er blieb ohne Punkte.

Porsche-Junior Matteo Cairoli (I/Team Deutsche Post by Project 1) kam vom zehnten Startplatz und wurde als Siebter gewertet. „Ich bin zufrieden mit meiner Leistung. Am Ende des Rennens wurde es nochmal eng und ich musste mich gegen die Fahrer hinter mir verteidigen. Zum Glück ist mir das gelungen und ich konnte meine Position halten“, sagte der 18 Jahre alte Champion des Porsche Carrera Cup Italia.



Teamchef Peter Mücke und DTM-Star Daniel Juncadella fuhren im 190er-Mercedes das ADAC 24h-Classic-Rennen.

Michael Schrey entreißt seinem Cousin Daniel den Sieg

Text: Sebastian Klein – Foto: Dirk Reiter

Für die Fans am Nürburgring war es ein besonderer Augenschmaus: Über 170 Young- und Oldtimer starteten am Freitag um 13.50 Uhr beim ADAC 24h-Classic-Rennen auf der Nürburgring-Nordschleife. Nach drei Stunden Rennzeit überquerte der gelbe Porsche 935 K1 von Daniel Schrey als erstes Auto des Fahrerfeldes die Ziellinie. Der Sieg ging jedoch an seinen Cousin Michael Schrey, der ebenfalls in einem Porsche 935K1 ins Rennen gegangen war und als Zweiter ins Ziel fuhr. Daniel hatte gegen Geschwindigkeitsbegrenzungen verstoßen, wurde entsprechend bestraft und rutschte so auf den zweiten Rang ab. Dritter wurde der lila-farbene Porsche 911 RSR von dem unter Pseudonym startenden „Baron von Münchhausen“ und Michael Joos. Sie hatten über zwei Drittel des Rennens die Führung inne, leisteten sich aber einen Boxenstopp zu viel.

„Ich bin völlig kaputt“, sagte Daniel Schrey. „Ich hatte ein paar Mal einen Krampf im Oberschenkel. Und die Lenkkräfte sind so hoch. Mir fallen fast die Arme ab.“ 50 Minuten vor dem Ende des Rennens ging die Strategie der Schreys auf. Michael Joos steuerte als Führender zum zweiten Mal die Box an, um den „Baron“ für das letzte Renndrittel ans Steuer zu lassen. Die Schreys aber fuhren durch und zogen am Wagen mit der Startnummer #509 vorbei. „Das waren meine ersten sieben Runden auf dem Nürburgring. Ich bin froh, dass ich den dritten Platz halten konnte. Michael Joos hat natürlich den Löwenanteil daran und zuvor einen tollen Vorsprung herausgefahren“, sagte der Baron von Münchhausen.

Das Duell der Schreys hatte Daniel in der zehnten Runde für sich vorentschieden. Zuvor lieferten sich beide einen packenden Kampf. Immer wieder attackier-

te Michael den vor ihm fahrenden Daniel, ehe er in der siebten Runde an ihm vorbeiging. Doch nur eine Runde später schlug Daniel zurück und konnte sich in der Folge leicht absetzen. „Das war wirklich ein sehr enges Duell. Besonders in einigen Kurvenpassagen war Michael schneller. Ich habe ihn dann erst mal vorbeigelassen, um nicht ständig in den Rückspiegel gucken zu müssen. Dann aber war er plötzlich sehr langsam und ich bin wieder vorbei gefahren“, schildert Daniel das Kräfteressen mit seinem Cousin, dass letztlich erst am grünen Tisch entschieden wurde. Der spätere Sieger war hochzufrieden: „Ich bin glücklich. Die Strecke war sehr voll. Da muss man sich erst mal dran gewöhnen. Ich hatte auch eine Berührung und bin froh, ins Ziel gekommen zu sein. Es war wirklich extrem anstrengend“, sagte Michael Schrey.

Achim und Peter Heinrich landeten mit ihrem BMW

M1 hinter den drei Porsche auf dem vierten Rang. Besonders auf den geraden Streckenabschnitten machten die beiden immer wieder Zeit gut. Besondere Erfahrungen machte DTM-Pilot Daniel Juncadella. Der Spanier ging beim Classic-Rennen zusammen mit seinem DTM-Teamchef Peter Mücke im Mercedes-Benz 190E 2.5-16 Evo II an den Start: „Dieses Auto ist ganz anders als alles, was ich bisher gefahren bin. Für mich ist es ein ganz spezielles Erlebnis, weil ich zum ersten Mal auf der Nordschleife war und dieses Auto so viel Geschichte versprüht. Es fährt sich ganz anders als mein Rennauto, viel mehr wie ein Straßenauto. Aber mit Slicks ging es schon ganz gut. Es ist schwer vorstellbar, wie die Fahrer früher damit Rennen gefahren sind. Aber damals konnte der Fahrer wohl auch mehr den Unterschied ausmachen.“ Mücke und Juncadella beendeten das Rennen auf Rang 24.

Sonne strahlte über Sieger Gerhard

Text: Hasso Jacoby | Fotos: RCN

Zum ersten Mal in der Saison 2015 hatte die Rundstrecken-Challenge Nürburgring Glück mit dem Wetter. Bei der dritten Veranstaltung, „Feste Nürburg“, die im Rahmen des 43. ADAC Zurich 24h-Rennens ausgetragen wurde, schien die Sonne, und das bis zum Ende des Laufs. 195 Teilnehmer standen zu Beginn auf der Start-und-Zielgeraden, da erneut auf der 25,378 Kilometer langen 24h-Rennen-Streckenvariante gefahren wurde. RCN Rennleiter Hans-Werner Hilger: „Wir mussten Nennungen zurückweisen, da wir nicht mehr Starter zulassen durften. Es waren fast alle Teams, die sich fest in die Serie eingeschrieben haben, am Start.“

Christopher Gerhard (Viersen, Porsche 997 GT3 Cup) siegte am Ende überlegen mit über zwei Minuten Vorsprung auf seine Verfolger. „Anfangs war der Grip auf der Strecke noch nicht so gut. Wahrscheinlich lag das an den niedrigen Temperaturen. Im zweiten Abschnitt waren die Bedingungen deutlich besser. Aber es hat heute richtig Spaß gemacht und über den Sieg freue ich mich sehr.“ Durch den zweiten Saisonsieg übernahm der Viersener auch die Führung im RCN Gesamtsieger-Cup. Auf Platz zwei fuhr das Duo Lukas Mösgen/Tim Breidenbach (Weeze/Solingen, Porsche 997 GT3 Cup), das in dieser Saison zum ersten Mal in der RCN antrat. Breidenbach: „Wir konnten zum Glück in der Tankrunde ein Problem mit dem Getriebe lösen. Danach waren wir weiter sehr schnell unterwegs. Ein tolles Ergebnis.“ Auf Rang drei kam Marcus Löhnert (Düsseldorf, Audi TT RS) ins Ziel, der damit auch die Klasse RS3T gewann. „Bei diesen Bedingungen haben das Auto und der Fahrer sehr gut funktioniert. Leider ist dies nicht bei allen RCN-Läufen der Fall.“

Lucian Gavris (Grasbrunn, BMW M3) fuhr auf Rang vier und war ebenfalls zufrieden. „Ich bin mein Tempo gefahren, alles hat gepasst. Leider habe ich das Podium um einen Platz verpasst, vielleicht klappt es ja wieder beim nächsten Mal.“ Marco Petry (Schweiz, BMW M3) siegte in der Klasse RS6 und fuhr damit gleichzeitig auf Platz fünf in der Gesamtwertung. Bernd Kleeschulte (Büren, BMW M3) folgte seinem Klassenkonkurrenten dichtauf und belegte am Ende Rang sechs. Patrick Wagner/Daniel Schellhaas (Ofterdingen/Mössingen, BMW M3) waren wieder in der H6 erfolgreich und holten Platz sieben. Für den Titelkampf haben sie allerdings das Problem, dass diese Klasse immer kleiner wird. „Wir sind gut durchgekommen, mehr konnten wir nicht machen.“ Dieter Weidenbrück (Wesseling, BMW Z4) freute sich über Rang acht: „Es herrschten heute perfekte Bedingungen. Einzig durch das große Starterfeld war es auf der Strecke heute ziemlich eng, aber mit der notwendigen Vorsicht, konnte man die Situation meistern.“ Uwe Ebertz/Michael Schrey (Sinn/Wallenhorst, BMW M235i Racing) dominierten bisher in dieser Saison die BMW-Cup-Klasse. Platz neun in der Gesamtwertung war ein starkes Resultat. Winfried Bernartz (Bonn, BMW M3) gewann die Klasse F3 und schaffte so den letzten Platz in den Top 10.

In der Meisterschaftstabelle gab es einen Wechsel an

der Spitze. Titelverteidiger Johannes Büllesbach (Königswinter, BMW Z4) und sein diesjähriger Partner Norbert Fischer (Köln) übernahmen mit dem zweiten Erfolg in der stark besetzten Klasse V5 die Führung. Knapp dahinter folgen Ebertz/Schrey, die zwar dreimal die Cup4-Klasse gewannen, aber unter den geringen Starterzahlen leiden. Jürgen Schulten/„Kiko“ (Hamminkeln/Schmittgen, Opel Astra OPC) fuhren diesmal in der Klasse V3 nur auf Rang drei. Schulten: „Bei trockenen Bedingungen fehlen uns einfach ein paar PS. Wir hatten keine Chance gegen die Toyota und können mit dem dritten Platz noch sehr zufrieden sein.“ Dadurch fiel das Duo in der Meisterschaft auf Position drei zurück. Pech hatten Carsten Palluth/Holger Spelsberg (Hohen Neuendorf/Schalksmühle, Porsche Cayman S), die wieder in der Klasse V6 vorne lagen und mit diesem Erfolg die Führung im RCN-Titelkampf übernommen hätten. Aber dann blieb der Black-Falcon-Porsche in der letzten Runde mit einem Problem an der Benzinzufuhr liegen.

RCN Serienmanager Willi Hillebrand: „Diesmal war es wirklich der Saisonhöhepunkt für die Serie. Das Wetter hat gepasst und wir hatten ein tolles Teilnehmerfeld. Wir können als familiäre GT- und Tourenwagen-Breiten-

sportserie wirklich zufrieden sein.“ Die Tageswertung bei den RCN Light gewann diesmal Daniel Havermans (Prüm-zurley, Honda Integra) vor Andrea Heim (Gronau, Renault Clio) und ihrer Mitfahrerin Nadine Diekert (Marl). Die Führung in der Light-Tabelle hat dadurch Havermans vor Michael Daun (Merzig, VW Corrado) und Michael Vogeltanz (Wemstadt, Renault Clio RS) übernommen. Rafi Manidsche (Merzig, VW Corrado) übernahm die Spitze der RCN Ladies-Trophy. „Kiko“ (Schmittgen, Opel Astra OPC) führt aktuell den RCN Senioren-Cup an. Kevin Wolter (Ruppichterath, VW Golf GTi) heißt der Spitzenreiter in der RCN Junior-Trophy. Erfolgreichstes Team war erneut die Matthias Unger GmbH vor der SFG Schönaue. Damit verteidigten die Mannschaft ihre Führung in der RCN Mannschaftswertung vor der SFG Schönaue und Aesthetic Racing.



Mehr Infos
auf der offiziellen
Webseite
<http://bit.ly/1F46YHj>



Christopher Gerhard gewann auch das Saisonhighlight im Rahmen des 24h-Rennens.



3000 Fans beim Adenauer Racing Day

Text: Ralf Hensel | Foto: Gruppe C

Traditionell bildet der Adenauer Racing Day den Auftakt der fünf actionreichen Tage rund um die größte Motorsportveranstaltung der Welt. Der Adenauer Gewerbeverein hatte sich in diesem Jahr etwas ganz besonderes ausgedacht, um Fahrer und Fans noch farbenfroher zu empfangen: Sie lackierten die Randsteine rund um den Marktplatz in „rot-weiss“ und ließen sie damit optisch wie die Curbs entlang der Nordschleife erstrahlen. „Eine tolle Idee“, lobte auch Rennleiter Walter Hornung die Initiative des Gewerbevereins, der zu diesem Thema extra eine Bürgerversammlung einberufen hatte.

Volkstfestsstimmung auf dem Platz vor der katholischen Pfarrkirche in Adenau. Über 3000 begeisterte Fans hatten sich am Mittwoch um die große Showbühne versammelt, um bei sommerlichen Temperaturen ab 16 Uhr die Ankunft der 30 Rennfahrzeuge unterschiedlicher Couleur und die anschließende Fahrer-vorstellung miterleben. Pünktlich um 15:30 Uhr hatte sich der aus allen Klassen bestehende Corso über die Nordschleife in Bewegung gesetzt. Ab der Ausfahrt Breitscheid ging es unter Polizei-Geleit weiter durch die Hauptstraße in Adenau bis zum Kirchplatz.

Einmalige Stimmung – Topstars zum Anfassen

„Die bunten Bordsteine sind super, die sollte man das ganze Jahr über so lassen“, freute sich Sabine Schmitz über das originelle Straßenbild. „Die Stimmung hier ist wie immer sensationell“, sagte Martin Tomczyk, der Sieger des 24h-Qualifikationsrennens. „Wir freuen uns, den Fans unseren erfolgreichen BMW Z4 ein letztes Mal präsentieren zu dürfen.“ Auch Pierre Kaffer war von der Atmosphäre angetan: „Super, so nah bei den Fans sein zu können – ich meine, es sind noch mehr, als im letzten Jahr. Ich finde es toll, dass wir mit

unserem neuen Audi R8 LMS hier auf dem Kirchplatz vorfahren können“.

Autogrammstunde mit den Fahrern der WTCC

Zwischen den beiden Fahrzeug-Corsos bekamen die Fans einen besonderen Leckerbissen geboten, denn sämtliche WTCC-Starter nahmen an einer langen Tafel zur Autogrammstunde Platz. Die vielumjubelte Sabine Schmitz meinte scherzhaft: „Das Leben ist eigentlich zu kurz für ‚Fronttriebler‘, doch für Euch mache ich mal eine Ausnahme.“

Schiller sammelt erste Erfahrung auf Stadtkurs

Für den deutschen Rennfahrer Fabian Schiller war das dritte Rennwochenende der FIA Formel 3 Europameisterschaft 2015 sein erstes auf einem Straßenkurs überhaupt. Der traditionsreiche "Grand Prix de Pau" entpuppte sich als anspruchsvolle Aufgabe für den Fahrer des britischen West-Tec F3 Teams, und Förderpiloten der Deutschen Post Speed Academy. Er musste die ersten beiden Rennen vorzeitig aufgeben und beendete das dritte und letzte Rennen auf dem 18. Platz. „Nicht einfach, aber auch ein Teil des Lernprozesses. Ich bin mir sicher, dass die Erfahrung auf einem Straßenkurs zu fahren mir später helfen wird, wenn wir am Norisring sind oder ich vielleicht am Jahresende den Macau Grand Prix mitfahre“, kommentierte er.



Fabian Schiller auf dem legendären Stadtkurs im französischen Pau.

Mit einer Geschichte die bis ins Jahr 1933 zurückgeht, ist der "Grand Prix de Pau" eine der ältesten und aufregendsten Motorsport Veranstaltungen in Europa. „Wenn man sich die Geschichte dieser Veranstaltung anschaut, ist es etwas ganz besonderes, hier zu fahren, und eine Rennstrecke mitten in der Stadt trägt natürlich zur Atmosphäre bei“, sagte Fabian Schiller vor der Veranstaltung.

Schillers Rennwochenende hatte einen schlechten Start als all sein Gepäck, inklusive seiner kompletten Rennausrüstung, auf dem Weg nach Pau verloren ging. „Viele Leute waren sehr hilfsbereit, ich bekam einen Rennanzug, Schuhe, Handschuhe und sogar einen Helm von anderen Fahrern angeboten. Glücklicherweise brauchte ich dieses Angebot nicht annehmen weil mein Gepäck kurz bevor es los ging doch noch ankam.“ berichtete der Fahrer.

Der Regen hatte großen Einfluss auf das Ergebnis des ersten Tages. „Im ersten Qualifying im Regen hatte ich Probleme den richtigen Rhythmus zu finden und nicht das richtige Gefühl um pushen zu können. Das zweite Qualifying war zwar trocken, wurde aber durch rote Flaggen

unterbrochen als ich gerade dabei war eine schnelle Rundenzeit zu setzen. Beim nächsten Versuch mit frischen Reifen verpasste ich den Bremspunkt, musste in der ersten Kurve geradeaus fahren und konnte so meine Zeit

„Wenn man sich die Geschichte dieser Veranstaltung anschaut, ist es etwas ganz besonderes, hier zu fahren.“

nicht mehr verbessern. In Rennen 1 startete ich von Platz 23. Auch wenn das Überholen auf so einem Kurs sehr schwierig ist, konnte ich einige Positionen gut machen. Nach einer Berührung mit einem anderen Fahrer starb der Motor ab, weshalb ich das Rennen beenden musste.“

Für das zweite Rennen nahm das Team einige bedeutende Änderungen am Setup von Schillers Auto vor, was ein besseres Gefühl und mehr Vertrauen für den Fahrer zur Folge hatte. Schiller startete von Platz 24 der Startaufstellung und konnte wieder Plätze gut machen. „Die Rundenzeiten waren gut und speziell im ersten und dritten Sektor war ich ziemlich schnell. Nur im Mittelsektor verlor ich etwas Zeit, aber nicht dramatisch viel. Ich konnte lernen und das war das Hauptziel.“ In der Schlussphase des Rennens wurde Schiller in eine Kollision verwickelt, bei der die Radaufhängung seines Autos beschädigt wurde. Wenig später musste das Rennen wegen einer Massenkarambolage von mehreren Autos, welche die Strecke blockierten, unterbrochen werden. Aus Sicherheitsgründen entschied sich Schiller für den Rest des Rennens nicht wieder auf die Strecke zu gehen. In Rennen drei startete Schiller von Platz 26 und konnte sich bis zum Fallen der Zielflagge bis auf Platz 18 vorarbeiten. „Wenn man sich die Ergebnisse anschaut, war das Wochenende nicht so gut, aber insgesamt wieder sehr lehrreich“, sagte er.

Freddy Loix gewinnt die Sezoens Rallye

Text + Foto: Dr. Rainer M. Holzborn

Einmal im Jahr, im Mai, erobert der Rallye-Zirkus die Belgische Kleinstadt Bocholt. Seit 39 Jahren von der örtlichen Martens-Brauerei gesponsort, richtet das örtliche Racing Team Moustache einen Lauf zur Belgischen Rallye-Meisterschaft aus. Dann ist der zentrale Kirchplatz von den Service- und Hospitality-Zelten der Favoritenteams besetzt, dann sind die Nebenstraßen von den vielen Privatteams erobert.

57 Nennungen für die Meisterschaft (147 WP-Km), 32 Teams für das regionale „Criterion“ (98 Km), dazu noch 33 Fahrerteams für eine GLP-Veranstaltung auf den Rallye-WP's nahmen in 3 bzw. 2 Runden die 5 verschiedenen Prüfungen in Angriff. Die Besonderheit der „Sezoens“: Sie ist die einzige wirkliche Schotter-Rallye in Belgien, 40 Prozent der Prüfungen bestehen aus den berühmten „Maas-Kieseln“, die nicht überall beliebt sind, und die regelmäßig ihre Opfer fordern.

70 Kilometer von Mönchengladbach, eine knappe Autostunde, und man war am 16. Mai 2015 mitten drin im Rallyegeschehen. Kurze Wege, gute Organisation, Parkzonen, Rallye-Radio, alles da.

Freddy Loix/Johan Gitsels kamen mit ihrem Skoda Fabia S 2000 wieder einmal am Besten mit den Verhältnissen zurecht. Kühl war es, gelegentlich leichter Nieselregen verhinderte die Staubentwicklung, und Fast Freddy konnte seinen Gesamtsieg von 2013 in Bocholt wiederholen. Gleichzeitig gewann er nun 3 (von bisher 5) Läufe der Belgischen Meisterschaft und liegt bei 4 noch ausstehenden Rallyes klar in Führung. Bei der nächsten Rallye

in Ypern ist der neue Skoda Fabia R5 fertig, Loix hat dort bereits neunmal gewonnen.

Allerdings profitierte der Ostbelgier auch vom Pech von Chris Van Woensel, der seinen Mitsubishi Lancer WRC in der vorletzten Prüfung nach einem Ausritt, wobei ein Zuschauer verletzt wurde, abstellen musste, und Vorjahressieger Kris Prinzen, dessen Peugeot 208 mit Getriebe-Defekt ausfiel. Beide lagen lange in Front.

So ging der 2. Platz an Vincent Verschueren/Gert Broekaert, die einen Citroen DS3 R5 ohne Fehler pilotierten, und der 3. Podestplatz an einen überglücklichen Iren Stephen Wright. Der hatte mit dem Routinier Eddy Smeets einen einheimischen Limburger auf dem Copilotensitz im Ford Fiesta R5, der jeden Grasbüschel kannte. Blicke noch Altmeister Patrick Snijers zu erwähnen. Der Europameister von 1994 endete mit einem Porsche 997 GT 3 auf dem 6. Rang und war ausserordentlich zufrieden.

Jeff Steensels, Vorsitzender des RT Moustache, war dann auch sehr zufrieden. Er fragte auch nach deutschen Teilnehmern, die früher oft den kurzen Weg über die Grenze fanden. Werner Kryszak, Jochen Verfürth, Frank Schra-

der und Klaus Schwinem sind ja nicht mehr unter uns, aber Nachwuchs gibt es ja noch. Der Weg nach Belgien lohnt sich, Bier und Fritten inclusive!



Rallye-Ass Freddy Loix.

Schotterlehrgang für den Nachwuchs

Um Einsteigern einen effizienten Start im Rallyesport zu ermöglichen, bieten Armin Schwarz, Mark Wallenwein und Detlef Ruf in Zusammenarbeit mit dem Deutschen Sportfahrer-Kreis (DSK eV) erstmalig einen Fahrer- und Beifahrer Lehrgang auf Schotter an.

Ziel ist es, unter kompetenter Anleitung gerade auf losem Untergrund wie Schotter ausgiebig das Rallyefahren zu erlernen. Bei diesem auf 2,5 Tage ausgelegten Lehrgang sollen Theorie (u.a. Sportgesetz, Reglement, Erstellen eines Aufschrieb's) sowie praktische Fahrübungen (u.a. Lenkradhaltung, Driften in bergauf und bergab Sektionen, richtiges Bremsen auf Schotter, warum Lastwechsel und wo er nötig ist, Situationsabhängiges fahren auf festen und losem Untergrund, Fahren nach Aufschrieb) geschult werden. Ob mit dem eigenen Fahrzeug oder einem zu mietenden Subaru Rallyefahrzeuge Gruppe N oder R4 garantieren wir jedem Teilnehmer trotz „Lern- und Prüfungsstress“ sehr viel Spaß und vor allem Action.

FAKTEN

Im Kurspreis sind nicht enthalten:

- An- und Abreise
- Übernachtung
- Verpflegung
- Fahrzeugkosten
- Miete Fahrerausrüstung wie Helm, Overall etc.

Fahrer:

Mindestalter 18 Jahre, Besitz einer gültigen Fahrerlaubnis zum uneingeschränkten Führen eines PKW

Beifahrer:

Mindestalter 14 Jahre

Bekleidung / Material:

Die Fahrer und Beifahrer haben einen geeigneten Helm gemäß DMSB Bestimmungen, schmales Schuhwerk und

Sportbekleidung sowie Schreibutensilien und einen College-Block mitzubringen. Es muss ein Nachweis zur Fahrzeug- und Insassenversicherung mitgeführt werden.

Preis Fahrer: 585 € (DSK-Mitglieder 500 €)

Preis Beifahrer: 285 € (DSK-Mitglieder 240 €)

Termin: 30. Oktober - 1. November

Kontakt:

Deutscher Sportfahrer Kreis e.V.
Karl-Wirth-Str. 16
D-76694 Forst
Telefon: 07251 - 30284-0
E-Mail: info@dskev.de

Wechselwetter sorgt für Spannung am Berg

Text: Uli Kohl | Fotos: 100octane.de

Anfang Mai ist die lange Winterpause auf für die Bergrennfahrer des KW Berg Cups endlich vorbei. Beim 64. European Hill Race läuten sie ihre 28. Saison ein, stellen mit 64 Teilnehmern deutlich mehr als ein Drittel des Feldes und sorgen bei schwierigen Bedingungen für packenden Motorsport.

Vom 01. bis 03. Mai wurde in Eschdorf (Luxemburg) die neue Saison des KW Berg Cup eingeläutet – nun auch mit dem NSU Bergpokal unter dem Dach des Berg Cup e.V. Rekordverdächtige 64 KW Berg-Cup-Aktive waren beim 64. 'European Hill Race' am Start und freuten sich am Trainings-Samstag über eine trockene Strecke. Die gewonnenen Erkenntnisse nützten allerdings eher wenig, denn am Abend setzte Regen ein, der der Veranstaltung bis zum Ende – mal stärker mal schwächer – treu blieb.

re hingegen eher nicht. Wen das alles betroffen hat? Schauen wir doch einfach in die Klassen mit KW-Berg-Cup-Beteiligung. In der Reihenfolge, in der auch beim Rennen gestartet wird.

Die attraktive ‚Prinzengarde‘ des NSU-Bergpokals hat im Vergleich zum Vorjahr Zuwachs bekommen. Und das obwohl (oder vielleicht gerade weil?) der NSU-Dauerfavorit und -Rekordmeister Steffen Hofmann in Eschdorf mit einem neu aufgebauten TT in der 1150er Klasse der verbesserten Tourenwagen startet. Im Training

Überschaubar ist das 1150er-Feld. Thomas Stelberg setzt die schnellste Trainingszeit, Jürgen Heßberger wird trotz Elektronik-Problemen an seinem Fiat 127 Sport Martini-Racing Zweiter, vor Jörg Eberle im Fiat 127 Super. Noch ärger als Heßberger trifft es Steffen Hofmann. Das Kraftstoff-Luft-Gemisch seines TT passt nicht, der neue 16V-Treibsatz verweigert nach dem ersten Trainingslauf die Arbeit. Im ersten Wertungslauf setzt sich erneut Stelberg gegen die 127er von Heßberger und Eberle durch. Und auch am Nachmittag in Lauf

zwei setzt Stelberg die Bestzeit. Dahinter allerdings findet Eberle satte 3,114 Sekunden und holt sich mit 0,308 Sekunden Vorsprung auf Heßberger Platz zwei. Und bei den V8 schiebt sich die Klassenvierte Silvia Ebenhöf im Polo noch an Peter Richter (ebenfalls Polo) vorbei auf Platz drei hinter Eberle und Heßberger.

Auch in der 1,4-Liter-Klasse spielt die Technik einigen Streiche: Der Polo 16V von Klaus Bernert beispielsweise wird bereits im ersten Trainingslauf von einem Motorschaden gestoppt. Franz Weißdom tritt zum dritten Trainingslauf nicht mehr an: Eine Triebwerkshalterung ist gebrochen, der Motorblock neigt sich ungesund stark, die Impulsgeber-scheibe – das Gegenstück zum OT-Sensor – schleift am Blech, wird zahn-, signal- und wirkungslos. Damit sind zwei ganz heiße Anwärter auf einen Podestplatz schon vor dem Rennen draußen. Im Regen am Sonntag fährt Armin Ebenhöf im Minichberger Scirocco in beiden Läufen die Bestzeit, siegt 1,45 Sekunden vor Lokalmatador Canio Marchione. Nach dem ersten Lauf ist Young-



Die nasse Strecke in Eschdorf stellt zum Saisonauftakt eine ganz besondere Herausforderung dar.

Also suchten alle Beteiligten für die Wertungsläufe nach den Regen-Set-ups von 2014 und versetzten auch sich selbst in den Regen-Modus. Dennoch kam es natürlich zu diversen Drehern und die 1.85 Kilometer lange Landstraße Nr. 12 glich teilweise mehr einer Walzer-Tanzschule als einer Rennstrecke. Ernste Zwischenfälle gab es zwar keine, doch natürlich wirkten sich die Dreher und Leitplanken-Kontakte auf den Zeitplan aus und die Rennleitung entschied, den geplanten dritten Wertungslauf ersatzlos zu streichen und nur den schnelleren der anderen beiden zu werten. Ein Königssprint sozusagen. Wovon einige Teilnehmer profitieren, ande-

setzt Karsten Steinert die schnellste Zeit, vor Jörg Davidovic sowie Thomas Krystofiak in der Langversion 1200 C. Die Reihenfolge auf den beiden vorderen Plätzen hat auch im ersten Wertungslauf Bestand. Dahinter schiebt sich Frank Kleineberg auf Position drei nach vorne, Thomas Krystofiak ist Vierter, Uwe Schindler Fünfter. Währenddessen ist Walter Voigt noch dabei, seinen TT in Form zu bringen, lässt Lauf eins aus. Im alles entscheidenden zweiten Lauf setzen einige Piloten voll auf Attacke. Jörg Davidovic holt mit 01:15,957 Minuten den Klassensieg, 0,32 Sekunden vor Karsten Steinert. Dritter wird Frank Kleineberg.

ster Marcel Hellberg mit seinem 8V Brügge-Polo Dritter, wird aber in Lauf zwei noch vom Belgier Jérémy Doumont im leistungsstarken Polo 16V abgefangen. Rang fünf geht an Frank Lohmann im Steilheck-Polo. Damit steht auch das 1400er KW 8V-Trophy Ergebnis fest. Marcel Hellberg siegt in der Sonderwertung vor Frank Lohmann und Sven Koob im Fiat X1/9.

Bei den 1600ern zeigt Helmut Maier im Spiess Golf wieder einmal, dass er im Regen ganz besonders flott unterwegs ist. Schnellster im ersten Lauf vor André Stelberg (Schneider-RSB Corrado) und Manfred Schulte (Citroen Nemeth AX Kit-Car). Im zweiten Rennlauf aller-



Titelverteidiger Jörg Weidinger: kein fehlerfreies Wochenende, dennoch klarer Zwei-Liter-Sieger in Luxemburg.

dings schlägt Schulte zurück, verbessert sich um 2,781 Sekunden und schnappt sich den Sieg vor Stelberg, während Maier auf Platz drei zurückfällt. Auf Position sieben läuft der beste 1,6-Liter-KW-8V-Trophy-Teilnehmer ein: Benedikt Schulte im Citroen AX Sport.

Die Zwei-Liter Klasse verspricht nach dem Training besonders viel Spannung: Zwar ist Titelverteidiger Jörg Weidinger in seinem BMW 318i STW satte 2,4 Sekunden schneller als der Rest der Welt, doch dahinter liegen fünf Fahrer innerhalb einer Sekunde. Auch am Sonntag, im Regen, ist Weidinger vor Allem in Lauf eins trotz eines Querstehers nicht zu bremsen und holt sich – wie sich zeigen soll – mit dieser Zeit nicht nur die Führung sondern auch gleich den Sieg. 1,745 Sekunden dahinter fährt Patrick Orth (Frank BMW320is) die zweit-schnellste Zeit, ist ein Hundertstel schneller als Egidio Pisano im Minichberger Golf STW. Dessen Vorsprung auf den Viertplatzierten, Peter Naumann im Polo G40, ist mit 161 Tausendsteln ebenfalls knapper als knapp. Weidinger kann sich in Lauf zwei mit defekten Scheibenwischern nicht verbessern, doch Naumann attackiert voll und sichert sich Platz zwei vor Pisano, der seine dritte Position verteidigen kann. Patrick Orth dreht sich in der Zielkurve spektakulär, wird aber dank seiner guten Zeit aus Lauf eins noch Vierter. Die schnellsten 8V'ler, Christian Auer im BMW 2002 und Christian Dümmler im Golf II, holen die Plätze neun und zehn. Platz drei in der Sonderwertung geht an Daniel Bayer in seinem Kadett

C Coupé mit neuem Ziegler-Motor. Starke KW Berg-Cup Beteiligung auch in der Klasse bis 3000 Kubikzentimeter. Der englische Audi 80 Quattro Turbo Pilot Keith Murray meldet seine Siegambitionen bereits am Samstag an und zieht diese im Sonntagsregen konsequent weiter durch. Hinter dem Klassensieger liefern sich Hans-Peter Wiebe im Renault Laguna und Bernhard Permetinger im BMW M3 ein packendes Duell um Platz zwei. Im ersten Lauf hat Permetinger die Nase vorn. Doch im zweiten Lauf kann sich nur einer der Top-Vier verbessern: Hans-Peter Wiebe legt eine fette Schippe drauf, verbessert sich um satte 3,059 Sekunden und schnappt Permetinger noch den zweiten Platz weg. Sogar Murray muss noch zittern, siegt aber letztlich mit 74 Tausendsteln Vorsprung auf Wiebe. Permetinger gerät derweil kurz nach dem Start mit beiden rechten Rädern aufs Gras, schafft es aber zurück auf den Asphalt und rettet Platz drei. Thomas Ostermann im BMW E30 Hartge wird Fünfter und KW-8V-Trophy-Sieger in seiner Klasse. Sonderwertungsplatz zwei geht an Rookie Karl-Heinz Schlachter im Alpina BMW 2002 ti – ein gelungener Ein-

stand. Platz drei holt sich Werner Walser in seiner Opel C Kadett Limousine.

Bei den verbesserten Tourenwagen über 3 Liter Hubraum trifft Norbert Handa auf härteste Konkurrenz. Doch der Unterfranke kann sich unter seinen 17 Konkurrenten als Vierter sehr gut behaupten. Sein erst seit Mitte des letzten Jahres eingesetzter und in der neuen Ausgabe der Zeitschrift Rallye-Magazin ausführlich vorgestellter Lancia Delta Integrale Turbo glänzt mit immer mehr Rennreife und Wettbewerbsfähigkeit. Diese Tatsache untermauert Handa eindrucksvoll mit dem hervorragenden Platz acht von 167 Startern in der Gesamtwertung des European Hill Race 2015.

Bei den E2-SH-Silhouette-Fahrzeugen muss Bernhard Schad seinen VW Golf mit dem Suzuki Motor nach zwei Trainingsläufen leider mit Technik Problemen zurückziehen. In der SH-Klasse über zwei Liter diktiert Berg-Rekordmeister Norbert Brenner im Opel Vectra V8 DTM das Geschehen nach Belieben und gewinnt mit über einer Sekunde Vorsprung vor Klaus Hoffmann im Opel Astra Coupé V8 DTM sowie dem Engländer Mike Manning und dessen Ford Puma 2.0 Turbo. Mit diesem Resultat sichert er sich auch noch den sehr guten neunten Rang in der Gesamtwertung.

Die ersten Punkte in der 28. Saison des KW Berg-Cups in ununterbrochener Folge sind damit vergeben. Doch die Saison hält noch weitere zwölf spannende Veranstaltungen für uns parat. Freuen wir uns drauf!



Mehr Infos
auf der offiziellen
Webseite
<http://bit.ly/1AFZP2z>

Alles neu in Odenkirchen

Text: Johanne Gogol | Fotos: ADAC

Mit 103 Teilnehmern ist dem MSC Odenkirchen die Premiere auf dem neuen Gelände des Mönchengladbacher Flugplatzes gelungen. Organisationsleiter Thomas Knops stellte mit seinen Vereinskameraden einen flüssigen und anspruchsvollen Parcours auf die Beine der den Teilnehmern einiges an Können und Mut abverlangte.

Die beiden Klassen G7 und G6 wurden zusammen gestartet, aufgrund der Teilnehmerzahlen aber getrennt gewertet. Das Vater-Sohn-Gespann Michael und Tim Drexelius aus Solingen belegten die Plätze eins und zwei in der Klasse G7, gefolgt von Thorsten Gevers und Dr. Rainer Holzborn.

Ralf Lipkow konnte durch einen weiteren Klassensieg in der G6 sein Punktekonto für den ADAC Pokalwettbewerb weiter aufstocken. Mit Philipp van Triehl kam ein weiterer Polo-Fahrer auf Platz zwei. Lars Peucker machte mit einem dritten Platz das Podium komplett.

Fehlerfrei und mit zwei schnellen Zeiten gelang Roberto Olivieri der Klassensieg in den zusammengelegten Klassen G5 und G3. Mitfavorit Michael Benden kassierte 18 Strafsekunden im ersten Lauf und konnte Olivieri so nicht mehr gefährlich werden. Patrick Haase aus Radevormwald sicherte sich Platz zwei und verwies damit Frank Orlowski auf die dritte Position. Bester G5-Fahrer wurde als Vierter Johannes Stollenwerk vom MC Roetgen.

Einziger Starter in der G2 war Manfred Phiesel. Er wurde hochgestuft in die Klasse G1. Dort reichte es allerdings nur zu Platz fünf. Karl-Heinz Kalbertodt steuerte den BMW 328i von Clemens Berendonk mit zwei Topzeiten und fünf Sekunden Vorsprung zum Klassensieg. Hinter ihm fuhren Norbert Charlier und UI-

rich Briese auf die Plätze zwei und drei. In der F8 mussten gleich drei Teilnehmer ihre Fahrzeuge wegen technischer Defekte abstellen. Darunter auch Jürgen Plumm, einer der Favoriten. Doch die verbliebenen Fahrer boten eine eindrucksvolle Vorstellung. Matthias Naujokat musste lange auf einen Klassensieg warten, doch auf der neuen Strecke in Mönchengladbach sollte sein Wunsch endlich wahr werden. Mit einer schnellen und fehlerfreien Leistung ließ er der Konkurrenz keine Chance und wurde so verdient Klassensieger. Gut eine Sekunde dahinter holte sich Michael Buss Platz zwei und eine weitere Sekunde zurück kam Artur Urbaniak als Dritter ins Ziel.

Lange sah es aus, als könnte Rainer Schilling mit seinem Klassensieg in der F10 auch den Gesamtsieg mit nach Hause nehmen. Doch es kamen ja noch die Klassen der Gruppe H. So hieß es weiter warten. Das galt allerdings nicht für Michael Pohl und André Borkowsky. Für sie standen am Ende der mit 23 Teilnehmern stärksten Klasse die Plätze zwei und drei fest. Auch Martin Jargon und Dirk Kohlhas versuchten noch den Angriff auf die Spitzenplätze, mussten sich aber letztlich mit den Positionen vier und fünf begnügen.

Gefährlich nahe an Rainer Schillings Bestzeit in der Gesamtwertung kam dann Theo Grewe in der H12. Aber am Ende reichte es ‚nur‘ zum Klassensieg, denn auf

Schilling fehlten Grewe drei Zehntel. Wolfgang Hempel war mit einer Sekunde Rückstand auf Grewe ebenfalls flott unterwegs und sicherte sich Platz zwei vor Benjamin Koch aus Mayschoss, der trotz sechs Strafsekunden Dritter wurde.

In den zusammengelegten Klassen H13 und H14 hätte es für Fabian Schmitz zum unangefochtenen Klassen- und Gesamtsieg gereicht, hätte er nicht im ersten Wertungslauf eine Pylone gerissen. So musste er sich mit einer knappen Sekunde Rückstand auf Position zwei hinter Günter Borzek einreihen. Der nämlich erlaubte sich keine Fehler und holte sich mit seinen starken Zeiten nicht nur den Gruppensieg sondern verdrängte auch Schilling vom ersten Platz der Gesamtwertung. Hinter Schmitz platzierte sich Horst Günter Bockting auf dem dritten Platz.

In der noch folgenden Klasse H15 konnte keiner die Zeiten von Borzek erreichen. Martin Becker verschenkte den Klassensieg der H15 an Michael Pabsdorf, da er im zweiten Wertungslauf gleich zwei Pylonen umriss. Eddi Warnecke traf es mit 30 Strafsekunden noch härter, er konnte sich aber dennoch hinter Becker auf Platz drei einreihen.

Die Mannschaftswertung entschied der MSC Odenkirchen vor dem AC Radevormwald und dem RC Neuss für sich.

SLALOM-FOTOS GESUCHT

Ihr fotografiert bei Slalom-Veranstaltungen unseres Regionalclubs? Dann setzt Euch bitte per Email mit uns in Verbindung!
daniel.schoenenberg@nrh.adac.de



RCN Rundstrecken-Challenge „Um die Westfalen Trophy“

5. Wertungslauf

RCN GLP „Rhein-Sieg“

4. Wertungslauf

Samstag, 11. Juli 2015

RCN GLP

Motorsport-Interessen-Gemeinschaft
Siebengebirge e.V. im ADAC
Walter Hornung
Habichtweg 7
53819 Neunkirchen-Seelscheid

Tel.: 02247 916759

WHO@GLP1.de

Veranstalter

MSC Bork e.V. im ADAC
Jürgen Hieke
Waltroper Str.10
59379 Selm-Bork

Tel.: 0172 9902369

FAX: 02592 62590

info@msc-bork.de

Besuchen Sie uns im Internet.

r-c-n.com



Beim Kölner Kurs immer ein ganz besonderes Highlight: das Feld der klassischen Motorroller.

25 Mal Kölner Kurs – sogar das Wetter spielt mit

Kölner Kurs? Das, liebe Freunde des Motorsports hat, wie die meisten schon lange wissen, nichts mit den Neuverpflichtungen des FC für die kommende Bundesligasaison zu tun sondern ist eine mittlerweile fest etablierte Veranstaltung für klassische Motorräder auf dem Nürburgring. Und die ging in der jüngeren Vergangenheit meist bei zumindest teilweise extrem unerfreulichen Wetterbedingungen über die Bühne. Beim 25. Jubiläum hingegen sah die Sache etwas anders aus.

Schon für Sonntagmorgen war für den 25. Kölner Kurs, wie es sich gehört, Regen angesagt. Doch es war nur bewölkt und gar nicht so kalt. Eine dicke Jacke ohne Winterunterbekleidung reichte tatsächlich aus! Und wer sich den Wetterbericht für den entfernten Umkreis anhörte, war anschließend richtig froh, sich in der Eifel aufzuhalten. Ab und an schaute sogar die Sonne durch und es blieb den ganzen Tag trocken! Ideale Bedingungen für den Motorsport mit Zweirädern – und so blieb es den ganzen Tag.

Trotz zwei neuer, 'jüngerer' Klassen zeigte sich wieder das übliche Bild: alle top vorbereitet. Schon ab dem ersten Lauf ging es voll zur Sache. Doch in diesem Jahr war die Teilnehmerzahl leider erheblich geringer als in den Vorjahren. Während sich in den Jahren zuvor immer weit über 300 Starter auf den Weg in die Eifel gemacht hatten, gingen dieses Jahr letztlich einmal 229 Motorräder und 47 Roller auf die Strecke, also insgesamt nur 276 Aktive. Doch das machte die Veranstaltung nicht uninteressanter. Die Gruppenaufteilung bei den Wertungsläufen,

auch in diesem Jahr nach den gefahrenen Zeiten, ist inzwischen auch zur Routine geworden.

Nach dem Training gingen die Aktiven sehr diszipliniert in die Wertungsläufe, in denen es ja bekanntermaßen darum geht, möglichst gleichmäßige Rundenzeiten zu erzielen. Alle Motorräder, praktisch wie frisch aus dem Werk, wurden dennoch sehr schnell um den Ring oder genauer die GP-Schleife bewegt. Und wie immer hatten alle Aktiven wieder jede Menge Spaß. Und mit den 'alten Schätzen' aus den Jahren 1920 bis 1993 von 50 ccm bis 1.000 ccm wurde auch im Jahr 2015 alles andere als zurückhaltend umgegangen.

Schon Tradition oder sogar Kult geworden ist – mittendrin im Motorradgeschehen – der Sonderlauf für historische Motorroller von 90 ccm bis 250 ccm aus den Jahren 1951 bis 1984. Die Roller-Leute sind ein ganz spezielles, liebenswertes und lustiges Völkchen und zeigen auch in motorsportlicher Hinsicht immer bessere Leistungen. Auch bei den Aktiven der Motorräder sind sie inzwischen voll integriert und anerkannt. Darüber hinaus

darf zufrieden konstatiert werden, dass die Roller neben den Seitenwagen inzwischen für höchst attraktive Farbtupfer zwischen den immer wieder herrlichen Solomaschinen sorgen.

Ebenfalls erfreulich: Wieder einmal konnte das Programm im geplanten Zeitrahmen abgespult werden. Nicht zuletzt dank der disziplinierten Aktiven, die zwar schnell fuhren aber dennoch die nötige Umsicht an den Tag legten, so dass es keinerlei nennenswerte Unfälle gab, die zu Verzögerungen hätten führen können.

Für den Veranstalter, den MSC Porz, wieder einmal ein recht anstrengender aber auch toller Tag, war da doch alles wieder nur an einem Tag 'abzuarbeiten' – wenn auch dieses Mal ohne Zeitverlust. Aber das Wetter trug in diesem Jahr mehr noch als 2014 seinen Teil mit dabei, so dass es eine gelungene Jubiläumsveranstaltung wurde: 25 Jahre Kölner Kurs! Ein schöner Tag für die Zuschauer und ein erfolgreicher Tag für die Akteure. Der mit Pokalen wohlgefüllte Tisch bei der Siegerehrung zeigte dies wieder einmal deutlich.

Toller Sport beim Porzer Trial

Das Wetter für den 65. Trial MSC Porz – Hans Cramer Trial – war genau das, was sich die Trial-„Familie“ um diese Jahreszeit wünscht: Nicht zu kalt, nicht zu warm – und regnen sollte es bitteschön auch nicht. Sozusagen ein Wetterchen wie bestellt: sonnig, mild und trocken, ohne Extreme. Perfekte Bedingungen also – und dazu noch die wie immer bekannte herzliche Gastfreundschaft der Gressenicher. Die Folge: Alle Beteiligten hatten nicht nur auf der Strecke jede Menge Spaß sondern fühlten sich auch ansonsten rundum wohl. Kurzum: Auch 2015 taten die Veranstalter absolut alles, um ein tolles Trial auf die Beine, äh, Räder zu stellen.

Dieses Mal ging es wieder mit einem etwas kleineren 101-Teilnehmer-Starterfeld in die Wertungssektionen. 15 dieser 101 Teilnehmer waren weiblich, womit die Messlatte von 2014 – als die Frauenquote bei 14 Prozent lag – nun auf knapp 15 Prozent gesteigert werden konnte. Und was noch besser war: Im 2015er Hans Cramer Trial fuhren die Damen nicht nur im Feld mit, sondern sie siegten sogar in zwei Klassen, holten in zwei anderen Kategorien zweite Plätze und noch einen dritten Platz in einer weiteren Klasse. Die Zeiten, zu denen der Trialsport als reine Männersache betrachtet werden konnte, sind also eindeutig vorbei. Dennoch wäre natürlich gegen eine weitere Stärkung der weiblichen Fraktion absolut nichts einzuwenden.

Wie beim Hans Cramer Trial üblich, waren die Sektionen auch dieses Jahr wieder durchaus anspruchs-

voll angelegt und ohne ein gerüttelt Maß an Fahrkönnen war an Null-Fehler-Runden nicht zu denken. Doch einige der Aktiven zeigten wieder einmal, dass auch schwierige Streckenteile durchaus mehrfach ohne jegliche Fehlerpunkte absolviert werden konnten. Während die Zuschauer – um die eine oder andere Sektion zu erreichen – schon mal vom Zwei- in den Vier-Extremitäten-Antrieb umschalten mussten, also auch die Hände benötigten, unterstrichen die Teilnehmer, dass die Steilstrecken mit geschicktem, engstem Kurvenfahren sowie gezielten Sprüngen auf und über die Felsbrocken wohl besser zu bewältigen sind, als zu Fuß.

Alles in allem also wieder ein Trial, das ein ums andere Mal zeigte, dass einer gewisse Ruhe, Gelassenheit und besonders ‚Kopfarbeit‘ im Trialsport deutlich

zielführender sind, als einfach kräftig Gas zu geben.

Nur zwei Ausfälle technischer Art – eine sehr niedrige Quote bei so vielen Aktiven – zeigten, dass die Teilnehmer allesamt gut vorbereitet angereist waren.

Da der Besuch der Freiluftveranstaltung wie immer kostenlos war, kann leider nur geschätzt werden, wie viele Zuschauer die Veranstaltung tatsächlich besucht haben, doch man darf sagen, dass eine ganze Reihe von Menschen das schöne Wetter nutzten, um die Zweirad-Kletterkünstler bei ihrem ruhigen und dennoch attraktiven Motorradsport zu bewundern.

Da blieb dem veranstaltenden MSC Porz nur noch die schöne Pflicht, sich bei den Freunden der MSIG Gressenich dafür zu bedanken, dass die einmal mehr ihr tolles Trial-Gelände für die Austragung des Hans Cramer Trial zur Verfügung stellten.



Anja Ziegenspeck auf dem Weg zu Platz zwei in der Klasse 5. Und auch die anderen Trial-Amazonen sind stark unterwegs.



So muss das: Auf einer ungeliebten Rennstrecke zwei Mal Zweiter werden. Bravo, Dirk Fuhrmann!

Zwei Mal zwei

Dirk Fuhrmann, Fahrer des WSC-Neuss Racing Teams, bestreitet im Jahr 2015 auf einer Aprilia RSV 4 aPRC factory die für alle italienischen Motorräder offene Trofeo Italiano. Am 16. und 17. Mai stand auf dem Lausitzring der Saisonauftakt auf dem Programm und Fuhrmann nutzte bereits den Freitag des Rennwochenendes, um sich mit der in seinem Fall eher ungeliebten Rennstrecke in der Lausitz vertraut zu machen.

„Das letzte Mal bin ich hier vor einigen Jahren im ADAC JuniorCup auf meiner 125er Aprilia gefahren“, räumte der beim Schreiben dieser Zeilen noch 21-Jährige (Geburtsdag 22. 06.) ein. „Ich bin sehr gespannt, wie es sich jetzt mit meiner italienischen Lady anfühlt.“

Die ersten Trainingseinheiten waren durchwachsen. Doch einige technische Umstellungen sorgten dafür, dass sich Fuhrmann von Turn zu Turn steigern und am Abend zufrieden ins Bett fallen konnte.

Nach dem freien Training am Samstagmorgen wird es mit dem Qualifying zum ersten Mal ernst. In der Mittagspause sind dann wieder die Mechaniker an der Reihe: aufgrund der im Vergleich zum Vortag deutlich niedrigeren Temperaturen müssen für optimale Leistung einige Änderungen vorgenommen werden. Am späten Nachmittag dann geht es ins letzte, entscheidende Qualifying. Und Fuhrmann zeigt, dass er weiß, was die Stunde geschlagen hat. Runde um Runde verbesserte der junge Kölner seine Zeiten und sichert sich einen Platz in der ersten

Startreihe.

„Zweimal wollte ich meinen Bremspunkt verlegen und fuhr direkt und ohne Umwege in den Kies“, gibt er anschließend zu. „Aber Aufgeben kenne ich nicht und somit konnte ich zum Ende hin noch eine gute Zeit fahren. Mit Startplatz drei bin ich sehr zufrieden.“

Noch am gleichen Abend, um 18:25 Uhr, soll das erste der beiden Rennen gestartet werden. Doch kurz vor dem Rennstart beginnt es heftig zu Regnen, das Rennen wird aus Sicherheitsgründen abgesagt und auf Sonntag verschoben.

Nach dem Warm Up am Sonntagvormittag ist es nach der Mittagspause endlich soweit: Das erste Rennen wird gestartet. Fuhrmann kommt leider nicht gut weg und fällt noch vor der ersten Kurve auf Platz fünf zurück. Doch getreu seinem Motto „Aufgeben gibt es nicht“ kämpfte er sich Runde um Runde an die Spitze heran – und kommt letztlich als Zweiter ins Ziel. „Es war ein super Rennen, mehr Spannung geht nicht. Der Rückstand auf Platz eins

war mit weiteren 5,6 Sekunden einfach zu groß“, so Dirk nach dem Rennen.

Das zweite Rennen wird zusammen mit den Klassen Supersport Open und SBK 750 durchgeführt. Und während Fuhrmann gut durch die erste Kurve kommt, haben einige Konkurrenten nicht so viel Glück und kollidieren. Das Rennen wird abgebrochen und wenige Minuten später neu gestartet. Anschließend übernimmt Fuhrmann nach spannenden Zweikämpfen die Führung, doch kurz vor Rennende verliert er ein Duell, verliert die Führung und kommt mit zwei Motorradlängen Rückstand als Zweiter ins Ziel.

Fuhrmanns Fazit: „Es war ein super Wochenende, obwohl ich den Lausitzring nicht wirklich mag. Durch die vielen Bodenwellen ist das Motorrad sehr unruhig und auch das Bremsen verlangt einem alles ab, um nicht ausgehebelt zu werden. Mit den zwei zweiten Plätzen bin ich sehr zufrieden. Jetzt kommt mit Hockenheim eine Strecke, die ich sehr gut kenne und wo ich mich wohl fühle. Mal sehen, was dort möglich ist.“

ADAC

So parken Sie beruhigt

...und sicher!



Auto-Diebstahlsicherung

- TÜV geprüft
- Ausziehbar bis 73 cm
- Qualitätssicherheitsschloß
- Extra starkes Gestänge

**Jetzt
26,91 €***
~~statt 29,90 €~~

Tipp des Monats Juni

Bei Ihrem ADAC Center und unter www.adac-shop.de



* solange der Vorrat reicht, zuzüglich Versandkosten im ADAC Online-Shop

Luis Esser will es wissen

Auf Nachwuchspilot Luis Esser wartete unlängst eine weite Reise. Im bayerischen Ampfing startete der Youngster beim Auftakt des ADAC Kart Cup und etablierte sich bei seiner Premiere auf der anspruchsvollen Strecke erneut im vorderen Mittelfeld.

Das Jahr 2015 hat es für Luis Esser aus Neukirchen-Vluyn in sich, tritt der Nachwuchsrennfahrer doch gegen die besten Fahrer Deutschlands an. Nur wenige Tage nach dem Auftakt des ADAC Kart Masters im Hunsrück reiste der Junior des ADAC Nordrhein e.V. weiter nach Ampfing in Bayern zur ADAC Kart Cup-Premiere. 31 Bambini traten zu den Rennen auf der anspruchsvollen Strecke an. Nach gelungenen Testfahrten sorgte das Wetter pünktlich zum Zeittraining für Aufregung. Einsetzender Re-

gen veränderte die Bedingungen, Esser blieb davon aber unbeeindruckt. Als Neunter beendete er das Qualifying und sicherte sich so eine gute Ausgangslage für die Finalrennen.

Zum ersten Durchgang war der 1.063 Meter lange Kurs wieder abgetrocknet, Esser lieferte sich packende Fights, ging als Elfter über die Ziellinie und sicherte sich so seinen ersten Punkt im neugeschaffenen ADAC Kart Cup. „Bis jetzt bin ich sehr zufrieden. Ich bin zum ersten

Mal auf der Strecke, diese hat schon einige schwierige Passagen“, sagte er anschließend. „Nun hoffe ich auf ein Top-Ten-Resultat im zweiten Finale.“

Doch im zweiten Rennen erwischte der Youngster einen schlechten Start und fiel weit zurück, bewies aber anschließend seinen Kampfgeist. Mit schnellen Rundenzeiten kämpfte er sich Platz um Platz zurück nach vor und wurde erneut Elfter. „Schade, mit einem guten Start hätte ich mein Ziel erreicht“, sagte Esser enttäuscht.



Beim Auftakt zum ADAC Kart Masters in Hahn ging es buchstäblich rund.

Raspudic: starke Leistung, ärgerliche Fehler

Beflügelt durch seine Leistung beim DKM-Auftakt reiste Luke Raspudic nach Hahn zum Saisonbeginn des ADAC Kart Masters. Und der Bambini-Pilot, der dort ebenfalls in der Klasse der der KF-Junioren an den Start ging, zeigte erneut eine starke Leistung, brachte sich anschließend aber selbst um den Lohn seiner Arbeit.

Die ersten beiden Freien Trainings musste Raspudic wegen schulischer Verpflichtungen auslassen – „Ich musste Freitagmorgen noch eine Deutschklausur schreiben, die Schule darf halt nicht vernachlässigt werden“ – und dennoch konnte er im dritten bereits gut mithalten. Im Qualifying am Samstagvormittag allerdings leistete er sich auf frischen Reifen zwei kleine Fehler und damit war das Thema Top-Platzierung in der Startaufstellung durch. „Es gibt halt noch einige Dinge, die ich bei den KF-Junioren lernen muss“, zeigte er sich anschließend einsichtig.

Raspudic ging zwar dennoch zuversichtlich in die Vorläufe, doch es kam zu einigen Kollisionen, in die auch er verwickelt wurde und somit reichte es auch in der Start-

aufstellung zum ersten Wertungslauf am Sonntag nur für einen Mittelfeldplatz. Dort aber zeigte der Ratinger, dass er bereits heute zu den 10 Top-Bambini in Deutschland zu zählen ist.

Vom 19. Startplatz aus arbeitete er sich Schritt für Schritt nach vorn und kam letztlich als Achter ins Ziel. „Schade, dass das Rennen nach zwölf Runden zu Ende war“, sagte er anschließend. „Ich hatte bereits Anschluss und die Gruppe von Platz fünf bis sieben gefunden. Und die Fahrer davor waren auch nicht mehr allzu weit entfernt.“

Doch auch Platz acht bedeutete bereits eine bessere Startposition für den zweiten Wertungslauf – und nach

einem guten Start schob sich Raspudic in Runde eins bereits vor auf Platz vier. Dann allerdings kam es zu einer Gelb-Phase von zwei Runden und anschließend hatten diverse Fahrer – darunter auch Raspudic – massive Grip-Probleme. Folglich geriet er beim Kampf um Platz vier mit einem Konkurrenten auf die Curbs und beschädigte seine Kette derart, dass sie kurze Zeit später riss.

„Irgendwie muss ich wohl noch lernen, meine Reifen in solchen Situationen auf Temperatur zu halten“, schloss Raspudic enttäuscht. „Aber das sind offenbar Erfahrungen, die ich erstmal machen muss. Jetzt sind uns innerhalb von zwei Wochenenden zwei Top-Resultate durch solche Defekte verloren gegangen.“

Kein guter Tag für Justin Kerkhoff

ADAC Nordrhein-Pilot Justin Kerkhoff reiste voller Zuversicht nach Hagen. Schließlich hatte er 2014 auf seiner Heimstrecke sowohl das Qualifying als auch die Rennen dominiert. Doch manchmal laufen die Dinge nicht so, wie man sich das erwartet und erhofft.

Am Testsamstag lief noch alles perfekt und auch die Rundenzeiten waren sehr zufriedenstellend. Am Sonntag im freien Training klagte Justin allerdings über Leistungsprobleme an seinem X30-Seniormotor – und sein Team wechselte ein paar Teile aus. Dennoch kam Kerkhoff im Qualifying nicht über den elften Platz hinaus und klagte anschließend erneut über die Motorleistung. Kein Wunder, denn mit den Zeiten, die er am Samstag gefahren hatte, hätte er es unter die ersten Drei geschafft. Kurzerhand wurde der Motor für das erste Rennen getauscht – doch das sollte letztlich auch nicht helfen: In der ersten Schikane ging es heiß her, einige Karts kollidierten und drehten sich und obwohl es der vom elften Platz gestartete Kerkhoff es schaffte, allen Havarierten auszuweichen, kam er nur als 28. aus der ersten Runde zurück. Mit dickem Hals startete er eine grandiose Aufholjagd, pflügte förmlich durchs Feld und wurde noch mit Platz zwölf belohnt. Im Rennen zwei, von Platz zwölf gestartet, war Kerkhoff nach zwei Runden bereits Sechster und hatte den Anschluss an die Spitze hergestellt. Doch was zu diesem Zeitpunkt noch nicht bekannt war: Einer der Konkurrenten war Kerkhoff im Startgetümmel aus Heck gefahren und hatte dabei

den Schalldämpfer beschädigt. Das Flexrohr war angebrochen und riss immer weiter, die Motorgeräusche wurden immer lauter. Dadurch verlor der Motor Leistung und obwohl sich Kerkhoff mit aller Kraft gegen die anstürmende Konkurrenz wehrte, reichte es letztlich nur für den neunten Platz.

Eine große Enttäuschung, hatten sich sein Team und er doch gerade auf dieser Strecke deutlich mehr erhofft.

Dennoch, mit dem aktuell sechsten Platz in der Meisterschaftswertung sind Team und Fahrer noch nicht ganz unzufrieden. Zumal das nächste WAKC-Wochenende im saarländischen Uchtelfangen stattfindet: auf einer weite-



Gar nicht glücklich in Hagen: Vorjahressieger Kerkhoff.

ren Lieblingsstrecke von Kerkhoff, auf der er 2014 ebenfalls einen Doppelsieg feiern konnte. Wenn es dort keine technischen Probleme geben sollte, kann die Welt anschließend also schon wieder ganz anders aussehen.



Kämpft wie ein Löwe, muss aber mit leeren Händen wieder abreisen: Justin Kerkhoff.

22. ADAC – Oberberg Klassik "Tour der 1000 Kurven"

um den Ehrenpreis der
Zunft Kölsch Brauerei

am **11. Juli 2015**



Für KLASSIK – CARS bis Baujahr 1990

Sportliche - Wertung
Tourensportliche - Wertung
Touristische - Wertung



www.rgoberg.de

Prädikate:

- Rheinlandpokal Classics
- Bergische Motorsport Meisterschaft – BMW
- ADAC Nordrhein Pokalwettbewerb
- ADAC Nordrhein Oldtimer Touristik Pokal

© 2003 by Partner's Production F. A. Schwarz



ADAC Nordrhein e.V.

PKW - Geschicklichkeitsturnier

Sonntag, den 21. Juni 2015, ab 10:00 Uhr

Parkplatz der Firma JOHNSON CONTROLS

47929 Greifath, Gewerbestraße
Industriegebiet Bronkhorst

Pokalwettbewerb des ADAC Nordrhein Reg. Nr.

TUR 29 / 2015
TUR 00 / 2015

TVG Rhein Grenzland Pokal

MSC Uda Oedt e.V.

MHC Moers e.V.

Nennschluss

10:00 Uhr	S - Wertung	Klasse A = Meisterklasse	3 Läufe € = 11.-
11:00 Uhr	S - Wertung	Klasse B = Sportfahrer	3 Läufe € = 11.-
11:00 Uhr	N - Wertung	Klasse C = Jedermann	2 Läufe € = 8.-
11:00 Uhr	N - Wertung	Klasse D = Jugendliche	2 Läufe € = 6.-
Vor dem ersten Fahrer der Mannsch.			Mannschaft € = 13.-

Nennschluss

12:30 Uhr
13:00 Uhr
13:00 Uhr
13:00 Uhr

Preise: Pokale für 25% der Teilnehmer jeder Klasse.
Pokal für die beste Mannschaft.

Siegerehrungen beider Veranstaltungen, **jeweils 30 Min.** nach dem Aushang der Ergebnisse.

Aufgabenstellung: Nach der aktuellen ADAC Turnierordnung.
Parcoursverlauf: Aus einer Skizze am Veranstaltungsort ersichtlich.

Auskunft erteilt: Andrea Schmitz 02152 / 967951
Heinz Ulrich Schmitz 0172 / 1310304
Ulrich Krügel 02835 / 4481185

Die Veranstalter, MSC Uda Oedt und MHC Moers wünschen allen Teilnehmern eine sichere Anreise und den gewünschten Erfolg bei dem Turnier.

„Bergische Impressionen“ 1. August 2015 17. touristische und (Touren) sportliche Ausfahrt für historische Automobile

- ADAC Classic Revival Pokal -Touristik + T.Sport-
- ADAC Nordrhein Oldtimer Touristik Pokal
- ADAC Nordrhein Oldtimer Pokalwettbewerb
- Bergische Motorsport Meisterschaft
- Rheinland-Pokal Classics

10.30 Uhr Start in Overath-Cyriax (Schulzentrum)
12.30 Uhr Mittagspause mit Getränkeverpflegung
15.30 Uhr Ziel in Overath- Cyriax (Schulzentrum)
18.00 Uhr Siegerehrung in Overath-Cyriax

Touristik: Bildersuch-/touristischen Fahrt – Sonderaufgaben
Streckenbeschreibung im Klartext
Tourensport: Bordbuch mit leichten Orientierungsetappen, SZP
Sport: Max. 140km lang – Mittelschwere Orientierungsetappen
mit Zeitwertung – Sollzeitprüfungen (SZP)

Auskunft: Hans Grützenbach Tel. 02204 - 3006206



ADAC Nordrhein e.V.



www.msc-heiligenhaus.org

14. RGO-Flugplatzslalom 19. Juli 2015



- ca. 2760m superschnelle
+ anspruchsvolle Strecke
- Preisgeld nicht "nur" für Gewinner
- einzigartige Zuschauerkulisse

Slalommeisterschaft ADAC Nordrhein und
ADAC Ostwestfalen-Lippe 2015
Oberhausener Slalom Trophy 2015
Bergische Motorsportmeisterschaft 2015

Gruppen: G, N, F, H, FS
Start: Gruppe G ab 8:30 Uhr

Onlineanmeldung und Livezeitzeiten



Um den



Wanderpokal

mehr unter: www.rgoberg.de

DMSB 12. Juli 2015

ADAC

40. BTC Automobilslalom

Veranstaltungsgelände: Rheinische Post,
Zülpicher Str.10, 40549 Düsseldorf

ADAC Nordrhein Pokalwettbewerb
Bergische Motorsport-Meisterschaft
Stadtmeisterschaft Oberhausen



Gruppe G		Gruppe F	
Klasse 7	9.00 Uhr	8 bis 1400 ccm	11.00 Uhr
Klasse 6	9.15 Uhr	9 bis 1600 ccm	11.15 Uhr
Klasse 5	9.30 Uhr	10 bis 2000 ccm	11.30 Uhr
Klasse 4	9.45 Uhr	11 über 2000 ccm	11.45 Uhr
Klasse 3	10.00 Uhr		
Klasse 2	10.15 Uhr	Gruppe H	
Klasse 1	10.30 Uhr	bis 1300 ccm	12.00 Uhr
		bis 1600 ccm	12.15 Uhr
		bis 2000 ccm	12.30 Uhr
		über 2000 ccm	12.45 Uhr

Aufgrund von nicht vorhersehbaren Starterzahlen
kann es zu Zeitverzögerungen kommen.

Nenngeld: 30,00 Euro
Mannschaft: 10,00 Euro

BTC Ratingen e.V., Postfach 101 125, 40831 Ratingen
Tel.: 0177/2768085 www.btc-ratingen.de

Sonntag, 12. Juli 2015

ADAC

ADAC Nordrhein e.V.

10. BTC Clubsportslalom

Veranstaltungsgelände:
Rheinische Post, Zülpicher Str.10, 40549 Düsseldorf

Nenngeld: 15,00 Euro

Papier- und technische Abnahme ab 13.00 Uhr
Trainings- und Wertungsläufe ab 14.00 Uhr

Aufgrund von nicht vorhersehbaren
Starterzahlen beim DMSB-Slalom
kann es zu Zeitverzögerungen kommen.



Klasse 1: Serienfahrzeuge bis 1600ccm
Klasse 2: Serienfahrzeuge über 1600 ccm
Klasse 3: verbesserte Fahrzeuge bis 1600 ccm
Klasse 4: verbesserte Fahrzeuge über 1600 ccm
Klasse 5: Nachwuchsklasse (mit Serienfahrzeugen)

BTC Ratingen e.V., Postfach 101 125, 40831 Ratingen
Tel.: 0177/2768085 www.btc-ratingen.de

ADAC

ADAC Nordrhein e.V.

Veranstaltungswochenende des AC Radevormwald TÜV Neuss, Derendorfweg

DMSB

20.06.2015

112. ADAC / AC Radevormwald
Clubsport Slalom
ca. 600 m

Startgeld: 17,50 €, Mannschaften: 10,00 €
Startzeit ca. 14:00 Uhr

Keine Vornennung möglich!

21.06.2015

111. ADAC / AC Radevormwald Slalom
ca. 1200 m

ADAC Nordrhein Pokalwettbewerb,
Stadtmeisterschaft Oberhausen,
Bergische Motorsport Meisterschaft
Startgeld: 30,00 €, Mannschaften: 10,00 €
Vornennung: 25,00 €

Vornennschluss 14.06.2015 24 Uhr

Startgruppen Startzeit ca.: G7 - G5= 08:30 h; G4 - G1= 10:00 h; F8 - F9= 11:30 h; F10 - F11= 13:00 h; H12 - H13= 14:00 h; H14 - H15= 15:00 h
Es wird in Startgruppen gestartet! Nennschluss : 30 Min.vor Training der jeweiligen Gruppe.

Überweisung: Kennwort "Slalom Neuss" an:
Volksbank Oberberg e.G.; IBAN: DE22384621353003471011, BIC: GENODE33HAN

Vornennungen ohne Startgeld werden nicht bearbeitet!



Veranstalter: AUTOMOBILCLUB RADEVORMWALD e. V. 42465 Radevormwald, Postfach 1667
Tel.: 02642-956223 Fax: 02174-1547 EMail rainer.cherubin@web.de
www.ac-radevormwald.de



Nachruf

Am 23.04.2015 ist unser langjähriges Mitglied

Manfred Steinröder

im Alter von 73 Jahren verstorben.

Manfred war 29 Jahre Mitglied im MSC-Langenfeld. Er war uns immer eine große Stütze und Ansprechpartner, wenn es um alle Bereiche des Motorsports ging.

Wir verlieren mit ihm nicht nur einen Freund, sondern einen sehr wertvollen Menschen.

(MSC-Langenfeld)



Termine 2015

Die aktuellen Termine aller Sparten finden Sie immer aktuell auf unserer Homepage www.motorsport-nordrhein.de.



Mehr Infos
auf unserer Motor-
sport-Webseite
<http://bit.ly/1Baw2vm>

Ansprechpartner des Bereiches Sport und Ortsclubbetreuung

Mirco Hansen

Leiter Sport und Ortsclubbetreuung
Telefon 0221 4727-702
mirco.hansen@nrh.adac.de

Birgit Arnold

Assistentin Leiter Sport Automobil-
sport, DMSB-Sportwarte, Genehmigungen Automo-
bilsport
Telefon 0221 4727-706
birgit.arnold@nrh.adac.de

Silvia Berthold

Ausschreibungen, Nennungsbearbei-
tung, Reglement 24h-Rennen
Telefon 0221 4727-708
silvia.berthold@nrh.adac.de

Jürgen Cüpper

Historischer Motorsport, Auszeich-
nungen, DMSB-Fahrerlizenzen
Telefon 0221 4727-704
juergen.cuepper@nrh.adac.de

Ulla Herzog

Ortsclubbetreuung, Kart-Slalom
Telefon 0221 4727-701
ulla.herzog@nrh.adac.de

Katrin Howad

Motorradsport, Veranstaltungstermine,
Genehmigungen Motorradsport
Telefon 0221 4727-712
katrin.howad@nrh.adac.de

Ingo Müller

Drucksachen & Öffentlichkeitsarbeit,
Kartsport, Genehmigungen Kartsport
Telefon 0221 4727-705
ingo.mueller@nrh.adac.de

Daniel Schönenberg

Motorbootsport, Finanzen, Materialverwaltung &
Sportbus, ADAC Report
Telefon 0221 4727-709
daniel.schoenenberg@nrh.adac.de

Alexander Zäpernick

Meisterschaften & Pokalwettbewerbe
Telefon 0221 4727-707
alexander.zaepernick@nrh.adac.de

Die Mitarbeiter des Bereiches Sport und Ortsclubbetreuung stehen Ihnen Montag bis Freitag von 9:00 bis 17:00 Uhr zur Verfügung.

Impressum

Der ADAC Nordrhein Report ist das offizielle Mitteilungsblatt des ADAC Nordrhein. **Herausgeber:** ADAC Nordrhein e.V., 50963 Köln **Verant-**
wortlich i.S.d.P.: Simone Wans **Redaktion:** Katja Lenz, Daniel Schönenberg **Konzeption, Satz, Redaktion:** ks media, Patrik Koziolk und
Thorsten Schlottmann, Zollstockgürtel 63, 50969 Köln, Fon: 0221 99128-88, Fax: 0221 99128-87, E-Mail: mail@ksmedia.de, Web: www.ksmedia.de **Ständige freie Mitar-**
beiter: Autoren: Anne Debbert, Wolfgang Förster, Jürgen Hahn, Johanne Gogol, Uli Kohl, Jörg Ufer Fotografen: Jan Philipp Brucke, Anne Debbert, Jürgen Hahn, Johanne Go-
gol, Matthias Loewe **Fotos aktuelle Ausgabe:** ADAC, Christian Müller/Fotolia, contrastwerkstatt/Fotolia, DMSB, RCN, Route66Photography/Fotolia, VLN, WTCC **Anzeigen:**
Daniel Schönenberg **Anzeigenschluss:** jeweils der 15. Tag des Vormonats, letzte Ausgabe 1. November **Verlag, Druck:** Bernhard GmbH, Wermelskirchen **Hinweis:** Für un-
verlangt eingesandte Manuskripte, Bildmaterial und Unterlagen wird keine Haftung übernommen. Die Redaktion behält sich Textkürzungen und -änderungen vor. Der ADAC
Nordrhein Report erscheint zehnmal jährlich.

ADAC

Clubinfo



„Sichtbarkeit macht Schule“ ADAC verteilt wieder Sicherheitswesten

Rettungsgasse

Bei einem Unfall können Augenblicke über Leben und Tod entscheiden. Der ADAC gibt Tipps zum Thema Rettungsgasse.

TourSets

Bereits 1975 entwickelte die ADAC Touristik ein Tourenpaket mit mehr Karten, Informationen und Tipps zu den Urlaubszielen.

Tanken

Zum Thema Tanken gibt es viele gängige Behauptungen. Der ADAC hat die Mythen auf ihren Wahrheitsgehalt überprüft.

Wichtige Rufnummern des ADAC auf einen Blick

BEI PANNE ODER UNFALL

ADAC Pannenhilfe Deutschland

Festnetz 0 180 2 22 22 22

0,06 €/Anruf dt. Festnetz;

Mobil 22 22 22

Verbindungskosten je nach Netzbetreiber/Provider

Autobahn-Notrufsäule

Einfach die ADAC Pannenhilfe verlangen!

BEI NOTFALL IM AUSLAND

ADAC Notruf München

Tel. +49 89 22 22 22

ALLGEMEINE INFORMATIONEN

ADAC Mitglieder- und Versicherungsleistungen

Tel. 0 800 5 10 11 12

(Mo. - Sa.: 8:00 - 20:00 Uhr)

Fax 0 800 5 30 29 28

ADAC Stauinfo

Automatische Verkehrsansage

Festnetz 0 900 11 22 4 99

0,62 €/Anruf dt. Festnetz;

Mobil 22 4 99

Verbindungskosten je nach Netzbetreiber/Provider

ADAC Verkehrs-Service

Individueller Verkehrs-Service mit Parkinfo

Mobil 22 4 11

Verbindungskosten je nach Netzbetreiber/Provider

Festnetz 0 900 11 22 4 11

1,69 €/Anruf dt. Festnetz

ADAC Fahrsicherheits-Training

Tel. 0 800 5 12 10 12

ADAC im Internet

www.adac.de

ADAC Reisen

www.adac-reisebüro.de

ADAC Reisebüro-Hotline

Beratung und Buchung

Tel. 0 800 5 21 10 12

Neue Adresse/neues Konto

www.adac.de/umzug

Tel. 0 800 5 10 11 12

(Mo. - Sa.: 8:00 - 20:00 Uhr)

ADAC bittet Ortsclubs um Unterstützung

Sicherheitsweste macht Kinder sichtbar

Unter dem Motto „Sichtbarkeit macht Schule“ stattet die ADAC Stiftung „Gelber Engel“ auch in diesem Jahr wieder tausende Erstklässler an deutschen Grundschulen kostenfrei mit leuchtend gelben, werbefreien Westen aus. Beteiligen auch Sie sich an der Verteilung und helfen Sie uns dabei, den Schulweg der kleinen I-Dötzchen sicherer zu machen.

Die Warnwesten erfüllen – insbesondere in der dunklen Jahreszeit – einen wichtigen Zweck: Sie machen die Kinder sichtbarer für andere Verkehrsteilnehmer. Ein dunkel gekleidetes Kind wird in der Dämmerung erst aus 25 Metern Entfernung erkannt. Helle Kleidung erhöht die Distanz auf 40 Meter und eine reflektierende Sicherheitsweste auf bis zu 140 Meter. Jährlich verunglücken im Straßenverkehr rund 30 000 Kinder unter 15 Jahren – oft deshalb, weil sie nicht oder zu spät gesehen werden.

Je jünger sie sind, desto schlechter können Kinder Gefahren richtig abschätzen. Als schwächste Verkehrsteilnehmer benötigen sie darum zusätzlichen Schutz. Eltern und Lehrer, die die Kinder an das Tragen der Westen erinnern, machen ihren Schulweg damit sicherer. Die aufgedruckten Comicfiguren „Felix und Frieda“, die Verkehrsdetective, sollen die Kinder zusätzlich ermuntern, die Sicherheitswesten auch in der Freizeit beim Spielen, Spaziergehen und Radfahren zu tragen.

Die ADAC Stiftung „Gelber Engel“ engagiert sich mit der Warnwesten-Aktion bereits im sechsten Jahr in Folge für die Sicherheit von Schulanfängern. 2014 wurden allein im Bereich des ADAC Nordrhein 89326 Westen an 1641 Schulen ausgegeben. Unterstützt wird die Kampagne von der Deutschen Post, der BILD-Hilfsorganisation „Ein Herz für Kinder“ und der LHD Group GmbH.

Bitte helfen auch Sie in den Ortsclubs wieder mit, indem Sie die Westen an einer Schule in Ihrer Nähe verteilen. Sie machen damit Ihren Ortsclub und dieses wichtige Projekt in der Öffentlichkeit präsent.

Weitere Informationen sowie mögliche Vorlagen für Anschreiben und Presstexte erhalten Sie in den kommenden Wochen per Post von uns. Wenn Sie Fragen zu der Aktion haben, stehen wir Ihnen unter Tel. 0221-4727-533 gerne zur Verfügung.



Sichtbar gute Laune: Mit den Warnwesten werden die Kinder im Straßenverkehr besser gesehen.



Auffällig: In der Dämmerung reflektieren die Warnwesten und sorgen für mehr Sicherheit auf dem Schulweg.

Routiniert auf dem Bike

Das Beherrschen des Motorrads in jeder Fahrsituation ist die Grundvoraussetzung für eine sichere Teilnahme am Straßenverkehr. Hierbei unterstützen die Fahrsicherheitstrainings des ADAC Nordrhein. Bei den Kurven- und Spezialtrainings üben Biker wie man richtig ausweicht, bremst, beschleunigt, in Schräglage fährt oder sich bei Nässe verhält. Das Perfektions-Training vertieft das in den Grundkursen vermittelte Wissen. Für ADAC Mitglieder gelten ermäßigte Kursgebühren. Infos und Anmeldung unter Tel. 0 800 5 12 10 12 oder www.adac.de/nrw.

Tag der offenen Tür

Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) lädt am Samstag, 20. Juni 2015, 11 bis 17 Uhr, zum Tag der Verkehrssicherheit auf ihr Gelände (Brüderstr. 53, 51427 Bergisch Gladbach). Zusammen mit Partnern, wie dem ADAC Nordrhein, stellt sie Aktivitäten vor, um die Sicherheit im Straßenverkehr zu erhöhen. Die Mitarbeiter des ADAC Fahrsicherheitszentrums Weilerswist und die Staubetrater sind vor Ort. In der ADAC Verkehrswelt und dem Überschlagesimulator können Besucher selbst aktiv werden. Musikalische Unterhaltung wird auf der Bühne des ADAC Trucks geboten.

Durchfahrt freihalten – Leben retten!

RETTUNGSGASSE Bei einem Unfall können Augenblicke über Leben und Tod entscheiden. Um schnelle Hilfe zu ermöglichen und unter Umständen die Überlebenschance der Opfer zu erhöhen, müssen Rettungsfahrzeuge ungehindert zur Unfallstelle gelangen können. Der ADAC weist darauf hin, dass Autofahrer laut Straßenverkehrsordnung dazu verpflichtet sind, eine Rettungsgasse zu bilden. Die Behinderung von Einsatzkräften wird mit 20 Euro Bußgeld geahndet. Vor allem in staugeplagten Bundesländern wie Nordrhein-Westfalen – mit 279 000 Staukilometern im vergangenen Jahr erneut Spitzenreiter – aber auch zu den Hauptreisezeiten, sollten Autofahrer für das Thema sensibilisiert sein. Auf Autobahnen

sollten sie sich bereits bei stockendem Verkehr darauf einstellen, im Notfall Platz für die Durchfahrt zu schaffen. Stehen die Fahrzeuge im Stau erst dicht gedrängt, ist dies meist nicht mehr möglich. Wo eine Rettungsgasse zu bilden ist, hängt von der Anzahl der Fahrstreifen je Richtung ab. Sind es zwei oder mehr, müssen Autos auf dem äußersten linken Fahrstreifen nach links, die auf dem mittleren oder rechten nach rechts fahren, damit eine Durchfahrt entsteht. Einsatzfahrzeuge sollen alternativ nicht den Standstreifen nutzen. Er ist ungeeignet, da er nicht überall durchgehend ausgebaut ist und Pannenfahrzeuge den Weg versperren können.

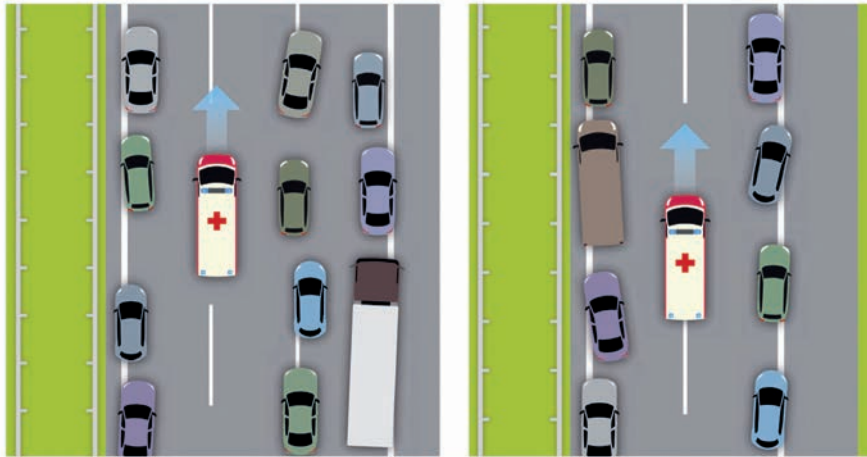
Auch im Stadtverkehr muss im Notfall eine Rettungsgasse freigehalten werden. Die Verkehrsteilnehmer sollten hier an den jeweils rechten Fahrbahnrand fahren. Die Mitte bleibt frei. An einer roten Ampel darf die Haltelinie überfahren werden, wenn es erforderlich ist. Befahren dürfen die Rettungsgasse übrigens nur Rettungsdienst, Feuerwehr, Polizei, Krankenwagen, Arzt- und Abschleppfahrzeuge.

ADAC

So bildet man eine Rettungsgasse

Auf dreispurigen Autobahnen muss die Rettungsgasse zwischen dem äußersten linken und der direkt rechts daneben liegenden Fahrspur gebildet werden.

Auf zweispurigen Straßen fahren Autos auf der linken Fahrspur an den linken Fahrbahnrand, Fahrzeuge auf der rechten Spur an den rechten Rand.



© 01/2012 ADAC e.V.

Anhängersicherung in den Niederlanden

FAHRZEUGAUSRÜSTUNG Urlauber, die mit einem Anhänger in die Niederlande fahren, sollten diesen zusätzlich sichern. In dem Nachbarland gelten spezielle Ausrüstungsvorschriften. Sie sollen verhindern, dass sich ein Anhänger selbstständig macht, wenn er sich vom Auto löst. Die Bestimmungen gelten auch für ausländische Gespanne. Wer die Sicherung nicht oder falsch anbringt, riskiert ein Bußgeld in Höhe von etwa 200 Euro. Ungebremste Anhänger mit einem zulässigen Gesamtgewicht von bis zu 1500 kg müssen mit einer Abreißleine (niederländisch: „Losbreekkabel“) gesichert werden. Es reicht nicht aus, die Leine lose über den Kupplungshals zu legen. Sie muss zusätzlich an einer speziellen Öse befestigt werden, die sich meist am Rahmen der Anhängerkupplung befindet. Damit sind auch Autofahrer mit abnehmbarer Anhängerkupplung auf der sicheren Seite. Wohnwagen und andere Anhänger mit eigener Bremse und einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 1500 kg müssen mit einer sogenannten „Reißbremsvorkehrung“ (auch als „Handreißbremskabel“ bezeichnet) ausgestattet sein. Dabei handelt es sich um ein Stahlverbindungskabel zwischen Zugfahrzeug und Bremse des Anhängers. Wenn sich der Anhänger vom Auto löst, zieht dieses Kabel am Anhänger die (Hand-)Bremse an. Befestigt werden muss es in derselben Weise wie die Abreißleine. Es reicht also auch hier nicht aus, das Sicherungskabel nur lose über den Kupplungshals zu legen. Weitere Informationen gibt es bei den Verbraucherschützern und den Technikexperten des ADAC unter Tel. 0800 5 10 11 12.

Beratung zum Autokauf

Mit dem Thema „Autokauf – worauf Sie achten sollten“ beschäftigt sich der nächste Mitgliedervortrag des ADAC Nordrhein am Donnerstag, 18. Juni 2015, 18 bis 20.30 Uhr. Welche Fragen sollte man dem Verkäufer stellen? Was ist bei Besichtigung und Probefahrt zu prüfen? Was muss alles im Kaufvertrag stehen? Was macht man bei einem Mangel? Hierzu beraten die Verbraucherschutz- und Technikexperten im ADAC Center Köln-Sülz, Luxemburger Str. 169, und gehen, soweit möglich, auch auf individuelle Anliegen ein. Eintritt frei. Anmeldung unter Tel. 0221-4727-624 oder per E-Mail an vbs@nrh.adac.de.

Nordeifel und Bergisches Land entdecken

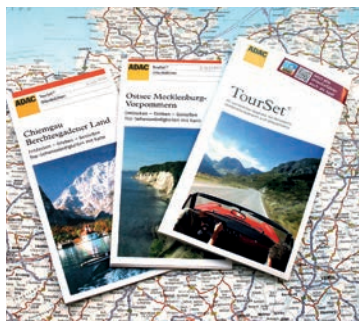
Für Motorrad- und Oldtimerfahrer hat der ADAC Nordrhein pünktlich zum Sommeranfang weitere Tourenkarten im Angebot: „Unterwegs in der Nordeifel“ sowie „Unterwegs im Bergischen Land“ in zwei Varianten. Die Rundfahrten sind zwischen 132 und 215 Kilometer lang. Neben Beschreibungen der Orte und lohnenswerter Ausflugsziele bieten die Karten auch Tipps zu Biker-Treffs entlang der Routen. Kostenfrei erhältlich in ausgewählten ADAC Centern. Infos unter Tel. 0800 5 10 11 12 und www.adac.de/nrw (Freizeit & Touristik).

Urlaub mit dem Wohnmobil

SERVICE Urlaub mit dem Wohnmobil ist beliebter denn je. Wer demnächst mit einem unterwegs ist, sollte einige ADAC-Tipps beachten: Bei der Abholung des Fahrzeugs sollte man genug Zeit einplanen. Meist gibt es eine einstündige Einweisung. Dazu besser vorher einen Termin vereinbaren, um lange Wartezeiten zu vermeiden. Das Fahrzeug gemeinsam mit dem Vermieter genau anschauen und eventuelle Mängel im Fahrzeugzustandsbericht schriftlich festhalten. Dabei alle Fragen, beispielsweise zu Freikilometern, Ausstattung, Motorisierung, Stornokosten, Unfallkosten, Zubehör oder zum Umgang mit der Sanitärchemie direkt vor Ort klären. Wichtig ist auch ausreichender Versicherungsschutz. Eventuell sollte eine Selbstbeteiligungsversicherung abgeschlossen werden, um das Risiko im Schadensfall zu minimieren. Gute Vermieter verweisen auf entsprechende Anbieter. Für die meisten Wohnmobile genügt Führerscheinklasse B. Für Wohnmobile über 3,5 t benötigt man entweder die alte Führerscheinklasse 3 oder C1. Eine große Auswahl an Wohnmobilen bietet www.adac.de/wohnmobile. Ab sofort können auch mehr als 300 Wohnwagen deutschlandweit angemietet werden.

TourSet feiert 40. Geburtstag

TOURISMUS Schon in den 70er Jahren zog es die reiselustigen Deutschen ins Ausland – vor allem nach Spanien, Italien, Frankreich, Österreich und Jugoslawien. Immer mehr ADAC Mitglieder ließen sich damals bei ihrer Autoreise vom Club beraten. Das bis dahin übliche Streckenkarten-Prinzip stieß schließlich an seine Grenzen. Bis zu 8000 einzelne Streckenblätter ständig zu lagern und zusammenzustellen, war einfach nicht mehr möglich. 1975 entwickelte die ADAC Touristik ein neues Tourenpaket: mehr Karten, dazu Informationen und Tipps zu den Urlaubszielen. Die Reiseroute wurde individuell in die Pläne eingezeichnet. 1992 wurde aus dem Tourenpaket schließlich das „TourSet“ mit modernem Layout, einer größeren Auswahl an Titeln und dazu noch mehr Informationen. Das Konzept, mit Bausteinen zu arbeiten und sie jeweils flexibel zu kombinieren, ist bis heute unverändert. Im vergangenen Jahr stellte der ADAC Nordrhein 187 210 TourSets



Unverzichtbare Reisebegleiter: Die TourSets



Das bietet das TourSet

<http://bit.ly/1GZ8VZk>

für Mitglieder zusammen. Die TourSets sind in allen ADAC Centern kostenlos erhältlich. Smartphone- und Tablet-Nutzer können seit 2013 auch die TourSet App

nutzen. Hier stehen alle 134 Urlaubsführer zur Auswahl. Ob in der gedruckten oder digitalen Version – das TourSet wird weiterhin eine zentrale touristische Leistung des Clubs für seine Mitglieder bleiben.

Strenge Regeln für Fahranfänger

AUSLAND In vielen europäischen Ländern gelten für Fahranfänger, auch für Urlauber, besondere Vorschriften bei Geschwindigkeit und Promillegrenze. Wer seinen Führerschein noch keine drei Jahre hat, darf auf den Schnellstraßen Italiens nur 90 km/h statt der üblichen 110 km/h fahren. Auf Autobahnen sind 100 km/h statt 130 km/h erlaubt. In Frankreich dürfen Fahrer in den ersten drei Jahren außerorts nur 80 km/h, auf Schnellstraßen 100 km/h und auf Autobahnen 110 km/h fahren. Für alle anderen Fahrer gilt eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 90 km/h außerhalb geschlossener Ortschaften sowie 110 km/h auf Schnellstraßen und 130 km/h auf Autobahnen. Besonders streng sind die Regeln in Kroatien: Bis zum Alter von 25 Jahren dürfen Autofahrer außerorts nur 80 km/h, auf Schnellstraßen 110 km/h und auf Autobahnen 120 km/h fahren. Auch beim Thema Alkohol am Steuer sind die Vorschriften für junge Autofahrer in Kroatien besonders streng. Hier gilt für alle Fahrer, die jünger als 24 Jahre sind, ein Alkoholverbot. In den Niederlanden dürfen junge Fahrer in den ersten fünf Jahren nach Führerscheinwerb maximal 0,2 Promille haben. Lediglich in Dänemark und Frankreich gibt es keine Sonderregelungen. Hier liegt die Obergrenze für alle Autofahrer bei 0,5 Promille. Bei einem Verstoß

kann das Bußgeld in Dänemark schlimmstenfalls einen Nettomonatsverdienst betragen. In Tschechien ist generell kein Alkohol am Steuer erlaubt. Das Verbot gilt für alle Autofahrer, egal welchen Alters.

Promillegrenzen für Fahranfänger in Europa

Land	Promillegrenze	Bemerkung	Bußgeld
Dänemark	0,5	allgemeine Promillegrenze	bis 1 MV*
Deutschland	0,0	in den ersten zwei Jahren und bis zum Alter von 21	mind. 250 Euro
Frankreich	0,5	allgemeine Promillegrenze	mind. 135 Euro
Italien	0,0	in den ersten drei Jahren	156-627 Euro
Kroatien	0,0	bis zum Alter von 24 Jahren	mind. 90 Euro
Niederlande	0,2	in den ersten fünf Jahren	mind. 360 Euro
Österreich	0,1	in den ersten zwei Jahren	mind. 300 Euro
Polen	0,2	allgemeine Promillegrenze	mind. 145 Euro
Schweiz	0,1	in den ersten drei Jahren	mind. 565 Euro
Slowenien	0,0	in den ersten zwei Jahren und bis zum Alter von 21	mind. 300 Euro
Spanien	0,3	in den ersten zwei Jahren	mind. 500 Euro
Tschechien	0,0	allgemeine Promillegrenze	mind. 100 Euro
Ungarn	0,0	allgemeine Promillegrenze	bis 990 Euro

*MV= Nettomonatsverdienst

© 05/2015 ADAC e.V.

Venen-Check

Stundenlanges Sitzen, wie bei der Anreise zum Urlaubsort, erhöht das Thrombose-Risiko. Darum besteht in drei Centern des ADAC Nordrhein vorab die Möglichkeit, kostenlos die Venenfunktion überprüfen zu lassen. Experten der Firma Belsana messen die Durchblutung und beraten außerdem zu Möglichkeiten, wie einer Thrombose vorgebeugt werden kann. Sie sind am 16. Juni im ADAC Center Siegburg, am 18. Juni im ADAC Center Oberhausen und am 19. Juni im ADAC Center Köln-Sülz, jeweils von 9 bis 18 Uhr. Infos unter www.adac.de/nrw.

Neue App „Fahrradhelfer“

Die neue Version der ADAC „Fahrradhelfer“-App bietet für nahezu alle Problemfälle rund ums Zweirad praktische Tipps und viele Anleitungen zur Selbsthilfe. Egal ob fürs Rennrad, Mountainbike, Freizeiträder und jetzt erstmals auch fürs E-Bike – jeder findet in der App anschauliche Ratschläge bei Fahrradpannen und viele Hilfestellungen zu Pflege, Wartung und Verkehrssicherheit seines Fahrrads. Alle Schritt-für-Schritt-Anleitungen sind detailliert dargestellt, so dass sie auch für Ungeübte eine echte Hilfe darstellen. Die ADAC App „Fahrradhelfer“ gibt es für iPad und iPhone im Appstore.



Was stimmt wirklich?

Wahrheiten und Märchen rund ums Tanken

Ist Markenbenzin besser als das von freien Tankstellen? Ist Telefonieren an der Tankstelle gefährlich? Welchen Einfluss hat der Reifendruck auf den Kraftstoffverbrauch? Der ADAC hat viele gängige Behauptungen zum Tanken auf ihren Wahrheitsgehalt überprüft.

Marken- oder Billigtankstelle

Grundsätzlich kommt das Benzin – egal ob für Marken- oder Billigtankstellen – aus denselben Raffinerien. Markentankstellen fügen allerdings Additive (Zusatzstoffe) hinzu, die Einfluss auf Qualität, Motorleistung oder Benzinverbrauch haben sollen. Inwieweit diese Additive wirksam sind, lässt sich jedoch kaum praxisgerecht prüfen. Die Anforderungen an die Kraftstoffqualität sind in Deutschland gesetzlich geregelt und in den einschlägigen Kraftstoffnormen festgeschrieben; diese gelten sowohl für Marken- als auch für No-Name-Benzin.

Handyverbot an Tankstellen

Dabei handelt es sich um ein Relikt aus der mobilen Steinzeit. Theoretisch könnte sich beim Herunterfallen des Handys der Akku lösen und Funken erzeugen. In Kombination mit verschüttetem Benzin bestünde Explosionsgefahr. Moderne Handy-Akkus sind robuster als ältere Modelle, sodass das Risiko eines Funkenschlags sehr gering ist. Es ist außerdem ein verbreiteter Irrtum, dass die elektromagnetischen Wellen eine Gefahr darstellen.

Günstig Tanken

Montags soll Tanken am günstigsten sein. Das stimmt heute nicht mehr. Aktuelle Studien belegen, dass die Preise an den Tankstellen vor allem im Tagesverlauf stark schwanken, die Unterschiede zwischen den Wochentagen aber nur noch gering sind. Wer sparen will, sollte möglichst am Abend zwischen 18 und 20 Uhr tanken. Die günstigste Tankstelle finden Autofahrer unter www.adac.de/tanken und über die ADAC Spritpreis-App.

Tank überfüllen

Einen Tank kann man nur mutwillig überfüllen. Dank moderner Technik schalten sich bei den meisten Autos die Zapfpistolen automatisch ab, bevor Benzin aus dem Tank schwappt. Wer trotzdem versucht, mit einzelnen Tankstößen nachzufüllen, dem kann ein Schwall Benzin entgegenkommen. Im Sommer besteht zudem die Gefahr, dass sich das Benzin im Tank aufgrund der hohen Temperaturen ausdehnt und überläuft, auch wenn beim mutwilligen „Übertanken“ zunächst nichts übergeschwappt ist.

Benzinverschwendung

Schon ein verringerter Reifendruck von nur 0,2 bar sorgt dafür, dass der Rollwiderstand des Autos zunimmt und einen unnötigen Mehrverbrauch von etwa einem Prozent Kraftstoff verursacht – vom Verschleiß des Reifens und dem Sicherheitsrisiko (insbesondere bei noch größerer Druckabweichung) ganz zu schweigen.

Kraftstoff hamstern

Maximal 100 Liter Diesel und ein Liter Benzin dürfen wegen der Brandgefahr in privaten Haushalten gelagert werden. In Garagen sind es 200 Liter Diesel und 20 Liter Benzin. Es müssen dicht verschließbare, bruchsichere Behälter verwendet werden.

Explosionsgefahr

Autos explodieren bei Unfällen nur äußerst selten wegen des Kraftstoffs im Tank, etwa wenn vorher Benzin ausgetreten ist und sich mit Luft zu einem explosionsfähigen Gemisch verbunden hat. Als Ersthelfer sollte man sich daher nicht vor einer Explosion fürchten, sondern zügig die Insassen herausholen und die Feuerwehr alarmieren.

Mitglieder sparen beim Kartenvorverkauf

Club-Mitglieder können mit dem Kartenvorverkauf des ADAC nicht nur Zeit sparen, weil das lästige Schlange stehen entfällt, sondern auch bares Geld, etwa beim vergünstigten Eintritt in Vergnügungsparks. Diese punkten mit Showprogrammen und vielen Attraktionen, zum Beispiel das Phantasialand mit der weltweit steilsten Abfahrt in einer Wildwasserbahn oder das niederländische Toverland mit Maximus' Blitz Bahn. Auch auf Tickets für ausgewählte Events und Messen gibt es Rabatte: Museen an Rhein und Ruhr zeigen in der Ausstellung CHINA 8 zeitgenössische Kunst aus China, die Messe Photo + Adventure im Landschaftspark Duisburg-Nord bietet alles zum Thema Foto, Reise und Outdoor und bei der ExtraSchicht feiert die Metropole Ruhr am 20. Juni die 15. Nacht der Industriekultur. Weitere Informationen zum Mitgliedervorteil unter www.adac.de/kartenvorverkauf.





ADAC

ADAC Nordrhein e.V.

ADAC MOTORBOOTRENNEN DÜRENER BADESEE

WELTMEISTERSCHAFTSLAUF

Großer Preis von Deutschland

26./27. SEPTEMBER 2015



Weitere Informationen unter

www.motorbootrennen-dueren.de

