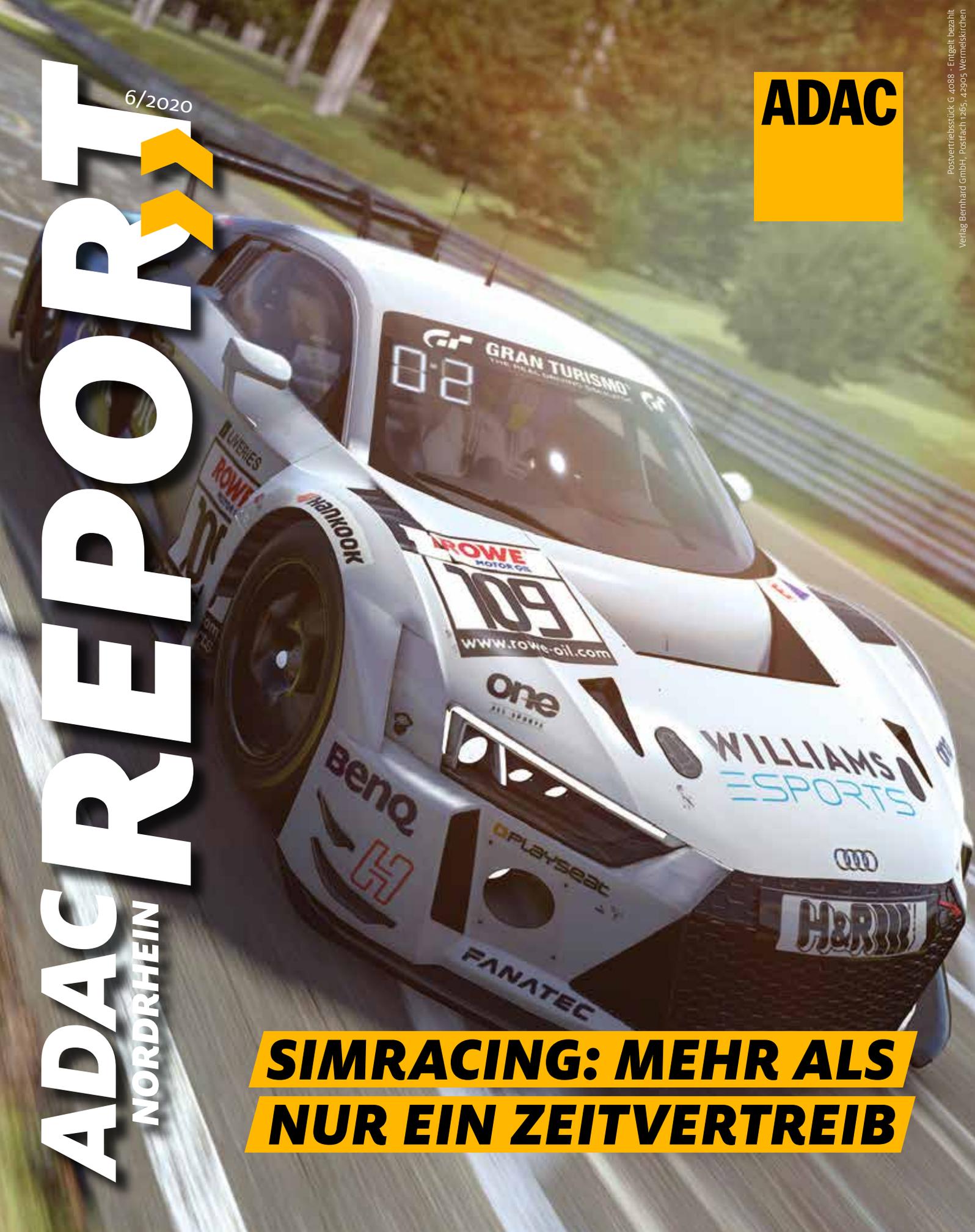
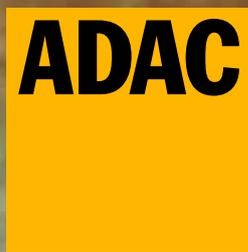


ADAC REPORT

6/2020

NORDRHEIN



**SIMRACING: MEHR ALS
NUR EIN ZEITVERTREIB**

Ansprechpartner im Bereich Sport und Ortsclubbetreuung

Mirco Hansen | Leiter Sport und Ortsclubbetreuung

T +49 221 47 27 702
mirco.hansen@nrh.adac.de

Birgit Arnold | Assistenz Leiter Sport, Automobilsport, DMSB-Sportwarte, Slalom-Youngster

T +49 221 47 27 706
birgit.arnold@nrh.adac.de

Silvia Berthold | Ausschreibungen, Nennungsbearbeitung, Reglement 24h-Rennen

T +49 221 47 27 713
silvia.berthold@nrh.adac.de

Jürgen Cüpper | Historischer Motorsport, Auszeichnungen, DMSB-Fahrerlizenzen, Genehmigungen Oldtimersport

T +49 221 47 27 704
juergen.cuepper@nrh.adac.de

Joachim Kurth | Vermarktung, Medialisierung, Rahmenprogramm Veranstaltungen, Versicherungen, Genehmigungen Automobilsport

T +49 221 47 27 710
joachim.kurth@nrh.adac.de

Ingo Müller | Drucksachen & Öffentlichkeitsarbeit, Kartsport, Motorradsport, Genehmigungen Kartsport & Motorradsport, Veranstaltungstermine

T +49 221 47 27 705
ingo.mueller@nrh.adac.de

Daniel Schönenberg | Finanzen, Sportmobil, Materialverwaltung, eSports, Motorbootsport, Motorradsport, ADAC Report

T +49 221 47 27 709
daniel.schoenberg@nrh.adac.de

Rafael Tomaszko | Ortsclubbetreuung, Kart-Slalom, Technik 24h-Rennen

T +49 221 47 27 703
rafael.tomaszko@nrh.adac.de

Alexander Zäpernick | Meisterschaften & Pokalwettbewerbe

T +49 221 47 27 707
alexander.zaepernick@nrh.adac.de

Wichtige Kontakte des ADAC auf einen Blick

Bei Panne oder Unfall

ADAC Pannenhilfe Deutschland

T 0 180 2 22 22 22 (0,06 €/Anruf dt. Festnetz)
M 22 22 22 (Verbindungskosten je nach Netzbetreiber/Provider)

Autobahn-Notrufsäule

Einfach die ADAC Pannenhilfe verlangen!

Bei Notfall im Ausland

ADAC Notruf München
T +49 89 22 22 22

Allgemeine Informationen

ADAC Mitglieder- und Versicherungsleistungen

T 0 800 5 10 11 12 (Mo. - Sa.: 8:00 – 20:00 Uhr)
F 0 800 5 30 29 28

ADAC Stauinfo

Automatische Verkehrsansage
T 0 900 11 22 4 99 (0,62 €/Anruf dt. Festnetz)
M 22 4 99 (Verbindungskosten je nach Netzbetreiber/Provider)

ADAC Verkehrs-Service

Individueller Verkehrs-Service mit Parkinfo
T 0 900 11 22 4 11 (1,69 €/Anruf dt. Festnetz)
M 22 4 11 (Verbindungskosten je nach Netzbetreiber/Provider)

ADAC Fahrsicherheits-Training

T 0 800 5 12 10 12

ADAC Nordrhein im Internet

www.adac.de/nrw
www.adac-nordrhein.de
www.motorsport-nordrhein.de

ADAC Reisen

www.adacreisen.de

ADAC Reisebüro-Hotline | Beratung und Buchung

T 0 800 5 21 10 12

Neue Adresse/neues Konto

www.adac.de/umzug
T 0 800 5 10 11 12 (Mo. - Sa.: 8:00 – 20:00 Uhr)



Inhalt



6 **NLS:** Das Konzept der Nürburgring Langstrecken-Serie für den Saisonstart.



14 **PESC:** Im Porsche TAG Heuer Esports Supercup starten die besten Simracer der Welt.



35 **Clubinfo:** Ob für „alte Hasen“ oder „Neulinge“ – der ADAC Nordrhein bietet Infos, Service und Beratung.

CORONA-KRISE

- 4 ADAC GT Masters
- 6 Nürburgring Langstrecken-Serie
- 9 ADAC MX Masters
- 10 Tourenwagen Legenden

SIMRACING

- 12 Digitale Nürburgring Langstrecken-Serie
- 14 Porsche TAG Heuer Esports Supercup 2020
- 16 ABB Formula E „Race at Home Challenge“
- 18 Hintergrund: Das Setup
- 24 Hintergrund: So entstand der BMW M4 GT4

OLDTIMER

- 28 So wird der Oldtimer fit für die erste Ausfahrt

ADAC CLUBINFO

- 30 Camping-Urlaub in NRW
- 32 Zehn Tipps für den entspannten Urlaub mit dem Wohnmobil
- 33 Gut vorbereitet in den Urlaub starten
- 34 Die Sommer-Ausgabe der neuen ADAC Motorwelt ist da!

Aktuelle Informationen bezüglich der Corona-Krise sowie damit verbundenen Veranstaltungsabsagen finden Sie auf unserer Website:

www.motorsport-nordrhein.de

Impressum

Der ADAC Nordrhein Report ist die Zeitschrift für alle Ortsclubs und lizenzierten Fahrer im ADAC Nordrhein. **Herausgeber:** ADAC Nordrhein e.V., 50963 Köln **Verantwortlich i.s.d.P.:** Thomas Müther **Redaktion:** Julia Spicker, Christopher Köster, 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 Mitarbeiter:** Autoren: Wolfgang Förster, Jürgen Hahn, Johanne Gogol, Jörg Ufer **Fotografen:** Jan Philipp Brucke, Jürgen Hahn, Johanne Gogol, Matthias Loewe **Fotos aktuelle Ausgabe:** ADAC, VLN, Porsche, BMW, Formel E, VCO, Uwe Rattay, ©Carmen 56 - stock.adobe.com **Anzeigen:** Daniel Schönenberg **Anzeigenschluss:** jeweils der 15. Tag des Vormonats, letzte Ausgabe 1. November **Verlag, Druck:** Bernhard GmbH, Wermelskirchen **Hinweis:** Für unverlangt 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 GT Masters startet auf dem Lausitzring in die Saison 2020

Das **ADAC GT Masters** startet im Sommer mit einem Hygienekonzept zum Schutz aller Beteiligten in die Saison 2020.

Vom 30. Juli bis 1. August findet die erste von unverändert sieben geplanten Veranstaltungen auf der Rennstrecke in Brandenburg statt. Die Rennen auf dem Lausitzring sowie alle weiteren diesjährigen Veranstaltungen finden unter strengen Abstands- und Hygieneauflagen nach einem vom ADAC gemeinsam mit den Veranstaltern und Rennstreckenbetreibern entwickelten Hygienekonzept statt, das aktuell mit den zuständigen Behörden in der Genehmigungsphase ist. Der Saisonstart auf dem Lausitzring ersetzt das Rennwochenende in Most. Aufgrund weiterhin bestehender Reiserestriktionen haben sich der ADAC und die Rennstrecke Most als Veranstalter gemeinsam dazu entschieden, in diesem Jahr auf das Gastspiel in Tschechien zu verzichten.

Das Finale der Saison 2020 findet vom 6. bis 8. November in der Motorsport Arena Oschersleben statt. Mit dem angepassten Termin für die Rennen in der Magdeburger Börde vermeidet das ADAC GT Masters eine Terminüberschneidung mit den 24h von Spa. Eine Woche vor dem Finale finden die Rennen auf dem Circuit Zandvoort in den Niederlanden vom 30. Oktober bis 1. November statt, da aufgrund eines Veranstaltungsverbots in den Niederlanden bis Ende August zuvor keine Veranstaltungen durchgeführt werden dürfen. Bereits gekaufte Tickets bleiben für die neuen Termine gültig. Die Termine der Rennen auf dem Nürburgring, Hocken-

heimring, Sachsenring und dem Red Bull Ring bleiben unverändert.

Der Kartenvorverkauf bleibt für die Rennen auf dem Lausitzring vorerst geschlossen. Für das Rennen auf dem Nürburgring, das unter das aktuell geltende Verbot von Großveranstaltungen fällt, prüft der ADAC gemeinsam mit dem Nürburgring, ob und unter welchen Bedingungen Fans die Chancen haben, die Rennen live an der Strecke zu verfolgen. Alle über den ADAC GT Masters-Ticketpartner Etix gekauften Tickets für das Rennen in Most werden in den kommenden Tagen automatisch zurückerstattet. Ticketinhaber, die von einer Terminverschiebung betroffen sind, und ihre Tickets umtauschen oder zurückgegeben wollen, wenden sich an ihre entsprechende Vorverkaufsstelle.

Die ADAC TCR Germany fährt bei allen sieben Rennwochenenden im Rahmenprogramm des ADAC GT Masters. Ab dem Rennen auf dem Nürburgring ist die ADAC GT4 Germany bei allen Veranstaltungen mit dabei. Die ADAC Formel 4 startet gemeinsam mit dem ADAC GT Masters auf dem Lausitzring in die Saison und ist bei allen Rennen mit Ausnahme des Sachsenrings im Rahmenprogramm unterwegs. Bei welchen ADAC GT Masters-Rennwochenenden der Porsche Carrera Cup Deutschland startet, wird in Kürze bestätigt.

Text + Foto: ADAC





Das ADAC GT Masters plant den Auftakt Ende August auf dem Lausitzring.



Der vorläufige Terminkalender der Nürburgring Langstrecken-Serie umfasst acht Rennen.

So plant die VLN die ersten Rennen der Nürburgring Langstrecken-Serie

Die VLN will mit kreativen Lösungen die Rennen der **Nürburgring Langstrecken-Serie** auch in der Corona-Zeit durchführen.

Das Coronavirus hält die Welt nach wie vor buchstäblich in Atem. Mit einem von der VLN als Ausrichter der Nürburgring Langstrecken-Serie entwickelten Hygienekonzept und mit kreativen Lösungen soll eine Durchführung der Rennen dennoch möglich sein. Die wichtigsten Eckpfeiler des VLN-Konzepts sind, persönliche Kontakte zu minimieren, Menschenansammlungen zu vermeiden und eine

konsequente Umsetzung der Hygienemaßnahmen. Dabei wurden die Handlungsempfehlungen für die Durchführung von Motorsportveranstaltungen des Deutschen Motor Sport Bundes (DMSB) sowie die zehn Leitplanken des Deutschen Olympischen Sportbunds (DOSB) zugrunde gelegt.

„Unsere Veranstaltungsserie ist ein Abbild der Gesellschaft“, sagt Christian Stephani, Geschäftsführer VLN VV GmbH

& Co. KG. „Wir mussten in den letzten Wochen teils heftige Einschränkungen in Kauf nehmen und konnten bis heute keines der geplanten Rennen umsetzen. Wir müssen alle – Fans, Teilnehmer und Organisation – Kompromisse eingehen und bauen auf die Solidarität unserer Fans und Teilnehmer.“

Die Veranstaltungen finden solange wie nötig unter Ausschluss der Öffentlich-



keit und somit ohne Zuschauer statt. Dies betrifft nicht nur das Fahrerlager und die Tribünen am Grand-Prix-Kurs. Auch an der Nordschleife sollen Menschenansammlungen vermieden werden. Die Parkplätze und gängigen Besucherpunkte werden geschlossen und von Ordnungspersonal überwacht.

Boxengasse im Fahrerlager

Der aus sportlicher Sicht wichtigste Punkt des VLN-Konzepts sieht vor, die geschlossenen Boxen, in denen während eines regulären NLS-Rennens bis zu sechs Fahrzeuge untergebracht sind, ungenutzt zu lassen und stattdessen im 58.000 Quadratmeter großen Fahrerlager jedem Team einen separaten Bereich zuzuweisen, in denen Arbeiten an den Rennfahr-

zeugen vorgenommen werden können. Die Zufahrt erfolgt über die Boxengasse, wo weiterhin das Betanken der Rennbolide stattfindet. Danach führt der Fahrweg durch die vorletzte Box in die Open-Air-Boxengasse und durch die letzte Box nach dem Service wieder zurück auf die Rennstrecke. Eine vergleichbare Lösung hatte die VLN bereits im Jahr 2002 angewendet, als am Nürburgring das neue Boxengebäude errichtet wurde. Damals diente die Start-Ziel-Gerade als behelfsmäßige Boxengasse.

Beschränkter Zugang zum Fahrerlager

Der Zutritt zum Fahrerlager wird auf ein Minimum an Personen beschränkt. Die Zugangskontrolle findet kontaktlos statt

und es gilt eine generelle Maskenpflicht. Je Fahrzeug wird nur eine noch zu definierende Anzahl an Helfern zugelassen, die vom Team dokumentiert werden muss. Alle Formen von Besprechungen werden digital abgehalten. Die Dokumentenabnahme findet, unter Einhaltung aller Hygienemaßnahmen, gebündelt mit nur einer Person je Team statt. Auf die Siegerehrungen – nach dem Rennen auf dem Podium sowie der aller Klassensieger am Abend im Media Center des Nürburgrings – wird verzichtet.

In der Racecontrol wird die Anzahl der beteiligten Personen reduziert, ohne dabei die Sicherheit des Rennens zu gefährden, und es wird auf die strikte Einhaltung der Abstandsregeln geachtet. Das Reinigungs- und Ordnungspersonal wird aufgestockt.

Für die Sportwarte der Streckensicherung gilt sowohl im Fahrerlager als auch rund um die Nordschleife eine Mundschutzpflicht.

Hygiene-Institut bescheinigt Durchführbarkeit

Parallel zu den eigenen Aktivitäten hat die VLN das Institut für Hygiene und Öffentliche Gesundheit des Universitätsklinikums Bonn hinzugezogen und die geplanten Maßnahmen prüfen lassen. Bei einem Ortstermin konnten sich Herr Professor Martin Exner und Dr. Jürgen Gebel ein Bild über die Verhältnisse machen. Im Anschluss hat das Institut am 12. Mai ein Gutachten erstellt in dem es unter anderem heißt: „Unter der Maßgabe, dass die Vorgaben eingehalten werden, kann eine Ausrichtung der Langstrecken-Serie auf dem Nürburgring unter Ausschluss der Öffentlichkeit aus hygienisch-medizinischen Gesichtspunkten in Abstimmung mit den zuständigen Gesundheitsbehörden grundsätzlich empfohlen werden.“

Anfang Mai wandte sich die VLN schließlich an die Kreisverwaltung Ahrweiler und stellte Landrat Dr. Jürgen Pföhler alle notwendigen Unterlagen mit der Bitte um Genehmigung zur Verfügung. „Wir sind voller Hoffnung, eine Zusage von der Landesregierung zu erhalten“, sagt Stephani. „Es geht am Ende nicht nur um uns als Rennserie, sondern auch um die finanzielle Gesundheit unserer Teams und einer Vielzahl an Unternehmen in der Region rund um den Nürburgring.“

VLN und ILN führen konstruktive Gespräche

Bei einem Treffen mit der Interessengemeinschaft Langstrecke Nürburgring (ILN) hat die VLN ihr Konzept zur Durchführung der NLS-Rennen unter Corona-Bedingungen im Detail vorgestellt. Die von der VLN entwickelten Lösungen, um am 27. Juni 2020 mit dem ersten Rennen der Nürburgring Langstrecken-Serie in die Saison zu starten, fand die Zustimmung der ILN, die sich auch mit der Expertise der VLN-Teams in die Weiterentwicklung der Planung mit einbrachte.

„Es war uns sehr wichtig, die VLN-Teams über die ILN möglichst früh in unseren

Planungen für den Saisonstart mit einzubeziehen“, sagt Christian Stephani, Geschäftsführer VLN VV GmbH & Co. KG. „Unser Konzept ist zum jetzigen Zeitpunkt eine Skizzierung, wie aus der Sicht der VLN der Saisonauftakt unter Berücksichtigung der Kontaktbeschränkungen und Hygienemaßnahmen über die Bühne gehen kann. Dies gilt es nun im Detail ausarbeiten. Dabei werden wir auch weiterhin bei bestimmten Punkten den Dialog mit der ILN suchen. Wir sitzen alle im gleichen Boot und hoffen, dass wir am Nürburgring bald wieder Rennen fahren können.“

„Die Intention unseres Konzepts war es, den Entscheidungsträgern, die uns eine Freigabe für die Durchführung der Rennen erteilen können, unsere Planungen aufzuzeigen und die Machbarkeit zu untermauern“, sagt Ralph-Gerald Schlüter, Generalbevollmächtigter VLN e.V. & Co. oHG. „Dass unser Konzept in diesem frühen Stadium bereits schlüssig ist, bestätigte uns nach dem Institut für Hygiene und Öffentliche Gesundheit des Universitätsklinikums Bonn nun auch die ILN. Wir haben den Grundstein für einen Saisonauftakt am 27. Juni 2020 gelegt und müssen jetzt hoffen, dass sich die Ausbreitung der Corona-Pandemie weiter positiv entwickelt und die entsprechenden Stellen uns so ihre Zustimmung erteilen.“

DSK wirbt bei Regierungsvertretern um Unterstützung

Der Präsident des Deutschen Sportfahrer Kreises, Dr. Karl-Friedrich Ziegahn, hat sich in persönlichen Schreiben an Regierungsvertreter gewandt und für Unterstützung bei der Genehmigung von Motorsportveranstaltungen geworben. Die Adressaten waren Malu Dreyer (Ministerpräsidentin des Landes Rheinland-Pfalz), Dagmar Freitag (Vorsitzende Sportausschuss des Bundestages), Andrea Nahles (langjährige Abgeordnete des Wahlkreises Ahrweiler) sowie DSK-Mitglied Christian Lindner (Fraktionsvorsitzender der FDP).

„Eine dramatische Dimension nimmt derzeit bereits die Existenzbedrohung der Teams und der Veranstalter ein“, schreibt Dr. Ziegahn. „Typischerweise sind Teams kleine bis mittelständische Unternehmen,

die ebenso wie die Veranstalter seit Ende der letztjährigen Saison keine Einnahmen mehr generieren konnten.“

Der DSK-Präsident macht sein Anliegen am konkreten Beispiel der Nürburgring Langstrecken-Serie fest. „Es geht um eine Grundsatzentscheidung. Die VLN hat ihre Hausaufgaben gemacht und ein Konzept auf die Beine gestellt, das endlich wieder Motorsport auf dem legendären Eifelkurs möglich machen soll. Die Genehmigung der NLS-Rennen wäre ein wichtiges Signal auch für andere Rennserien, die in den Startlöchern stehen und mit vergleichbaren Konzepten auch während der Corona-Pandemie durchführbar wären“, sagt Dr. Ziegahn. „Ich habe die Adressaten unseres Schreibens gebeten, die Argumente der VLN mit in Gespräche und Begegnungen mit Entscheidungsträgern zu nehmen, um zu erreichen, dass bei den anstehenden Maßnahmen und Entscheidungen der Landesregierung und der Verwaltung, die existenzbedrohende Situation einer Vielzahl von kleinen bis mittelständischen Unternehmen – hauptsächlich den Teams – berücksichtigt und ein entsprechendes Ermessen angewandt wird.“

Geplante NLS-Termine 2020

27.06. – Rennen 1 (4h)

11.07. – Rennen 2 (4h)

12.07. – Rennen 3 (4h)*

01.08. – Rennen 4 (4h)

29.08. – Rennen 5 (6h)

24.10. – Rennen 6 (4h)

07.11. – Rennen 7 (4h)*

21.11. – Rennen 8 (4h)*

*neue Termine

Text: Patrik Koziolok | Foto: VLN





Die Saisonplanung für das ADAC MX Masters gestaltet sich schwierig, aber nicht unmöglich.

Terminupdate zum ADAC MX Masters

Drei Veranstaltungen sind bislang abgesagt worden, drei weitere stehen auf der Kippe. Jetzt plant der ADAC das **MX Masters mit einer Rumpfsaison und prüft, wie viele Rennen im Herbst noch stattfinden können.**

Das ADAC MX Masters plant für das Jahr 2020 mit einer aus zwei bis drei Veranstaltungen bestehenden Rumpfsaison im September und Oktober. Angesichts des bestehenden Verbots von Großveranstaltungen in Deutschland bis mindestens zum 31. August kann ein Großteil der geplanten Rennen nicht wie vorgesehen ausgetragen werden. Vorbehaltlich behördlicher Auflagen sind derzeit Rennen in Fürstlich Drehna am 5./6. Septem-

ber und in Gaildorf am 12./13. September geplant. Die Austragung dieser und weiterer Rennen wird angestrebt, der ADAC steht dazu in enger Abstimmung mit den Veranstaltern.

Mit den Veranstaltern von Möggers, Tensfeld und Bielstein, deren Rennen aufgrund des Veranstaltungsverbots an ihren geplanten Terminen abgesagt werden mussten, wird eine Verschiebung der Veranstaltungen in den Herbst geprüft.

Neben dem Rennen in Aichwald werden die vom Veranstaltungsverbot betroffenen und im Juli geplanten ADAC MX Masters-Läufe in Holzgerlingen und Mölln nach Abstimmung mit den Veranstaltern in diesem Jahr nicht ausgetragen. Eine Verlegung dieser Veranstaltungen auf spätere Termine war nicht möglich.

Text + Foto: ADAC



Spektakuläre Rennfahrzeuge starten auch 2020 bei den Tourenwagen Legenden.

Rennkalender 2020 komplett – neuer Termin in Spa-Francorchamps

Nicht den Kopf in den Sand zu stecken, das ist eine Tugend von vielen Rennserien in der heutigen Zeit, die mit kreativen Ideen und Kompromissbereitschaft auch im Corona-Jahr unbedingt noch Rennen fahren wollen. Eine dieser Serien sind die **Tourenwagen Legenden**.

Die Tourenwagen Legenden starten 2020 nun doch in Spa-Francorchamps. Nach der Corona-bedingten Absage der für Ende Juni geplanten „Spa Summer Classics“, wurde ein sehr guter Ersatztermin akquiriert. Am 10. und 11. Oktober gehen die legendären Renntourenwagen der Achtziger- und Neunzigerjahre beim „Spa Hat-Trick“ an den Start, einer kompakten Zwei-Tages-Veranstaltung mit einer Vielzahl an historischen Formel-, Sport- und Tourenwagen.

„Rennen in Spa-Francorchamps sind immer ein Highlight – diese Rennstrecke ist immer eine Reise wert“, sagt Jörg Hatcher, Geschäftsführer der Tourenwagen Legenden und selber Teilnehmer der Serie.

„Viele unserer Teilnehmer waren enttäuscht, als wir Ihnen die Absage für unser Rennen in Belgien mitgeteilt haben. Aus diesem Grund bin ich sehr froh, dass wir in diesem Jahr nun doch eine Veranstaltung auf der Ardennenachterbahn im Programm haben.“

Der Rennkalender der Tourenwagen Legenden umfasst nun sechs Rennveranstaltungen. Saisonauftakt ist vom 24.-25. Juli auf dem Hockenheimring Baden-Württemberg. Es folgen Rennen im tschechischen Most (28.-30. August), auf dem Nürburgring (2.-4. Oktober sowie 16.-18. Oktober) sowie schließlich das Saisonfinale im niederländischen Zandvoort (12. bis 14. November).

Die Termine 2020 im Überblick

24.-25.07.	Hockenheim (Rennen 1)
14.-16.08.	Rudskogen (Einladungsr.)
28.-30.08.	Most (Rennen 2)
24.-27.09.	Nordschleife (Demofahrten)
02.-04.10.	Nürburgring (Rennen 3)
10.-11.10.	Spa-Francorchamps (Rennen 4)
16.-18.10.	Nürburgring (Rennen 5)
12.-14.11.	Zandvoort (Rennen 6)
27.11.-06.12.	Essen Motor Show

Text + Foto: Tourenwagen Legenden

Oldtimerwandern 2021 im ADAC Nordrhein e. V.



Sommer
2021

Rheinlandfahrt

Oldtimerwandern mit Motorrad-Klassikern des letzten Jahrhunderts auf attraktiven Strecken in einer traumhaften Kulisse.

26. bis
29. August
2021



ADAC Eifelrundfahrt

Die Oldtimer-Wander-Touren führen 2021 auf ausgewählten Straßen rund um die Stadt Trier.



13. bis 16.
September
2021

Gardasee Klassik

Entspanntes Oldtimerwandern rund um den Gardasee und den Start- und Zielort Limone sul Garda.

Weitere Infos: oldtimerwandern-nordrhein.de



HTP Winward holt ersten Mercedes-AMG-Sieg in der DNLS

Auch beim fünften Rennen der **Digitalen Nürburgring Langstrecken-Serie powered by VCO** ist Langeweile ein Fremdwort gewesen. Packender Motorsport auf der – auch virtuell – schönsten und anspruchsvollsten Rennstrecke der Welt hat für reale Verzückung gesorgt.

Zum ersten Mal in der noch jungen Geschichte des virtuellen Nordschleifen-Championats hat ein Mercedes-AMG GT3 gewonnen. Philip Ellis und Jack Sedgewick holten beim MAHLE 3h-Rennen für das Mann-Filter Team HTP-Winward den Sieg vor den Gewinnern des vierten Rennens, Bruno Spengler und Nils Koch im BMW Z4 GT3. Erst auf den letzten Metern entschied sich der Kampf um Platz drei. Christian Krognos setzte sich im BMW Z4 GT3 von Walkenhorst Motorsport mit einem Vorsprung von gerade einmal 32 Hundertsteln gegen BMW-Werksfahrer Philipp Eng von BS+Competition durch.

Im Zeittraining sicherte sich Sami-Matti Trogen im Audi R8 LMS von Williams

Esports die Pole-Position mit einer Zeit von 7:49,849 Minuten. Auch im Rennen führte der Finne zusammen mit Dominik Staib das Rennen bis ins Ziel an. Aufgrund einer Überschreitung der vorgeschriebenen Maximalfahrzeit je Fahrer wurde das Duo jedoch nachträglich disqualifiziert. „Eigentlich hatte ich zuvor nie Probleme mit der Technik. Aber heute ist mir in dem Moment, in dem ich meinen Stint beginnen wollte, mein Rechner abgestürzt“, so Staib. „Deshalb musste Sami-Matti weiterfahren und hat dann die zulässige Maximalfahrzeit von zwei Stunden überschritten.“

Groß war die Freude bei den Siegern. „Das war ein Megarennen. Wir haben die letzten Male viel zu kämpfen gehabt,

so dass sich der Sieg jetzt richtig gut anfühlt“, sagte Ellis. „Ohne Zweifel haben wir heute von den Fehlern und Problemen der Konkurrenz profitiert. Das Geheimnis unseres Erfolgs war, ohne Zwischenfälle durchzukommen – und das ist in der Simulation gar nicht so einfach. Es fällt mir im richtigen Rennauto leichter, fehlerfrei zu bleiben. Gerade blinde Kurven sind deutlich schwieriger als in der Realität, weil mir das Feedback des Fahrzeugs fehlt. In der Simulation kommt es rein auf das sogenannte Muscle-Memory an.“

Hinter dem Spitzenquartett fuhrn Scott Michaels, Sam Michaels und David Pittard im zweiten Walkenhorst-BMW auf Rang fünf. Die Plätze sechs bis neun belegten mit

Raceunion, WRT und zweimal Phoenix-Racing gleich vier Audi-Teams. Die Top-10-Positionen komplettierte das Vodafone Team GetSpeed.

Ascher Racing gewinnt die Cup 2

In der Klasse Cup 2 (Porsche 911 GT3 Cup) holte Ascher Racing den dritten Klassensieg der Saison. Martin Ascher und Marcus Jirak verwiesen SIM RC und GermanSimRacing auf die Plätze zwei und drei. „Ich bin schon sehr viele Runden auf der virtuellen Nordschleife gefahren. Man kommt da schnell in einen gewissen Flow hinein“, sagt Martin Ascher. „Trotzdem war das heute ein echt hartes Rennen. In unserer Klasse ging es erneut sehr eng zu. Schon im Qualifying trennten uns an der Spitze nur wenige Hundertstelsekunden. Im Rennen konnte ich mich auch nicht richtig absetzen. Am Ende war unsere alternative Strategie der Grundstein für den Sieg.“

Wiederholungstäter gab es auch in der Klasse Cup 3 (Cayman GT4 Trophy by Manthey-Racing): Zum dritten Mal triumphierte CoRe SimRacing. VLN-Pilot Sindre Setsaas fuhr diesmal mit Carl Jansson und Matti Sipilä zum Erfolg.

Die Plätze zwei und drei gingen an Sorg Rennsport eSports und das Team RSO. „Wir hatten heute ein problemloses Rennen“, sagte Setsaas, der sich neben seinen Einsätzen in der DNLS und dem realen Pendant auf der Nordschleife auch in anderen Simracing-Disziplinen misst und dort unter anderem auch auf Formel-1-Pilot Max Verstappen trifft. „Hier in der DNLS haben wir – wie in der Realität – mit dem Verkehr auf der Strecke zu kämpfen. Hier kann ich meine Erfahrungen aus dem BMW M240i Racing Cup voll ausspielen. Das ist bei anderen eSports-Rennserien, die ich fahre, nicht der Fall.“

Showdown in der SP3T

Zum großen Showdown kam es auf den letzten Metern in der Klasse SP3T. Im Abstand von nur wenigen Zentimetern jagten Felix Luding (SimRC) und Marius Golombeck (CoRe SimRacing) in den finalen Runden durch die Grüne Hölle. Auf der Döttinger Höhe saugte sich Golombeck schließlich im Windschatten an Luding heran und fuhr auf gleiche Höhe. Seite an Seite ging es durch die Tiergarten-Senke. In der Hohenrain-Schikane hatte der CoRe-

Pilot dann die bessere Linie für sich. Eine leichte Berührung blieb ohne Folgen. Im Ziel betrug der Vorsprung weniger als eine Hundertstelsekunde. Für Golombeck und seinen Mitstreiter Patrick Kubinji war es der dritte Klassensieg in der laufenden Saison.

„Wer zu Beginn der Döttinger Höhe vorne ist, ist am Ende hinten. Diese Rennweisheit hat sich heute mal wieder bewahrheitet.“

Marius Golombeck

„Ich habe mich bewusst dazu entschieden, hinter Felix zu bleiben. Wir sind fahrerisch auf einem Niveau, da ist es fast unmöglich, wegzufahren. Daher habe ich auf den letzten Metern alles auf eine Karte gesetzt.“

Text: Patrik Koziolok | Fotos: VLN



Links: Die „Mamba“ holte den ersten Mercedes-AMG-Sieg. **Oben:** Die SP3T-Klasse entschied sich erst auf den letzten Metern.



Job entscheidet Heimrennen für sich, Rogers übernimmt die Tabellenführung

Bei der dritten Veranstaltung des **Porsche TAG Heuer Esports Supercup** 2020 hat der virtuelle Rennzirkus Station im britischen Donington gemacht. Auf dem Traditionskurs haben zwei hart umkämpfte Rennen stattgefunden.

Doppel-Erfolg für Sebastian Job (Red Bull Racing Esports) beim dritten Event der Saison 2020 des Porsche TAG Heuer Esports Supercup: Der Brit gewann bei seinem Heimspiel auf dem Donington Park Circuit beide Rennen und setzte sich dabei gegen 38 Konkurrenten durch. Die beiden actionreichen Läufe auf der Rennsimulation iRacing sorgten für eine Vielzahl von Veränderungen in der Meisterschaftstabelle. Vorjahres-Champion Joshua Rogers (VRS Coanda Simsport) aus Australien belegte in seinem 485 PS starken Porsche 911 GT3 Cup im Hauptrennen den zweiten Platz und ist damit neuer Tabellenführer.

Beim Sprintrennen über 15 Minuten stand vor allem der Start im Mittelpunkt. Job begann den Lauf von Position zwei, zog aber bereits in der zweiten Kurve am Führenden Alejandro Sánchez (E/MSI eSports) vorbei. Der 20-jährige Job fuhr danach ein souveränes Rennen und gewann vor Sánchez. Umkämpft ging es hinter dem Duo zu: Das Duell um Rang drei fochten Ricardo Castro Ledo (P/VRS Coanda Simsport) und Barcelona-Sieger Maximilian Benecke (D/Team Redline) aus. In der elften Runde gelang Benecke das entscheidende Überholmanöver gegen den Portugiesen. Rogers sah auf dem virtuellen Kurs südwestlich von Nottingham als Fünfter die Zielflagge.

Im Hauptrennen des Porsche TAG Heuer Esports Supercup feierte Job einen Start-

Ziel-Sieg. Der Simracer vom Team Red Bull Racing Esports setzte sich nach dem Start von seinen Konkurrenten ab und geriet somit nicht in direkte Positionskämpfe mit seinen Verfolgern. „Nachdem ich in Barcelona ein wenig Pech hatte, fühlt sich dieser Doppelsieg besonders schön an. Meine Rundenzeiten waren in beiden Rennen sehr konstant, das war der Schlüssel zum Erfolg. Der nächste Stopp heißt Le Mans. Da freue ich mich sehr drauf, besonders wegen der langen Geraden und den damit verbundenen Windschatten-Duellen“, fasste Job nach den Rennen zusammen.

Nach einer turbulenten ersten Runde bildeten Sánchez, Rogers, Ledo und Tommy Østgaard (VRS Coanda Simsport) das Quartett hinter Job. Bis zur neunten Runde führte der Spanier Sánchez die Verfolgergruppe an, doch dann überholte Rogers den MSI-eSports-Piloten auf der Innenbahn. Der 20-jährige verteidigte den zweiten Platz bis zum Ziel und zeigte sich danach zufrieden: „Für mich war es heute sehr wichtig, wieder wertvolle Punkte einzufahren. Über den Verlauf im Hauptrennen bin ich sehr glücklich. Nachdem ich Alejandro Sánchez überholen konnte und auf Platz zwei lag, hätte ich die Spitze sehr gerne angegriffen. Aber Sebastian Job hat das super gemacht und ist sehr schnelle sowie konstante Runden gefahren.“

Sánchez machte mit dem dritten Platz sein Doppel-Podium auf der britischen Traditionsstrecke perfekt. „Ich lag lange auf Platz zwei, gefolgt von Joshua Rogers. Er war rund zwei Zehntelsekunden pro Runde schneller. Daher war es nur eine Frage der Zeit, wann er mich überholt. Ich habe mich einige Runden gut gewehrt, musste ihn dann aber doch vorbeilassen. In der Gesamtwertung bin ich in den Top-Ten und da möchte ich gerne bleiben“, analysierte Sánchez. Østgaard belegte den vierten Platz vor Ledo.

In der Gesamtwertung heißt der neue Tabellenführer Joshua Rogers (161 Punkte). Der Sportler von Coanda Simsport wartet noch auf seinen ersten Saisonsieg, erreichte aber in vier von sechs Rennen jeweils eine Top-5-Platzierung. Sebastian Job rangiert auf Gesamtplatz zwei mit 155 Zählern. Østgaard folgt 20 Punkte hinter dem Briten. Die nächsten beiden Rennen des Porsche TAG Heuer Esports Supercup finden auf dem virtuellen Circuit de la Sarthe in Le Mans statt. Auf der legendären Rennstrecke im Nordwesten Frankreichs trägt die weltweite Porsche Esports-Meisterschaft am 20. Juni die vierte Veranstaltung der Saison 2020 aus.

Text + Foto: Porsche





Sebastian Job (#22) setzte sich auf seinem Heimkurs in beiden Rennen gegen starke Konkurrenz durch...



Rennen für einen guten Zweck

Im Rahmen der **ABB Formula E „Race at Home Challenge“** unterstützt die Formel E den weltweiten Kampf gegen das Coronavirus. Ziel des Wettbewerbs ist es, Gelder für UNICEF zu sammeln und damit sicherzustellen, dass Kinder auf der ganzen Welt während der Corona-Krise gesund bleiben oder werden, in Sicherheit leben können und ihre Bildungschancen wahren.

Maximilian Günther (BMW i Andretti Motorsport) gewann das erste Rennen der ABB Formula E „Race at Home Challenge“ in Hongkong. Von Position 3 aus gestartet zeigte der Allgäuer eine starke Leistung und sicherte sich den Sieg. Zweiter wurde Nick Cassidy, Ersatzfahrer von Envision Virgin Racing, der anstelle von Sam Bird an den Start ging. Pascal Wehrlein (Mahindra Racing) holte sich unterdessen den dritten Platz und machte damit das deutsche Doppelpodium perfekt. André Lotterer (Team TAG HEUER Porsche) hatte dagegen mit Internet-Verbindungsproblemen zu kämpfen und schied früh aus, Daniel Abt (Audi Sport ABT Schaeffler) landete auf Platz 15.

Günther holt in New York zweiten Sieg in Folge

Nach seinem Triumph beim Saisonstart hat Maximilian Günther (BMW i Andretti Motorsport) auch das zweite Rennen der

ABB Formula E „Race at Home Challenge“ für sich entschieden. Der 22-jährige fuhr im Qualifying auf Platz zwei und setzte sich im anschließenden Rennen, das auf der fiktiven Sim-Racing-Strecke „Electric Docks“ ausgetragen wurde, gegen die versammelte Formel E-Konkurrenz durch. Zweiter wurde Robin Frijns (Envision Virgin Racing), den dritten Platz sicherte sich Nico Müller (GEOX DRAGON). Extra-Punkte gehen unterdessen an Stoffel Vandoorne (Mercedes-Benz EQ) für die Julius Bär Pole Position und Pascal Wehrlein (Mahindra Racing) für die schnellste Rennrunde.

Letzterer hatte jedoch großes Pech im Laufe des Rennens. Der 25-jährige ging von Startposition vier ins Rennen und war lange Zeit ärgster Verfolger von Sieger Max Günther, ehe ein Fahrfehler sein Auto stark beschädigte. Wehrlein kam daraufhin als Zehnter ins Ziel und konnte somit seine weitestgehend beeindruckende Rennleistung nicht krönen. Auch die beiden ande-

ren deutschen Piloten erwischte einen gebrauchten Nachmittag: André Lotterer (TAG Heuer Porsche), der das Zeitfahren als Dritter abgeschlossen hatte, fiel aufgrund eines Crashes zu Beginn weit im Klassement zurück und beendete den Lauf auf Rang 17. Daniel Abt (Audi Sport ABT Schaeffler) wurde 23.

Perfekter Tag für Pascal Wehrlein

Drittes Rennen, dritter deutscher Sieg: Nach den zwei Erfolgen von Maximilian Günther (BMW i Andretti Motorsport) in den ersten beiden Runden der ABB Formula E „Race at Home Challenge“ hat Pascal Wehrlein (Mahindra Racing) Runde drei auf der virtuellen E-Prix-Strecke von Monaco für sich entschieden. Der 25-jährige sicherte sich die Julius Bär Pole Position und nutzte die perfekte Ausgangsposition mit einem fehlerlosen Auftritt zu einem Start-Ziel-Sieg. Dabei gelang ihm auch noch die schnellste Rennrunde.

Günther fuhr hinter Stoffel Vandoorne (Mercedes-Benz EQ) von Startplatz sechs auf Rang drei und verteidigte dadurch seine Führung in der Meisterschaftswertung souverän.

Auch Wehrlein wiederholt Sieg

Pascal Wehrlein hat auch die vierte Runde der ABB Formula E „Race at Home Challenge“ für sich entschieden und damit die Führung in der Meisterschaftswertung von Maximilian Günther (BMW i Andretti Motorsport) erobert. Auf der virtuellen Strecke des Hongkong E-Prix setzte er sich nach einer Aufholjagd vor Stoffel Vandoorne (Mercedes-Benz EQ) und James Calado (Panasonic Jaguar Racing) durch.

Wehrlein war von Position zwei ins Rennen gestartet, aber nach einer Kollision mehrerer Fahrzeuge in der ersten Kurve auf Rang vier zurückgefallen. Schnell arbeitete sich der 25-Jährige nach vorne und übernahm zur Rennmitte nach einem Fehler von Pole-Setter Edoardo Mortara (ROKiT Venturi Racing) die Führung, die er souverän bis ins Ziel verteidigte.

Rowland beendet deutsche Serie

Oliver Rowland (Nissan e.dams) hat auf der virtuellen Strecke in Berlin-Tempelhof die fünfte Runde der ABB Formula E „Race at Home Challenge“ für sich entschieden und

damit die deutsche Siegesserie in der Meisterschaft beendet. Nach den jeweils zwei Erfolgen von Maximilian Günther (BMW i Andretti Motorsport) und Pascal Wehrlein (Mahindra Racing) in den ersten vier Runden setzte sich der Brit knapp vor Stoffel Vandoorne (Mercedes-Benz EQ) durch. Als Dritter überquerte Daniel Abt (Audi Sport ABT Schaeffler) die Ziellinie, der Deutsche wurde allerdings wegen unsportlichen Verhaltens nachträglich disqualifiziert. Zudem wird Abt 10.000 Euro an eine wohltätige Organisation seiner Wahl spenden. Die Fahrer auf den nachfolgenden Plätzen rückten unterdessen jeweils um eine Position auf, sodass Pascal Wehrlein am Ende auf Rang drei landete und für einen deutschen Podiumserfolg beim virtuellen Heimrennen sorgte.

Im bislang spannendsten Rennen der virtuellen Meisterschaft war Rowland lachender Dritter eines Zweikampfs zwischen dem von Position zwei gestarteten Daniel Abt und Pole-Setter Vandoorne. Zur Rennmitte nutzte Rowland ein Duell zwischen Abt und Vandoorne, um in der Kurve innen vorbeizugehen und die Führung zu erobern, die er bis ins Ziel verteidigte.

Vandoorne übernimmt mit Start-Ziel-Sieg Führung in Wertung

Stoffel Vandoorne (Mercedes-Benz EQ) hat

den Bann gebrochen und sich nach seiner vierten Pole Position den ersten Sieg in der ABB Formula E „Race at Home Challenge“ gesichert. Mit dem souveränen Start-Ziel-Erfolg auf der virtuellen Strecke des New York City E-Prix eroberte er zwei Rennen vor Schluss die Führung in der Fahrerwertung.

Vandoorne (105 Punkte) liegt nun hauchdünn vor dem bisherigen Meisterschaftsführenden Pascal Wehrlein (Mahindra Racing, 104), der nach einer starken Aufholjagd mit Platz zwei seine Titelchancen wahrte. Trotz zweitbesten Zeit im Qualifying musste Wehrlein wegen einer nachträglichen Strafe fünf Positionen weiter hinten starten, arbeitete sich aber im Laufe des Rennens nach vorne und fuhr schließlich erneut aufs Podium.

André Lotterer (TAG Heuer Porsche) beendete das Rennen auf Rang zehn. Dank Platz fünf durch Teamkollege Neel Jani schafften es erneut beide Porsche-Fahrzeuge in die Punkteränge.

Der von Platz zwei gestartete Maximilian Günther (BMW i Andretti Motorsport) fiel nach einer Kollision in der ersten Kurve weit zurück und konnte mit einem Vormarsch auf Rang zwölf nur noch Schadensbegrenzung betreiben.

Text: Formel E | Fotos: Formel E, BMW



Die Formel E trägt Rennen in der virtuellen Welt aus und unterstützt damit UNICEF.



Abgehoben: Josh Rogers beim Rennen in Donington Park am Limit.

Setup is King

Das Setup ist die **Grundlage für Erfolg im Motorsport** – im Esports ebenso wie im realen Racing. Experten aus beiden Bereichen erklären die wichtigen Details der Abstimmungsarbeit.

Ein Rennfahrer kann noch so gut sein: Ohne ein perfekt abgestimmtes Fahrzeug geht im Racing nichts. Das gilt nicht nur im realen Rennsport, sondern natürlich auch im Esports. Die Virtual Competition Organisation (VCO) hat Experten aus beiden Bereichen zusammengebracht: Mitchell deJong und Josh Rogers fahren für das Team VRS Coanda Simsport und gehören zu den besten Sim-Racern der Welt. Der Ingenieur Stefan Gugger leitet die Rennsätze bei Audi Sport customer racing. Sie zeigen die Gemeinsamkeiten und die Unterschiede auf, wenn es darum geht, einen digitalen und einen echten Rennwagen optimal abzustimmen.

Der wohl größte Unterschied besteht darin, wer das Fahrzeug für den Rennsinsatz abstimmt. Im echten Rennsport ist

es ein Team aus Renningenieuren, das das Setup erarbeitet und dann gemeinsam mit den Mechanikern am Fahrzeug umsetzt. Im Esports sind es die Fahrer selbst – oft im engen Austausch über verschiedene digitale Kommunikationskanäle. DeJong und Rogers haben keinen Engineering-Background, aber haben beide ihre ersten Erfahrungen im realen Rennkart gesammelt, ehe sie in den digitalen Sport eingestiegen sind. Und dann: Learning by doing. „Im Sim-Racing habe ich sehr viel über Abstimmungen gelernt, denn du kannst ein Setup sofort ausprobieren und sehen, ob es auf der Strecke funktioniert“, bestätigt deJong.

Vom Reifendruck bis zum Differenzial
Wenn Gugger und seine Leute sich daran-

setzen, die Abstimmung für den Audi R8 LMS zu erarbeiten, gilt ihre Aufmerksamkeit zahlreichen Bereichen des Fahrzeugs. „Das fängt da an, wo das Fahrzeug den Kontakt zum Boden hat, also mit den Reifen“, erklärt Gugger. „Hier haben wir den Luftdruck, die Spur, den Sturz. Dann geht es weiter über die Dämpfer, deren Einstellungen und die Federraten zur Aerodynamik des Fahrzeugs, die Gewichtsverteilung und die Bremsbalance. An der Vorder- und Hinterachse können wir zusätzlich noch die Härten der Stabilisatoren einstellen. Ein wichtiger Punkt ist auch die Aerodynamik. Um zu definieren, mit wie viel Abtrieb wir fahren, spielen Fahrlage und Einstellung des Heckflügels zusammen. Im Antriebsstrang können wir das Differenzial abstimmen, unter anderem mit



Samstag, 20. Juni 2020

„Bergischer Schmied“

- 1. Wertungslauf RCN Rundstrecken-Challenge
- 1. Wertungslauf RCN GLP

Veranstalter

Bergischer Motor – Club im ADAC
 Kilian Weitz
 Hauptstr. 19
 50859 Köln

Mobil: 0152/28604567

rcn@bergischermotor.club

Neue Termine 2020

Stand: 3. Mai 2020

- 20. Juni – RCN 1 + GLP 1**
(Nordschleife + GP-Kurzanbindung)
- 04. Juli – RCN 2 + GLP 2**
(Nordschleife)
- 18. Juli – RCN 3 + GLP 3**
(Nordschleife + GP-Kurzanbindung)
- 02. August – RCN 4**
(3h-Rennen, Spa-Francorchamps)
- 15. August – RCN 5 + GLP 4**
(Nordschleife)
- 05. September – RCN 6 + GLP 5**
(Nordschleife)
- 24. September – RCN 7**
(Nordschleife)
- 17. Oktober – GLP 6**
(Nordschleife)
- 31. Oktober – RCN 8**
(3h-Rennen, Nordschleife + GP-Kurzanbindung)



Besuchen Sie uns im Internet: r-c-n.com

der Konfiguration der Reibscheiben. Am Motor können abhängig vom Reglement der jeweiligen Rennserie Abstimmungsarbeiten vorgenommen werden.“

Eine lange und umfangreiche Liste also. Doch auch an einem digitalen Rennwagen gibt es viele Bereiche, an denen die Fahrer von VRS Coanda Simsport in Sachen Setup feilen können. „Da sind zum Beispiel die Basics wie Fahrhöhen und Sturz, doch du kannst auch tiefer ins Detail gehen, ähnlich wie beim echten Auto. Dazu gehören das Differenzial und die Dämpfer“, so Rogers. Und deJong ergänzt: „Bei gewissen Fahrzeugen ist die Ähnlichkeit sehr groß zu dem, was man in einem realen Auto machen kann, zum Beispiel auch mit der Aufhängung, der Aerodynamik und solchen Dingen. Man kann da wirklich einiges machen.“

Während im realen Leben die Mechaniker „am Auto schrauben“, erledigen die SimRacer die Abstimmung – logischerweise – per Computer. „Auf iRacing ist ein Setup-Screen integriert“, erläutert deJong. „Sobald du die Kombination aus Fahrzeug und der Strecke, auf der du fährst, ausgewählt hast, kannst du das Fahrzeug sozusagen

auf die Strecke laden und dann im Screen alle Änderungen für dieses spezifische Fahrzeug vornehmen.“

Kein Setup ist wie das andere

Die eine Abstimmung für ein Fahrzeug, die für alle Zeiten passt, gibt es weder im echten noch im digitalen Rennsport. Denn die ausschlaggebenden äußeren Faktoren wechseln – und sind wichtige Parameter für das Setup. „Der erste Punkt ist hier natürlich die Streckencharakteristik“, so Audi Sport customer racing Experte Gugger. „Ist es eine Highspeed-Strecke oder ein Stop-and-Go-Kurs? Dann der Streckenbelag: Gibt es viele Bodenwellen oder ist die Strecke sehr glatt? Zudem gibt es Strecken, die sehr hart zu den Reifen sind, und andere, auf denen man schauen muss, dass man den Reifen auf Temperatur bringt. Stichwort Temperaturen: Auch die Außen- und Asphalttemperaturen werden natürlich berücksichtigt. Die Länge des Rennens, ist es ein Sprint- oder ein Langstreckenrennen, spielt ebenfalls eine Rolle.“

Und einen ganz wichtigen Faktor gibt es im echten Rennsport, den nicht alle Esports-Plattformen simulieren:

Regen. Den haben Gugger und sein Ingenieursteam auch während des Rennens immer im Blick: „Wir arbeiten mit Wetterdiensten und Regenradar. Es kann vorkommen, dass du ein 12-Stunden-Rennen fährst und weißt, dass es die ersten sechs Stunden trocken bleibt und dann richtig nass wird. Hier steht man dann beim Stopp auch mal 20 Sekunden länger, um eine Setup-Änderung zum Beispiel am Sturz vorzunehmen, die einem dann für den Rest des Rennens hilft.“

Ansonsten arbeiten aber auch die SimRacer mit den Faktoren, die im Esports lebensecht simuliert werden. „Die Reifenabnutzung spielt bei uns eine große Rolle, vor allem in Langstreckenrennen“, erklärt deJong. „Dazu kommen die ganzen anderen Dinge, die wir in den Simulationen auch haben, wie Bodenwellen, Luftfeuchtigkeit, Außentemperaturen, Asphalttemperaturen – all das hat massiven Einfluss auf das Fahrverhalten des Autos.“

Auch eine weitere Herausforderung gibt es im echten wie im digitalen Leben: die richtige Abstimmung zum Beispiel für ein 24-Stunden-Rennen zu finden. „Ich bin



Stefan Gugger leitet die Renneinsätze bei Audi Sport customer racing.



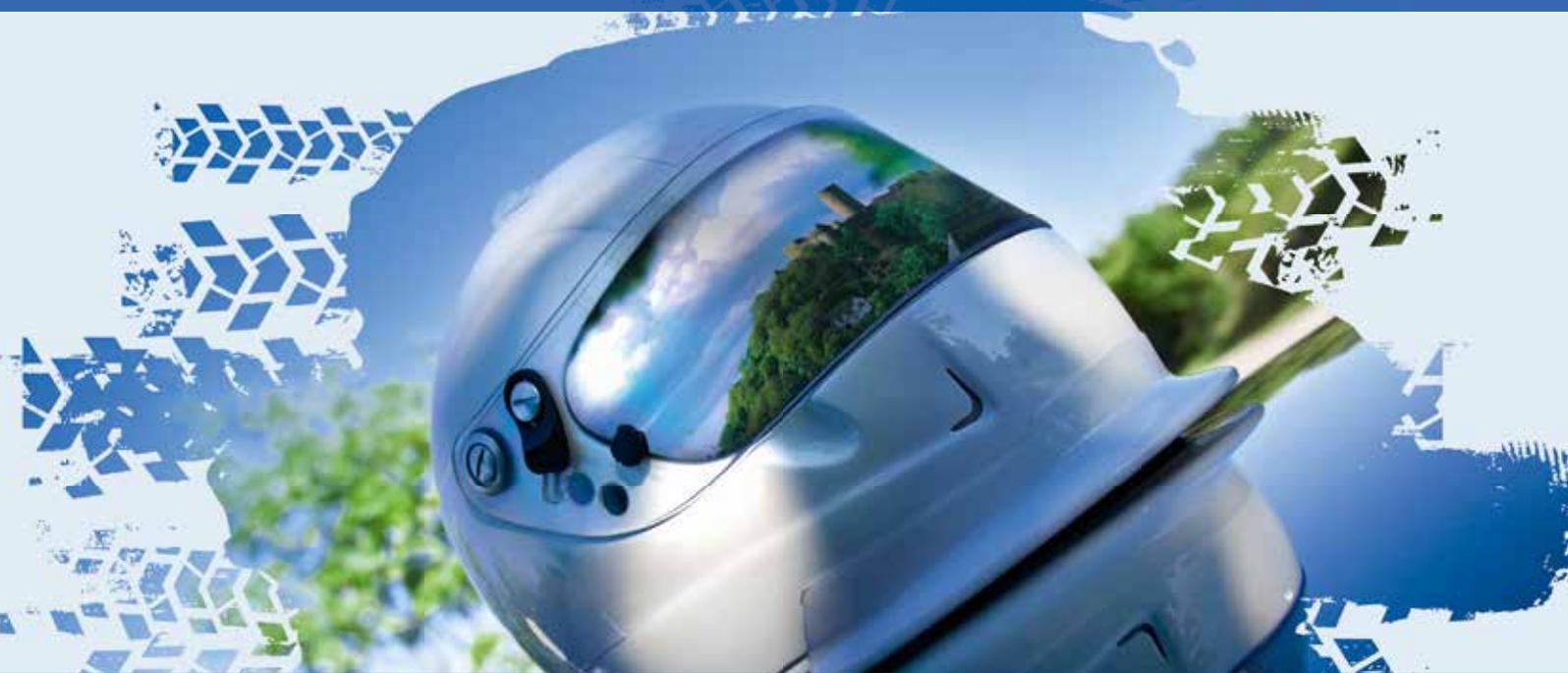
Samstag, 4. Juli 2020

„Um die Westfalen Trophy“

2. Wertungslauf RCN Rundstrecken-Challenge

„Rhein-Sieg“

2. Wertungslauf RCN GLP



Ausrichter - RCN

MSC Bork e.V. im ADAC
Jürgen Hieke
Bassenwinkel 14A, 59379 Selm-Bork
Mobil: 0172/9902369
Fax: 02592/62590
info@msc-bork.de

Ausrichter - GLP

Motorsport-Interessen-Gemeinschaft
Siebengebirge e.V. im ADAC
Andy Witkowski
Lichweg 141, 53757 Sankt Augustin
Tel.: 02241/406192
Fax: 02241/95598359
info@mig-7.de

Veranstalter

Rundstrecken Challenge Nürburgring e.V.
Willi Hillebrand
Meinkenbrachterstr. 18
59846 Sundern-Meinkenbracht
Tel: 02934/4589807
Mobil: 0151/46176026
manager@r-c-n.com

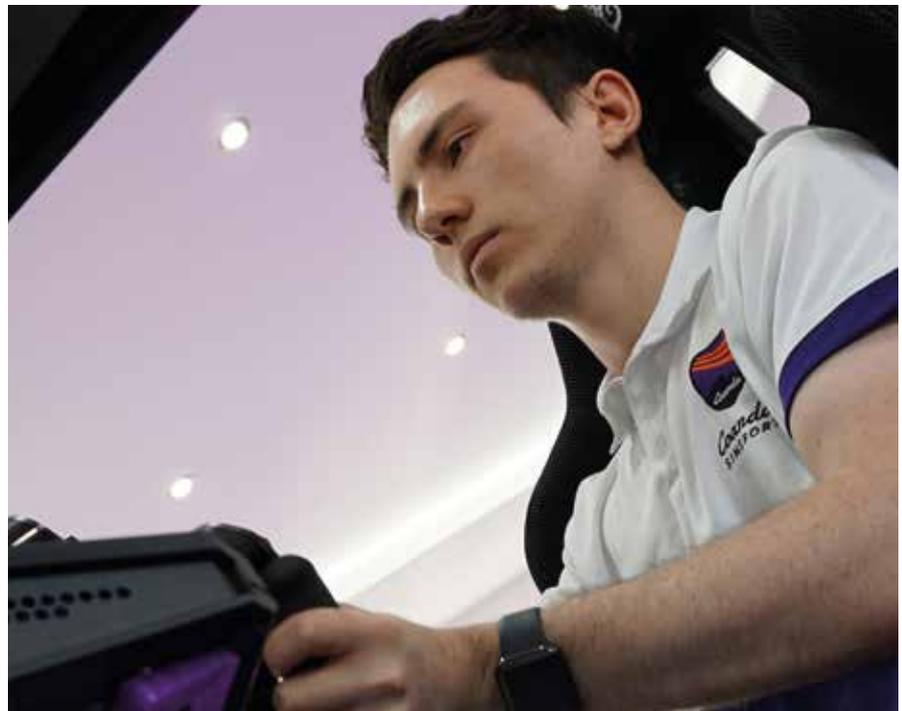


Besuchen Sie uns im Internet: r-c-n.com

hier während des Rennens sehr limitiert, was ich in Sachen Setup noch ändern kann“, erklärt Gugger. „Aber nachts sind zum Beispiel die Streckentemperaturen ganz anders als tagsüber. Entsprechend bräuchte ich dann auch eine andere Abstimmung. Hier muss ich also einen Kompromiss finden.“ Ganz genauso geht es Sim-Racer deJong: „Wir haben ja auch den Übergang vom Tag in die Nacht, also muss man das Auto für ein 24-Stunden-Rennen so abstimmen, dass es für ein weites Temperaturfenster passt.“

Die Arbeit beginnt schon lange vor dem Rennstart

Eine weitere Parallele: Die Arbeit an der Abstimmung beginnt lange vor dem eigentlichen Rennen. Die Sim-Racer deJong und Rogers fangen im Regelfall zwei Wochen vorher an. „Die Ausnahme ist, wenn wir Back-to-Back-Rennen fahren, das macht die Challenge etwas größer. Denn dann muss man all die Arbeit, die man sonst in zwei Wochen erledigt, in einer Woche unterbringen“, so Rogers. Auch Gugger definiert das Setup „zwei bis drei Wochen vorher.“ In die Setup-Arbeit fließen dabei in beiden Fällen natürlich auch die Erkenntnisse ein, die man in früheren Rennen auf



Oben: Erfolgreicher Simracer: Josh Rogers. **Unten:** Die Setup-Möglichkeiten in iRacing.

der betreffenden Strecke gesammelt hat.

Doch dann ist der Ablauf vollkommen unterschiedlich. Allerdings kommen auch im realen Rennsport zunächst Simulationen am Computer zum Einsatz. Hier wird die mögliche Basisabstimmung

durchgespielt. „Doch in Zweifelsfällen macht man natürlich dann den Gegencheck, wenn man auf die Rennstrecke kommt“, sagt Gugger. „Und man muss kurzfristig auch immer das Wetter berücksichtigen. Auf einer Highspeed-Strecke fährt man mit wenig Abtrieb, wenn es immer trocken bleibt. Im Regen ist aber viel Abtrieb immer besser. Von daher kann man sich nicht ganz auf die Simulation verlassen, sondern muss auch immer schauen, wie sich verschiedene Faktoren zum Rennen hin entwickeln.“

Sobald Gugger und sein Team das Start-Setup erarbeitet haben, beginnt der Teil der Vorbereitung, den es nur im realen Rennsport gibt: der Aufbau des Rennwagens. „Dies geschieht bei einem größeren Event in der Regel 14 Tage vorher“, schildert er. „Wie lange der Aufbau konkret dauert, hängt auch ein bisschen davon ab, wo das Fahrzeug vorher im Einsatz war und welche Art Rennen nun ansteht. Bei einem 24-Stunden-Rennen brauchen die Teile noch eine lange Restlaufzeit, man baut das Auto also mit möglichst vielen neuen Teilen auf, die man sich genau für solche Rennen aufgespart hat. In diesem Fall dauert der Aufbau rund 14 Tage. Bei einem Drei-Stunden-Rennen, bei dem





Nicht nur auf der Nürburgring Nordschleife ist das Setup der virtuellen Rennbolide von elementarer Bedeutung.

ich Teile nehmen kann, die bereits mehr Laufzeit haben und eventuell bereits verbaut sind, kann der Aufbau auch schon mal in vier Tagen durchgeführt sein.“ Danach beginnt das Rennwochenende mit den ersten Trainings an der Strecke – und dem Feintuning der Abstimmung.

Unterdessen bereiten sich deJong und Rogers gemeinsam mit ihrem Team bis zu zwei Wochen lang in ihren Simulatoren vor. In den meisten Esports-Rennserien gibt es keinerlei Zeitbeschränkungen, was das Training vor dem Event angeht. Nur bei manchen Events gibt es limitierte Sessions. „Sobald wir das erste Mal aus der Box auf die Strecke fahren, überlegen wir, was wir am Auto ändern müssen“, so deJong. „Gleichzeitig arbeitest du aber auch an dir selbst und versuchst, als Fahrer das Maximum aus dir herauszuholen.“ Dieses Feilen am eigenen Fahrstil spielt eine große Rolle, ergänzt Rogers: „Es kann sogar passieren, dass du die ersten paar Tage vor allem damit verbringst, ohne größere Änderungen am Setup vorzunehmen. Danach versuchst du, das Auto ein bisschen mehr auf deine Präferenzen abzustimmen, und dann geht es darum, mit weiteren Änderungen Speed zu finden.“ Deshalb

ist es laut deJong wichtig, die gesamte zur Verfügung stehende Zeit gut zu nutzen: „Auch wenn das zwei Wochen sind – es ist sehr zeitaufwändig, ein optimales Setup zu erarbeiten und das Bestmögliche herauszuholen. Denn die Sim-Racing-Welt ist höchst kompetitiv.“

Feintuning im Rennen

Es ist soweit: Das Rennen beginnt. Nun muss das Setup weitgehend passen, denn nach dem Start sind nur noch wenige Änderungen möglich, sowohl im realen als auch im digitalen Racing. Am echten Rennwagen sind dies zum Beispiel der Wechsel von Stabilisatoren und Dämpfern, oder Anpassungen von Reifendruck und Heckflügeleinrichtung. Die perfekt aufeinander eingespielten Mechaniker, bei denen jeder Handgriff sitzt, schaffen dies in kürzester Zeit. Zudem können die Fahrer auch selbst die Bremsbalance anpassen.

Und welche Möglichkeiten gibt es während eines Esports-Rennens? „Da kann man keine größeren Änderungen mehr vornehmen, sondern nur noch in den In-Car-Adjustments kleinere Dinge verändern wie Traktionskontrolle oder die Bremsbalance“, erklärt Rogers. „Den Flügel

neu einstellen können wir zum Beispiel nicht mehr. Von daher sind wir in Sachen Setup eingeschränkter, sobald das Rennen begonnen hat. Aber du kannst versuchen, die Balance des Autos zu verbessern. Wenn es dir zum Beispiel an der Hinterachse ein bisschen an Grip fehlt, kannst du immer die Bremsbalance ändern.“

Obwohl, wie alles im Esports, die Setup-Arbeit rein virtuell ist, sind die Simulationen auch in diesem Bereich äußerst realistisch. „Wenn wir Anpassungen an der Abstimmung vornehmen, dann fühlt sich die Veränderung im Verhalten des Autos in den meisten Fällen wirklich sehr realistisch an“, bestätigt Rogers. „Wenn man zum Beispiel das Auto vorne weicher einstellt, dann spürt man normalerweise immer den Grip in diesem Bereich, oder ob die Balance des Autos in die richtige Richtung geht. Meistens ist das also wirklich sehr detailgenau. Natürlich kann es, wie wohl bei allen Simulationen, manchmal zu kleinen Fehlern kommen, die es im wahren Leben wohl nicht gibt. Aber insgesamt ist das alles schon sehr realistisch.“

Text: VCO | Fotos: VCO, Porsche



Die virtuelle Version des BMW M4 GT4 steht kurz vor der Veröffentlichung.

Realitätsnähe bis ins kleinste Detail

Im Juni feiert das BMW M Kundensport-Fahrzeug **BMW M4 GT4** seine virtuelle Premiere auf der Sim-Racing-Plattform iRacing. So entsteht die virtuelle Version des Rennboliden.

Nach rund einem halben Jahr intensiver Entwicklungsarbeit feiert im Juni der BMW M4 GT4 seine virtuelle Premiere auf der Sim-Racing-Plattform iRacing. Damit das BMW M Kundensport Fahrzeug den höchsten Ansprüchen an Realitätsnähe gerecht wird, arbeiten die Entwickler von iRacing so intensiv mit den BMW Motorsport Ingenieuren zusammen, als handle es sich um ein reales Rennfahrzeug. Maximale Transparenz ist dabei der Schlüssel zu einem optimalen Resultat. Wir erklären den Weg des virtuellen BMW M4 GT4 von der Unterzeichnung des Lizenzvertrags

bis hin zur Rennreife. In wenigen Tagen ist es soweit. Dann feiert der BMW M4 GT4 als weiteres aktuelles BMW Rennfahrzeug nach dem BMW M8 GTE seine Premiere auf der Plattform iRacing.

Wenn die Nutzer im Juni ihre ersten Rennen im BMW M4 GT4 bestreiten, liegt hinter den Entwicklern von iRacing und den BMW Motorsport Ingenieuren eine Phase intensiver Zusammenarbeit. „Ich kann es kaum erwarten, dass es losgeht“, sagt Kevin Bobbitt, Director of Marketing bei iRacing, und betont: „Die Offenheit, die BMW Motorsport uns bei diesem Projekt

entgegengebracht hat, ist fantastisch. Die Abstimmungswege waren sehr kurz und man hat ihrem Engagement angemerkt, dass ihnen das Projekt wirklich wichtig ist.“

Bereits seit einiger Zeit ist SIM Racing eine der Säulen im Portfolio von BMW Motorsport. Die Verantwortlichen haben das Potenzial des virtuellen Rennsports bereits erkannt, bevor er im Zuge der aktuellen Pause im realen Rennsport einen Boom erlebt hat. „BMW Motorsport kennt den Unterschied zwischen einem gewöhnlichen Rennspiel und einer



echten Rennsimulation und schätzt ihren Wert“, sagt Bobbitt. „Eine so realitätsnahe Simulation bringt dem Hersteller ja auch etwas, denn viel mehr Leute können die Fahrzeuge testen und im besten Fall vielleicht sogar eins kaufen.“

Als Leiter Fahrzeugentwicklung ist Rudolf Dittrich bei BMW Motorsport unter anderem für den Bereich SIM Racing verantwortlich. Er bestätigt die starke Kundenorientierung, die dem BMW M4 GT4 Projekt zugrunde liegt. „Wir wollen unseren Kundenteams die Möglichkeit geben, den BMW M4 GT4 auch virtuell zu erleben“, sagt er und erklärt die Vorteile: „Sie können ihre eigenen Fahrzeugdesigns mit eigenen Sponsoren hochladen und nutzen. Ihre Fahrer können auch in der aktuellen Pause individuell mit dem Fahrzeug trainieren. Und vielleicht

kommen darüber hinaus auch potenzielle neue Kunden beim virtuellen Test auf den Geschmack und denken darüber nach, in der Realität mit einem BMW M4 GT4 Rennen zu fahren.“

So läuft die Zusammenarbeit zwischen BMW Motorsport und iRacing ab

Voraussetzung für maximale Authentizität ist, dass das virtuelle Fahrzeug seinem realen Pendant so ähnlich wie irgend möglich ist. Das war beim BMW M4 GT4 der gemeinsame Anspruch von BMW Motorsport und iRacing. Was benötigt man dafür? „Wir brauchen vom Fahrzeug drei Dinge: die Laserscans, die CAD-Daten und Fotos als Referenz“, erklärt Brian Simpson, Senior Art Manager bei iRacing. „Die Zusammenarbeit mit BMW Motor-

sport war diesbezüglich einfach, denn wir haben genau die Daten bekommen, die wir brauchten. Ich musste nicht wie bei anderen Fahrzeugen selbst aufwendige Recherchen starten, ich konnte einfach das gelieferte Material verwenden.“

Dittrich erklärt den Ablauf der Datenübermittlung: „Alles beginnt mit dem Lizenzvertrag, der die Basis für den Austausch der sensiblen Daten darstellt. Dann bekommen die Entwickler zwei mehrere Gigabyte große Datenpakete: Die CAD-Daten mit allen Spezifikationen der Fahrzeugteile. Das sind exakt dieselben Daten, die ein Lieferant von uns bekommt, um das reale Bauteil zu fertigen. Zusätzlich hat iRacing ein reales Fahrzeug, in diesem Fall den BMW M4 GT4 von Turner Motorsport, gescannt. Im zweiten großen Datenpaket befinden

sich alle Informationen zur Fahrdynamik. Den gleichen Datensatz verwenden wir, um zum Beispiel eine Rundenzeiten-Simulation zu machen, oder um unseren BMW Motorsport Simulator zu betreiben. Darin enthalten sind unter anderem Dämpferkurven, Motorleistungskurven, Achskinematiken, Gewichtsverteilung, Aerodynamikwerte: Alles, was wir an Zahlen für das Auto ermittelt haben, haben wir an iRacing weitergegeben.“ Dittrichs Fazit der Zusammenarbeit: „iRacing weiß am Ende genauso viel über das Fahrzeug wie unsere Kundenteams.“

Steve Reiss: „Das erste Feedback ist sehr positiv“

Der erste Eindruck ist, dass sich diese Transparenz ausgezahlt hat. „Je mehr reale Fahrzeugdaten wir bekommen, desto näher kommen wir an die reale Fahrdynamik heran. Im Fall unseres BMW M4 GT4 ist das erste Feedback von Leuten, die das reale Fahrzeug gefahren sind, sehr positiv“, sagt Steve Reiss, Senior Vehicle Dynamics Engineer bei iRacing.

Natürlich spielt die Fahrdynamik für die Zufriedenheit der Nutzer die entscheidende Rolle. Aber für die Realitätsnähe sind auch kleinste Details entscheidend. „Zunächst zerlegen unsere Designer die gelieferten Daten und fertigen daraus das Basisfahrzeug. Wenn wir das haben, geht es an die Details wie drehende Räder, Display-Anzeigen und vieles mehr“, erklärt Simpson. „In diesem Punkt ist BMW Motorsport unglaublich. Sie haben uns sogar Informationen geschickt, in welchen Situationen welche Lampen am Lenkrad leuchten und wann was auf dem Display angezeigt wird. Welche Knöpfe drückt der Fahrer wann, und was passiert, wenn er es tut? Diese Anzeigen bis ins letzte Detail auszuarbeiten, macht mir sehr viel Spaß.“

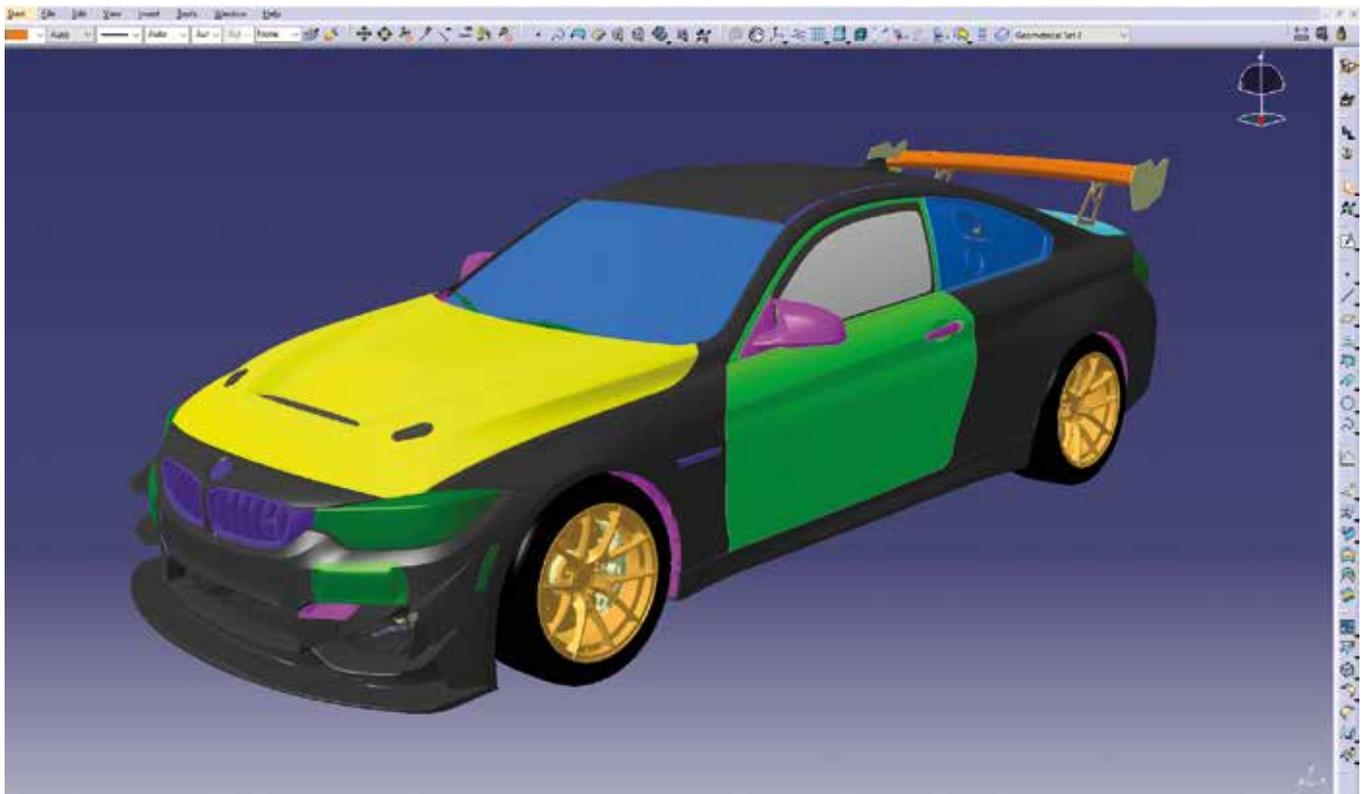
Erstes großes Rennevent für den BMW M4 GT4 am 13. Juni geplant

Am Ende der rund sechs Monate dauernden Entwicklungszeit steht die Abnahme des virtuellen Fahrzeugs durch BMW Motorsport. Auch diese steht der Realität in nichts nach. „Die Idee ist, das

virtuelle Fahrzeug genauso abzunehmen wie ein reales“, sagt Dittrich. „Das geht vom äußeren Erscheinungsbild über Fahrverhalten bis hin zu Details wie Leitungsverlegung im Innenraum, Licht oder Textur des Armaturenbretts. Schließlich sind wir am Ende dafür verantwortlich, dass der virtuelle BMW M4 GT4 allen Ansprüchen gerecht wird, die wir und unsere Kunden auch an ein reales Rennfahrzeug stellen.“

Für die virtuellen Kunden wird das H&R 3-Stunden-Rennen der Digitalen Nürburgring Langstrecken-Serie powered by VCO am 13. Juni das erste große Event sein, bei dem sie im BMW M4 GT4 antreten können. Sobald das Fahrzeug bei iRacing zum Verkauf steht, können es die Sim-Racer – und natürlich auch die im Sim-Racing engagierten BMW Kundenteams – herunterladen, mit ihren individuellen Designs ausstatten und ausgiebig testen.

Text + Fotos: BMW





Vom Laserscan zum 3D-Modell – der BMW M4 GT4 basiert auf realen Daten und nimmt langsam aber sicher Form an.







So wird der Oldtimer fit für die erste Autofahrt

Der ADAC gibt Tipps zur Instandhaltung historischer und klassischer Fahrzeuge.

Die Frühlingssonne und das Ende der Ausgehbeschränkungen ermöglichen ab sofort auch Oldtimerbesitzern die ersten Autofahrten der Saison. Bevor die Besitzer von klassischen und historischen Fahrzeugen nach der langen Winterpause die ersten Kilometer in Angriff nehmen können, sollte der Oldtimer fit für den Frühling gemacht werden. Die Oldtimer-Experten von ADAC Klassik erklären, auf was Oldtimer-Besitzer jetzt achten sollten.

Reinigung

Eine gründliche Reinigung zu Saisonbeginn lässt den Oldtimer nicht nur in frischem Glanz erstrahlen, sondern trägt auch maßgeblich zur Instandhaltung des Klassikers bei. Dabei ist insbesondere auf eine klare Sicht durch alle Scheiben und in den Rückspiegeln zu achten. Scheibenwischblätter altern auch dann, wenn sie nicht benutzt werden. Der ADAC rät daher, die Wischgummis bereits in der Garage einer Sichtprüfung zu unterziehen. Rissige Wischblätter sollten noch vor der ersten Fahrt des Jahres ausgetauscht werden. Bevor die über den Winter entfernten Bodenbeläge aus Innen- und Kofferraum wieder eingelegt werden, sollten auch schwer zugängliche Fahrzeugbereiche im Innenraum auf Feuchtigkeit überprüft werden. Besonders wenn der Oldtimer über längere Zeit hoher Luftfeuchtigkeit ausgesetzt war, ist eine Inspektion der Karosserie wichtig. Sie hilft dabei, kleinen Mängeln und Roststellen frühzeitig entgegenzuwirken.

Motoröl, Kühlwasser und Reifendruck

Noch bevor der Oldtimer sein Winterquartier verlässt, ist die Überprüfung von Motoröl- und Kühlwasserstand obligatorisch. Um Schäden zu vermeiden, müssen zu niedrige Füllstände dringend angepasst werden. Bei ungewöhnlich hohem Flüssigkeitsverlust sollten Leitungen und Dichtungen genau geprüft und gegebenenfalls instandgesetzt werden. Ein Blick unter das Auto gibt oft den ersten Hinweis auf ein Leck, mögliche Schäden können so schneller lokalisiert werden. Selbstverständlich sollte auch der Reifenluftdruck angepasst werden.

Batterie

Beim (Wieder-)Einbau der Batterie ist darauf zu achten, dass zunächst die Klemme des Plus- und erst dann die des Minuspols angeschlossen wird. Sobald die Fahrzeugelektrik aktiv ist, sollten sämtliche Funktionen umfassend überprüft werden. Bereits eine leichte Korrosionsentwicklung an Steckverbindungen und Sicherungen kann für ungeahnte Überraschungen beim Start des Fahrzeugs sorgen. Sind Verschlussstopfen vorhanden, ist nachzusehen, ob destilliertes Wasser nachgefüllt werden muss.

Motorstart

Ehe der Motor gestartet wird, sollten insbesondere die Kraftstoffschläuche begutachtet werden. Bei brüchigen oder aufgequollenen Stellen entsteht schnell Brandgefahr, defekte Teile müssen umgehend ersetzt werden. Weist keines der Bauteile sicht-

bare Beschädigungen auf, sollte der Motor spätestens nach zwei bis drei Startversuchen anspringen. Startet der Motor nicht oder geht er auch nach üblicher Warmlaufzeit nicht in einen ruhigen Motorlauf über, sollte die Maschine nicht unnötig strapaziert werden. Weitere Startversuche sind zu vermeiden. Das gilt vor allem für Fahrzeuge mit Abgasreinigung, es droht zum Beispiel ein Katalysatorschaden.

Bremsen

Besondere Vorsicht gilt bei den ersten Bremsmanövern der Saison. Die Bremse wirkt möglicherweise ungewohnt. Flugrost auf den Brems scheiben und in den Bremstrommeln muss sich durch behutsames Anbremsen zunächst abschleifen. Abrupte Bremsungen schaden dem kalten Material und sollten deshalb dringend vermieden werden. Bei Vorhandensein einer Scheibenbremsanlage erlaubt auch eine Sichtprüfung oder ein beherzter Griff einen ersten Eindruck zum Zustand der Brems scheiben.

Abschließend empfiehlt der ADAC, das Ablaufdatum der HU-Plakette im Blick zu behalten. Weitere Informationen zur Oldtimer-Pflege und Lagerung bietet der ADAC Oldtimer-Ratgeber, der kürzlich in der Neuauflage 2020/2021 erschienen ist. Das Standardwerk für Oldtimer-Fans ist für ADAC-Mitglieder kostenlos in allen ADAC Geschäftsstellen oder online zum Download unter adac.de erhältlich.

Text + Foto: ADAC



Camping-Urlaub in NRW: Top-Plätze vor der Haustüre

Ob für „alte Hasen“ oder „Camping-Neulinge“ – der ADAC Nordrhein bietet Infos, Service und Beratung rund um den Urlaub auf vier Rädern. **Empfehlenswerte Plätze** finden sich auch ganz in der Nähe.

Schon bald starten in Nordrhein-Westfalen die Sommerferien. Aufgrund der noch immer akuten Corona-Pandemie ist in diesem Jahr Urlaub im Wohnmobil besonders gefragt: Laut PiNCAMP, dem Campingportal des ADAC, hat sich die Suche nach deutschen Campingplätzen auf PiNCAMP im Mai gegenüber dem Vorjahr vervierfacht!

Campingurlaub hat in Corona-Zeiten klare Vorteile: Die Anreise erfolgt sicher und individuell im eigenen oder gemieteten Fahrzeug, eigene sanitäre Anlagen in den Fahrzeugen schaffen Sicherheit und die Parzellen auf den Campingplätzen sind so gestaltet, dass die Besucher ausreichend Abstand zueinander halten können. „Wer mit dem Camper oder dem Wohnwagen unterwegs ist, muss sich an keinem Büfett mit anderen Urlaubern drängeln, sorgt für keinen Engpass im Hotelflur und bringt

sein eigenes Gästezimmer quasi mit“, sagt Tourismus-Experte Dirk Schneider vom ADAC Nordrhein.

Aufgrund der erhöhten Nachfrage empfiehlt der Club allen Campern, nur mit einer verbindlichen Buchung in den Urlaub zu starten und sich bei den Platzbetreibern zu erkundigen, ob und wenn ja mit welchen Einschränkungen gegebenenfalls zu rechnen ist. Auch um die Anmietung eines Campers sollten sich Interessierte frühzeitig kümmern, zum Beispiel in einem ADAC Reisebüro. Da viele Camper an den Vermietstationen für die Sommerferien schon ausgebucht sind, am besten auch im erweiterten Umkreis um den eigenen Wohnort suchen.

Aktuelle Infos zum Thema „Corona und Camping“ auf pincamp.de in der Rubrik „Ratgeber“.

Tolle Aufenthalte in NRW möglich

In allen Bundesländern – und in weiten Teilen auch international – sind die Campingplätze mittlerweile wieder geöffnet. „Man muss bei der Suche nach dem nächsten Urlaubsziel aber nicht immer in die Ferne schauen. Auch in NRW machen viele Campingplätze einen tollen Aufenthalt möglich“, weiß Dirk Schneider.

Auf seiner Website www.adac.de/nrw stellt der ADAC Nordrhein vier besondere Campingplätze in der Region vor: den Campingpark im Bergischen Land bei Lindlar (Familienfreundlichkeit), Campingpark Sonnenwiese bei Vlotho (Lage), Gut Kalberschnacke am Listersee (Bewertung) und den Ferien- und Campingpark Wisseler See (Glamping). Der ADAC selbst betreibt in Nordrhein-Westfalen einen eigenen Camping- und Stellplatz am Möhnesee.

Gut zu wissen! Tipps zu Führerschein, Beladung und Kennzeichen



Welchen Führerschein brauche ich, um mit dem Wohnmobil oder Wohnwagen in den Urlaub zu fahren?

Bei Wohnmobilen unter 3,5 Tonnen reicht der „normale“ Pkw-Führerschein, Klasse B. Ist das Wohnmobil schwerer, braucht man mindestens Klasse C1, mit der man Fahrzeuge bis zu 7,5 Tonnen fahren darf. Führerscheine, die vor 1999 ausgestellt worden sind, erlauben das Fahren beider Klassen. Für sehr große

Wohnmobile kann auch ein Lkw-Führerschein benötigt werden. Bei Gespannen mit Wohnanhängern unter 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht (inklusive Pkw) reicht Klasse B aus, für alles darüber bedarf es entweder der Klassen BE, C1 oder größer.



Was muss ich bei der Beladung beachten?

Jeder Camper muss wissen, was er zuladen kann – also die Differenz aus Leergewicht und zulässigem Gesamtgewicht. Neben dem Blick in die Papiere ist es wichtig, das Fahrzeug tatsächlich zu wiegen. In

einigen Ländern gibt es bei Überschreitung des zulässigen Gesamtgewichts eine Null-Toleranz-Politik.

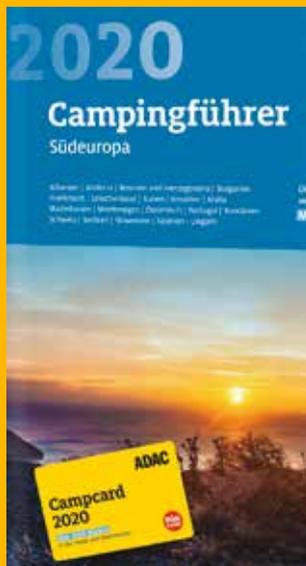


Was lohnt sich mehr, Dauer- oder Saisonkennzeichen?

Das Dauerkennzeichen ermöglicht das ganzjährige Fahren, beispielsweise für Liebhaber des Wintercampings. Häufiger sieht man aber Saisonkennzeichen, weil dort weniger Steuern und Versicherungsbeiträge anfallen. Allerdings benötigt man dann einen Stellplatz für das Fahrzeug, den man möglicherweise zusätzlich bezahlen muss.

„Wir sind da“: Services des ADAC Nordrhein rund ums Thema Camping

- Eine Beratung zum Thema Camping-Urlaub bekommen Mitglieder und Kunden in den **ADAC Reisebüros** sowie telefonisch unter 0 800 5 21 10 12 (Mo-Fr: 10-17 Uhr; Sa: 9-14 Uhr). Alle Standorte unter www.adac-nordrhein.de
- Die ADAC Reisebüros bieten auch eine **Wohnmobil-Vermietung** an.
- Den **ADAC Campingführer 2020** (5800 Plätze in Deutschland und Europa) und weitere Camping-Produkte gibt es in allen ADAC Centern oder unter www.adac-shop.de.
- Wohnmobil- und Wohnwagen-Check: Zu den Leistungen der **ADAC Campingstation** in Hürth-Gleuel (Innungstraße 16-18) bei Köln gehören eine Wohnwagen-/Wohnmobil-Waage, Gasanlagenprüfung, die Prüfung der Campingausstattung sowie eine Gebrauchtwagenprüfung und ein Sicherheitscheck des Fahrzeugs. Für die Prüfleistungen ist vorab eine Terminbuchung erforderlich. Kontaktdaten, Preise und Anmeldung unter www.adac.de/pruefdienste-nrw.
- Bei **technischen Fragen** beraten die Experten des ADAC Nordrhein auch telefonisch unter 0221 47 27 635.
- Weil gerade für Camping-Neulinge das Fahren mit einem Wohnmobil oder Wohnwagen doch eine große Umgewöhnung ist, bieten die **ADAC Fahrsicherheitszentren** in Weilerswist (www.meinfahrtraining.de) und Grevenbroich (www.fsz-grevenbroich.de) spezielle Sicherheitstrainings für Wohnmobile und Gespanne an.



ADAC ADAC Nordrhein

Zehn Tipps für den entspannten Urlaub mit dem Wohnmobil

Eine sorgfältige Planung vor der Camping-Reise spart Zeit und Stress. Der ADAC Nordrhein erklärt, was wichtig ist, um mit einem **guten Gefühl in den Urlaub** fahren zu können.

1. **Urlaubsziel:** Aufgrund der Hygiene-Vorschriften und der Abstandsregeln sind die Kapazitäten auf den Campingplätzen in NRW und anderen Bundesländern begrenzt. Bei PiNCAMP, dem Camping-Portal des ADAC, können sich Reisewillige grundsätzlich über die Lage vor Ort informieren.
2. **Mietdauer:** In der Regel sind Wohnmobile für Zeiträume ab einer Woche anmietbar. In der Nebensaison – insbesondere im Frühjahr und im Herbst – ist unter Umständen eine kürzere Mietdauer möglich. Für Langzeitmieter gibt es ab drei Wochen oft attraktive Sonderkonditionen.
3. **Sicherheit:** Wer zum ersten Mal ein Wohnmobil mietet, sollte sich mit den Fahrzeugdimensionen und dem Verhalten des Fahrzeugs vertraut machen. Ganz wichtig: Fahren andere Großfahrzeuge neben einem Wohnmobil, entsteht ein gefährlicher Unterdruck, der beide Fahrzeuge zueinander hinziehen kann.
4. **Geschwindigkeit:** Mit einem Wohnmobil gilt der Grundsatz „Reisen statt rasen“. Eine Reisegeschwindigkeit zwischen 90 und 110 km/h schont Nerven und – dank des geringeren Verbrauchs – auch den Geldbeutel. Im Durchschnitt verbrauchen Wohnmobile 9 bis 14 Liter Diesel pro 100 Kilometer.
5. **Kinder:** Miet-Wohnmobile verfügen in der Regel nicht über Kindersitze. Diese am besten selbst mitbringen und vor Ort einbauen. Allerdings gehört eine Isofix-Verankerung bisher in Wohnmobilen noch nicht zum Branchen-Standard.
6. **Fahrzeugauswahl:** Im Idealfall sind im Wohnmobil feste Schlafplätze für jeden Mitfahrer vorhanden. Zwar kann man in der Regel den Tisch zu einem Bett umfunktionieren, auf Dauer ist das aber



Uwe Rätzky

oft unbequem. Die Mitnahme von Fahrrädern ist meistens möglich, sofern die Fahrzeuge mit einem Fahrradträger ausgestattet sind. Für Fahrzeuge über 3,5 Tonnen vor der Anmietung überprüfen, ob der eigene Führerschein dafür gültig ist. Die Mehrheit der Vermieter setzt ein Mindestalter von 21 Jahren voraus.

7. **Einweisung:** Für die Übergabe des Wohnmobils unbedingt genügend Zeit einplanen. Es dauert zwischen 30 Minuten und einer Stunde, bis sich der Mieter mit der Bordtechnik, zum Beispiel mit Gas, Küche, Sanitär und Markise vertraut gemacht hat. Ein gewissenhafter Rundgang um das Fahrzeug, um vorhandene Schäden zu protokollieren und bestätigen zu lassen, ist empfehlenswert.
8. **Packen:** Das leichte Gepäck kann problemlos in den Oberschränken unter dem Dach verstaut werden. Schwere

Ladung wie Getränke, Konserven und Tetrapacks dagegen immer unten und am besten in Achsnähe lagern, damit der Schwerpunkt des Fahrzeugs nicht beeinträchtigt wird. Das Gewicht der Zuladung summiert sich sehr schnell. Hier sollte auf den erlaubten Maximalwert geachtet werden.

9. **Versicherungen:** Neben der obligatorischen Haftpflichtversicherung kann zwischen Vollkasko und Teilkasko (meist mit Selbstbeteiligung ab 1.500 Euro) gewählt werden. Der Eigenanteil lässt sich mit einer optionalen Selbstbehaltsversicherung deutlich reduzieren.
10. **Privatmiete:** Wer sein Wohnmobil nicht von professionellen Vermietern, sondern von einer Privatperson mietet, muss darauf achten, dass es als Selbstfahrervermietfahrzeug zugelassen ist – sonst sind die Versicherungen im Schadensfall hinfällig.

Gut vorbereitet in den Urlaub starten

Der ADAC informiert tagesaktuell über Einreisebestimmungen der Urlaubsländer – **Reiseapotheke** auch beim Deutschland-Urlaub nicht vergessen.

Die coronabedingten Einschränkungen im Reiseverkehr werden derzeit immer weiter gelockert. Zwar gilt die weltweite Reisewarnung des Auswärtigen Amtes noch bis einschließlich 14. Juni, allerdings öffnen manche Länder, wie z.B. Italien, ihre Grenzen schon früher für ausländische Urlauber. Weil jedes Land unterschiedliche Bestimmungen, Auflagen und Fristen hat, sollten Reisewillige sich im Vorfeld auf www.adac.de informieren, was bei einem Aufenthalt zu beachten ist. Hier sind alle aktuellen Informationen für die wichtigsten Reiseländer zusammengestellt. Ganz besonders gilt das, falls die Zahlen der Corona-Infizierten im jeweiligen Urlaubsland wieder steigen sollten.

Reiseapotheke nicht vergessen

Wer sich auf den Weg in die Ferien macht, sollte in diesem Jahr ein besonderes Augenmerk auf die Reiseapotheke legen

– auch beim Urlaub in Deutschland. Manche Arzneimittel sind derzeit nur schwer erhältlich, die Lieferung verzögert sich oder der Arzt-Termin, um ein Rezept zu erhalten, hat eine längere Vorlaufzeit. Man sollte sich also frühzeitig kümmern. Der ADAC Ambulanz-Service rät für eine Urlaubsreise zu einem reichlich bemessenen Medikamenten-Vorrat, also mindestens 50 Prozent mehr als normalerweise benötigt würde.

Genügend Masken einpacken

In diesem Jahr besonders wichtig: ausreichend Alltagsmasken, Seife und gegebenenfalls Handdesinfektionsmittel einplanen. Urlauber sollten sich auch vorab erkundigen, ob Masken vor Ort bei 60 Grad gewaschen werden können oder es eine andere Möglichkeit zur Desinfektion gibt. Sonst sollten Einweg-Masken in ausreichender Menge eingepackt werden.

Für weitere Auskünfte, z.B. besondere Empfehlungen für Kinder, Bergsportler und Taucher, steht ADAC Plus-Mitgliedern auch der Reisemedizinische Informationsdienst des Clubs unter der Telefonnummer 089 76 76 77 zur Verfügung.

Grundausrüstung für die Reiseapotheke

Verletzungen: Einmalhandschuhe, Heftpflaster, sterile Kompressen, elastische Binden, Wundpflaster, Wunddesinfektionsspray (ohne Jod), Pinzette und Schere aus Metall (bei Flugreisen nicht ins Handgepäck!), kleine Taschenlampe mit Ersatzbatterien

Schmerzen: Ibuprofen, Paracetamol

Insekten-/Zeckenstiche: Insektenschutzmittel, Salbe gegen Juckreiz

Infektionen: Fieberthermometer

Reisekrankheit: Dimenhydrinat, Domperidon, Akkupressurbändchen

Durchfall: Loperamid, Saccharomyces-Präparate, ORS-Elektrolytpulver

Erkältungskrankheiten: abschwellende Nasentropfen (Oxy- oder Xylometazolin), Mittel gegen Husten

Erbrechen: Metoclopramid (nicht für Kinder unter zwei Jahren)

Verstopfung: Lactulose-, Bisacodylpräparate

Generell: Mundschutz, Desinfektionsmittel, Seife

Bei den genannten Medikamenten handelt es sich um Vorschläge (es sind die Wirkstoffnamen angegeben, nicht die Markennamen).



©Carmen_56 - stock.adobe.com

Die Sommer-Ausgabe der neuen ADAC Motorwelt ist da!

Mitglieder können sich die Zeitschrift inklusive eigenem **NRW-Regionalmagazin** jetzt in den ADAC Centern oder bei Edeka und Netto abholen.

Nach der Premiere der runderneuerten ADAC Motorwelt im März liegt nun die Sommer-Ausgabe druckfrisch in den ADAC Centern, bei Edeka und Netto – gefüllt mit spannenden Reportagen, Kolumnen, ADAC Tests und Interviews. In NRW enthält die Motorwelt außerdem wieder ein 24 Seiten starkes Regionalmagazin. Das Titel-Thema: Pendler auf Pedalen. Das Fahrrad ist eine umweltfreundliche Alternative zum Auto. Doch mit dem Rad zur Arbeit? Wie gut funktioniert das in NRW und wo hakt es noch? Die Motorwelt-Redakteure Laura Harlos

und Christopher Köster haben zwei Radpendler begleitet. Der ehemalige Koch der deutschen Fußballnationalmannschaft, Holger Stromberg aus Waltrop, spricht im Exklusiv-Interview „Ich kannte nur Vollgas“ über 70-Stunden-Wochen in der Sterneküche, das „Edelprodukt Massaker“, seinen persönlichen Lebenswandel und wie es das Ruhrgebiet verschlafen hat, zum Kulinarik-Hotspot Europas zu werden. Um Mobilität zwischen Himmel und Erde geht es beim „ADAC NRWolkenmobil“: Das NRW-Magazin der ADAC Motorwelt stellt den gelben Heißluftballon des Clubs und seinen Piloten

vor. Wertvolle Leistungen und Tipps finden ADAC Mitglieder in den Rubriken „Aktuelles“, „Mitgliedervorteile“ sowie „Prüfdienste und Services“. Zwei Gewinnspiele und der Blick in den Kofferraum eines ADAC Pannenhelfers („Mein Tagesgepäck“) runden das Regionalmagazin ab.

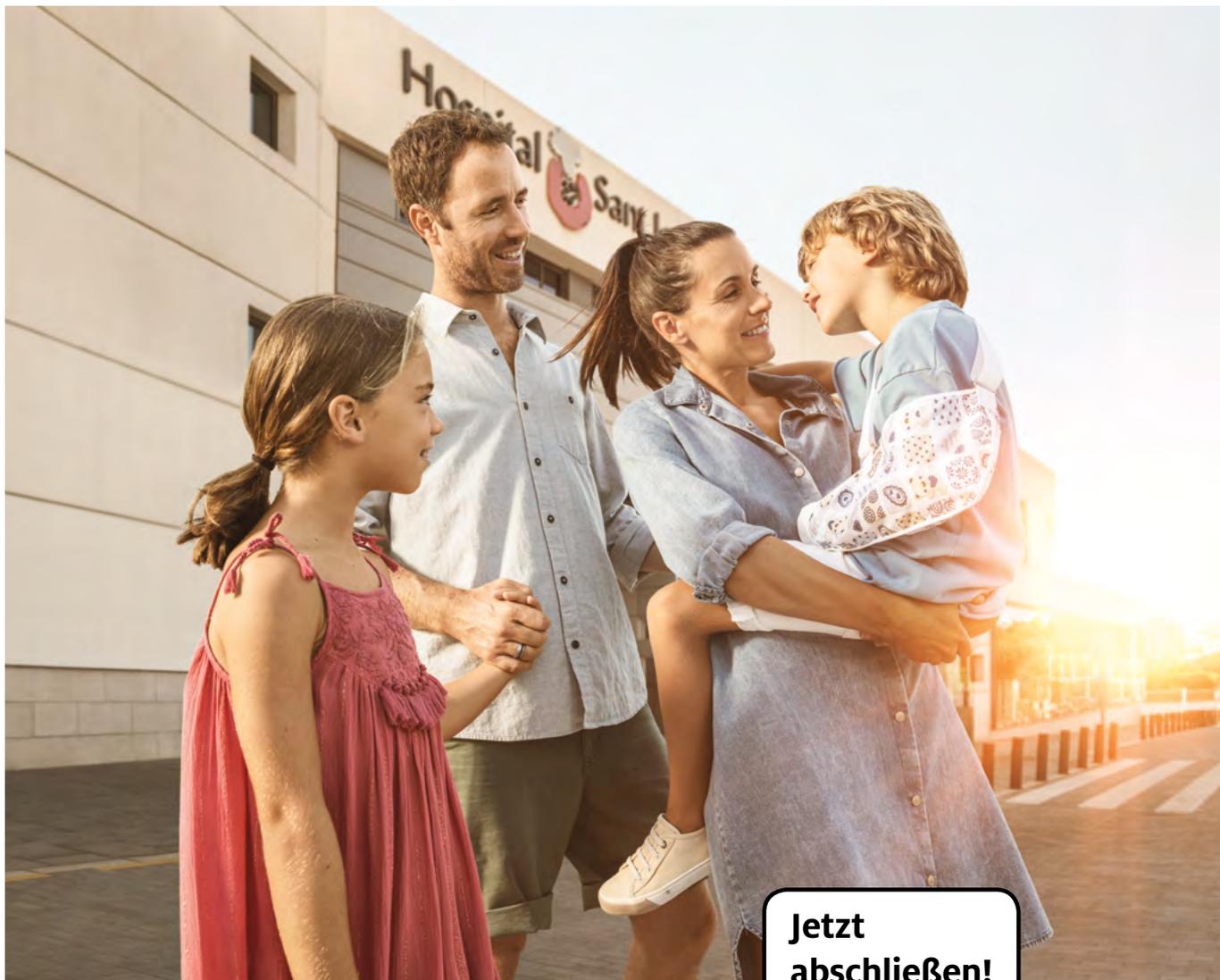
ADAC Mitglieder können das Clubmagazin inklusive Regionalteil kostenlos in allen ADAC Centern sowie bei Edeka- und Netto-Märkten in NRW abholen. Dafür einfach die Clubkarte an der Kasse zeigen. Einen Abholort-Finder gibt es auf adac.de/motorwelt. Hier haben ADAC Mitglieder übrigens auch die Möglichkeit, sich eine Termin-Erinnerung für die nächste Ausgabe der Motorwelt einzurichten.



Motorwelt Erinnerungsservice

Die Motorwelt 3/2020 erscheint am 10. September 2020, Ausgabe 4 am 26. November 2020. Wenn Sie künftig keinen Erscheinungstermin mehr verpassen wollen, dann registrieren Sie sich jetzt ganz bequem für den kostenlosen Erinnerungsservice. Einfach Ihre Mitgliedsnummer zur Hand nehmen und unter T 0800 224 4110 gratis anrufen oder eine SMS* mit dem Text „Motorwelt“ und Ihrer Mitgliedsnummer an T 0177 178 44 02 schicken.

*Der ADAC darf hierfür Daten wie die Mitglieds- und Rufnummer speichern und verarbeiten. Die Teilnahme ist jederzeit durch Befolgen der Anweisungen in der Benachrichtigung widerrufbar. Bei Widerruf erfolgt die sofortige Löschung der Daten. Ergänzende Informationen gemäß Art. 13 DSGVO sind im Internet erhältlich unter www.adac.de/datenschutz. Für die Teilnahme per SMS fallen Kosten gemäß dem Tarif des jeweiligen Kommunikationsanbieters an.



Jetzt
abschließen!

Ihr Rundum-Schutz.

Die ADAC Premium-Mitgliedschaft.



Hilfeleistungen in **Deutschland,**
Europa und **weltweit.**

Mit **zusätzlichen** und **erweiterten** Leistungen.

Jetzt den Schutz erweitern unter adac.de/mitgliedschaft
oder telefonisch unter 0 800 5 10 11 12 (Mo. - Sa.: 8 - 20 Uhr)

ADAC

24h-rennen.de



nürburgring

NEUER
TERMIN!

24. - 27. SEPTEMBER 2020



ADAC Nordrhein e.V.

