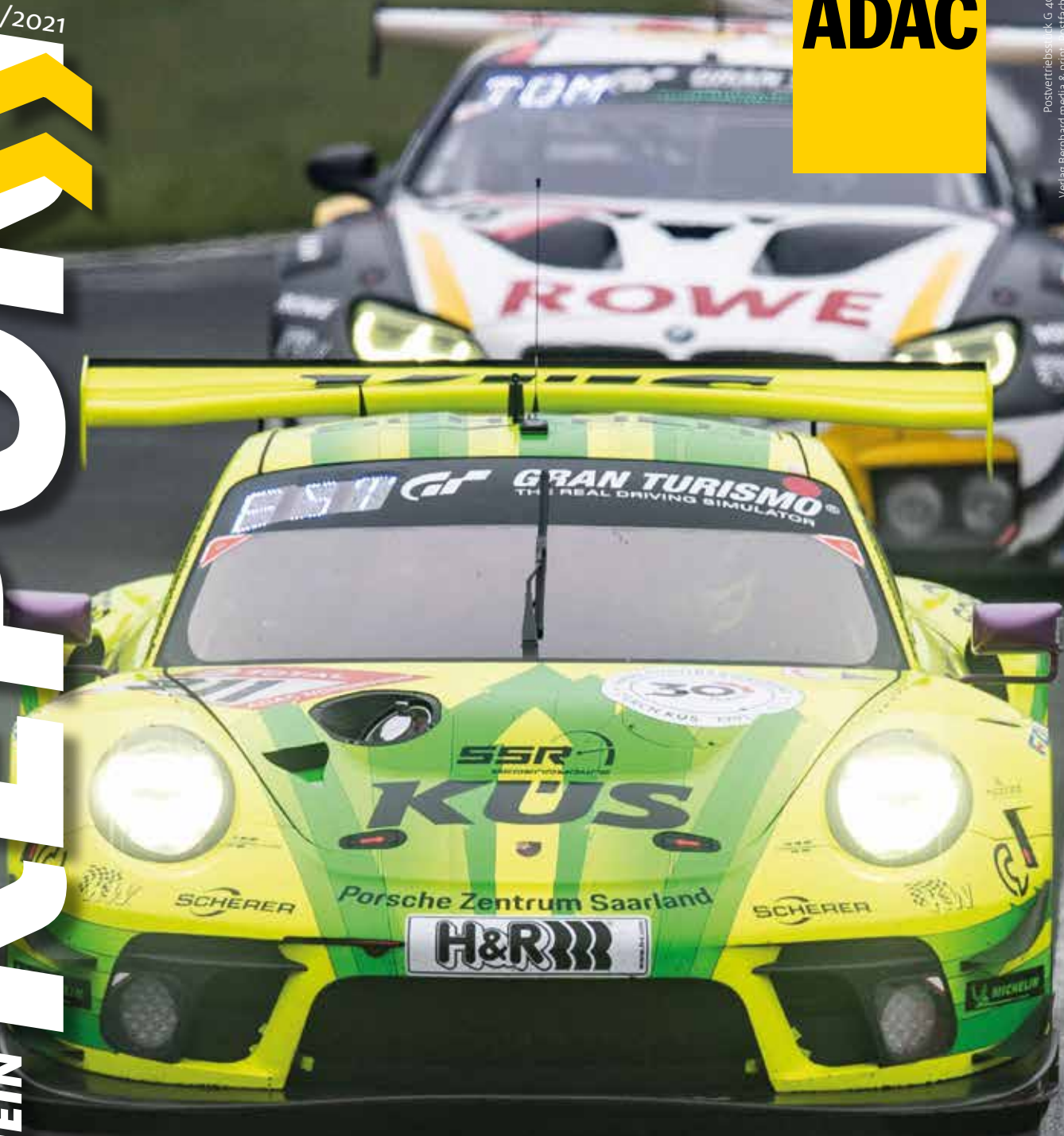


# ADAC REPORT

6/2021

NORDRHEIN

ADAC



**MANTHEY HOLT**

**SIEBTEN 24H-SIEG**

# 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

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

---

**Jacqueline Blanck-Wehde** | Motorbootsport, Slalom-Youngster, DMSB-Lizenzen, Nennungsbearbeitung

T +49 221 47 27 705  
jacqueline.blanck-wehde@nrh.adac.de

---

**Jürgen Cüpper** | Historischer Motorsport, Auszeichnungen, 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

---

**Daniel Schönenberg** | Finanzen, Sportmobil, Materialverwaltung, eSports, Motorradспорт, ADAC Report

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

---

**Rafael Tomaszko** | Ortsclubbetreuung, Kart-Slalom, Kartsport, Technik 24h-Rennen, Reglement 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 089 20 20 4000  
M 22 22 22 (Verbindungskosten je nach Netzbetreiber/Provider)

---

## Bei Panne im Ausland

T +49 89 22 22 22

---

## Pannenhilfe Online

[adac.de/pannenhilfe](https://adac.de/pannenhilfe)

---

## Allgemeine Informationen

### ADAC Mitglieder- und Versicherungsleistungen

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

---

### 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](https://www.adac.de/nrw)  
[www.adac-nordrhein.de](https://www.adac-nordrhein.de)  
[www.motorsport-nordrhein.de](https://www.motorsport-nordrhein.de)

---

### ADAC Reisen

[www.adacreisen.de](https://www.adacreisen.de)

---

### ADAC Reisebüro-Hotline | Beratung und Buchung

T 0 800 5 21 10 12

---

### Neue Adresse/neues Konto

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



# Inhalt



**18** **Vorgestellt:** Smudo und das Four Motors Bioconcept Car Team im Fokus.



**22** **ADAC 24h-Classic:** Packender Sport beim Revival der ehemaligen 24h-Boliden.



**30** **Clubinfo:** Sommerurlaub 2021 – Chancen, Risiken, Reiseziele. Der ADAC Nordrhein klärt auf

## **AUTOMOBILSPORT**

- 4 ADAC TOTAL 24h-Rennen Rennbericht
- 7 Stimmen nach dem Rennen
- 10 Blick in die Klassen
- 18 Four Motors Bioconcept Car
- 22 ADAC 24h-Classic
- 26 Rundstrecken-Challenge Nürburgring
- 28 Bergrennen
- 29 3. Kupferstädter Classic Tour

## **ADAC CLUBINFO**

- 30 Sommerurlaub 2021 – Chancen, Risiken, Reiseziele
- 32 Achtung Abzocke!
- 33 Schnelle Hilfe in der Stadt
- 34 Vorsicht bei der Autowäsche zu Hause
- 35 „Fahr runter! Auch, wenn du recht hast.“
- 35 Die Sommer-Motorwelt ist da

## **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, Daniel Schönenberg **Konzeption, Satz, Redaktion:** ks media, Patrik Koziolok und Thorsten Schlottmann, Nürburgring Boulevard 2, 53520 Nürburg, Fon: 0221 99128-88, E-Mail: mail@ksmedia.de, Web: www.ksmedia.de **Ständige freie Mitarbeiter:** Autoren: Wolfgang Förster, Jürgen Hahn, Johanne Gogol, Jörg Ufer, Guido Urfei **Fotografen:** Jan Philipp Brucke, Jürgen Hahn, Johanne Gogol, Matthias Loewe **Fotos aktuelle Ausgabe:** Gruppe C, FNR/Toni Alex, FNR/Johannes Nollmeyer, Joachim Osswald, Rolf-Dieter Koch, Gennadiy Poznyakov - Fotolia, Adobe Stock, Ivanko Brnjakovic **Anzeigen:** Daniel Schönenberg **Anzeigenschluss:** jeweils der 15. Tag des Vormonats, letzte Ausgabe 1. November **Verlag, Druck:** Bernhard media & print, eine Marke der Laudert GmbH + Co. KG, Vreden **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.



Manthey-Racing holte den siebten Sieg beim 24h-Rennen.

## Manthey-Porsche #911 gewinnt den „Eifel-Sprint“

Das **49. ADAC TOTAL 24h-Rennen** wird nach Nebel-Unterbrechung als kürzestes 24h-Rennen in die Geschichte eingehen. Am Ende ist „Grello“ mit 8,8 Sekunden Vorsprung vor dem ROWE-BMW mit der Startnummer 98 abgewinkt worden.



Zwei Bestmarken auf einen Schlag: Rekordsieger Manthey-Racing hat das kürzeste ADAC TOTAL 24h-Rennen der Geschichte gewonnen. Eine insgesamt 14,5 Stunden lange Nebel-Unterbrechung hatte die 49. Auflage des legendären „Eifel-Marathons“ zum „Eifel-Sprint“ gemacht. Schließlich holte der Franzose Kevin Estre im Manthey-Porsche #91I nach einer furi-

ösen Startphase und einem fehlerlosen Schluss-Stint den insgesamt siebten Sieg für das Team aus Meuspath – das perfekte Präsent zum 25-jährigen Jubiläum. Der Italiener Matteo Cairoli und der Däne Michael Christensen jubelten ihrem Teamkollegen zu, als Estre mit dem „Grello“ mit einem Vorsprung von 8,8 Sekunden vor dem ROWE-BMW #98 mit Schlussfahrer

Sheldon van der Linde, Martin Tomczyk, Marco Wittmann und Connor de Phillippi über die Ziellinie rollte. Es war der zweitknappste Zieleinlauf in der Geschichte des Rennens. Rang drei sicherte sich der Get-speed-Mercedes-AMG #7. Dadurch fuhr drei verschiedene Marken aufs Podest.

„Auch wenn es für die Zuschauer hier an der Strecke und daheim vor dem Fern-

seher schade war: Der Abbruch des Rennens heute Nacht war in puncto Sicherheit alternativlos“, sagte Manthey-Geschäftsführer Nicki Raeder. „So wurden aus dem 24h-Klassiker zwei überaus spannende Sprintrennen über die kürzeste Distanz in der Geschichte dieser Veranstaltung. Dennoch mussten wir unter schwierigsten Rahmenbedingungen von der ersten bis zur letzten Runde maximal attackieren und alles geben. Aber wir freuen uns maximal über diesen Erfolg, den wir pünktlich zum 25. Jubiläum von Manthey besonders gerne feiern.“ Für seine drei Fahrer ist es jeweils der erste Sieg beim ADAC TOTAL 24h-Rennen. „Es ist unglaublich, mir fehlen die Worte. Es war ein so hartes Rennen, sehr intensiv. Ich habe alles gegeben, es war sehr schwer, ohne Fehler durchzukommen. Ich bin irre stolz auf dieses Team“, sagte Estre.

### **ROWE Racing erneut auf dem Podium**

„Das Rennen war ein bisschen kurz, aber dafür sehr heftig und spannend“, sagte Teamchef Hans-Peter Naundorf, dessen Mannschaft mit dem ROWE-BMW #98 nach dem Sieg im vorigen Jahr erneut auf das Podium fuhr. „Mir bedeutet der zweite Platz viel. Natürlich ist es schade, wenn man so knapp am Sieg vorbeischrämt. Aber beim 24h-Rennen auf dem Podest zu

stehen, ist immer etwas besonderes. Ein Ritterschlag auch für das Team. Jetzt wird gefeiert“, sagte Martin Tomczyk. Für den Rowe-BMW #1, der auch lange in der Spitzengruppe mitgemischt hatte, war die Mission Titelverteidigung nach einem technischen Defekt vorzeitig beendet.

### **Eifelwetter sorgte für Unterbrechung**

Um 21:29 Uhr am Samstagabend war es ruhig geworden in der Eifel, als Rennleiter Walter Hornung wegen immer stärker aufziehender Nebelschwaden mit der Roten Flagge das Rennen unterbrach. „Wir hätten den Teams und den Zuschauern an der Strecke und zu Hause gerne das typische 24h-Feeling in der Nacht geboten, aber bei diesen Wetterbedingungen war das nicht mehr möglich. Da steht die Sicherheit absolut im Vordergrund“, sagte Hornung. „Es war nicht einfach – durch die Feuchtigkeit, den Nebel und auch etwas Öl auf der Strecke. Die rote Flagge war die richtige Entscheidung, es wäre nicht möglich gewesen, noch zu fahren“, stimmte Michael Christensen zu.

Nach einer am Ende insgesamt 14,5-stündigen Nebelpause wurde das Rennen um 12:00 Uhr nach einer Einführungsrunde wieder freigegeben. Dabei behauptete Philipp Eng im Rowe-BMW #1 die Führung vor Maro Engel im HRT-Mercedes #4.

Beide setzten sich auf den ersten drei Runden vom Manthey-Porsche #911 mit Kevin Estre ab, der sich von Platz fünf auf Rang drei vorgeschoben hatte. Kurz vor Ende der 38. Runde flog Mercedes-Pilot Engel in der Hohenrain-Schikane heftig in die Leitplanken, blieb dabei aber unverletzt. Hinter dem führenden Rowe-BMW #1 und dem Manthey Porsche #911 ging so Martin Tomczyk im zweiten Rowe-BMW #98 als Dritter in die letzten drei Rennstunden.

### **Bereits Teil eins des Rennens bot Spannung pur**

Schon direkt nach dem Rennstart am Samstagnachmittag hatten spektakuläre Aufholjagden und chaotische Wetterbedingungen die erste Stunde geprägt. Kevin Estre hatte sich im „Grello“ mit mehreren beherzten Überholmanövern von Startposition elf an die Spitze gesetzt, Martin Tomczyk den Rowe-BMW #98 von Startplatz 25 auf Rang vier nach vorne gebracht. Zwischenzeitlich sorgten heftige Regenfälle für zahlreiche Unfälle auf der Strecke und zwangen die meisten Teams schon zu frühzeitigem Wechseln auf Regenreifen. Danach beruhigte sich das Geschehen auf der Strecke etwas, bis der Nebel alle Räder still stehen ließ.

Text: ADAC Nordrhein | Fotos: Gruppe C



Rennunterbrechung in der Nacht.



Die Sieger des 24h-Rennens: Matteo Cairoli, Kevin Estre und Michael Christensen.

# Stimmen nach dem Rennen

Das sagen die Fahrer der Top-3-Teams beim **49. ADAC TOTAL 24h-Rennen.**

## **Kevin Estre**

„Zusammengefasst war es ein sehr hartes Rennen – vor der roten Flagge und auch danach. Der gestrige Nachmittag war einfach verrückt. Wir haben vor der roten Flagge etwas Anschluss zur Spitze verloren, dann folgte eine lange Pause und eine lange Nacht – das ist sehr ungewöhnlich für ein 24 Stunden Rennen. Wir konnten lange schlafen und hatten dann eine lange Phase in der Startaufstellung, bis es endlich wieder losgehen konnte. Dann lautete das Motto: Volle Attacke! Und jeder von uns hat alles gegeben und wir konnten uns zurück zur Spitze kämpfen. Das war der Schlüssel, um dieses Rennen zu gewinnen. In den letzten Jahren waren wir immer sehr knapp am Gesamtsieg und dieses Jahr ist es die Belohnung für die harte Arbeit der

vergangenen Jahre. Und das alles im Jahr des 25-jährigen Manthey-Jubiläums. Es ist einfach großartig! Ich freue mich sehr für Olaf und natürlich für das gesamte Team. Den „Grello“ am Nürburgring zu fahren ist schon etwas Besonderes und mit ihm zu gewinnen ist einfach unglaublich!“

## **Michael Christensen**

„Das Rennen begann für mich gestern Nachmittag, als die Strecke anfang abzutrocknen. Es war schwierig, in den richtigen Rennrhythmus zu kommen. Als wir dann auf Slicks wechseln konnten, waren wir wieder in der Lage, an die Spitze anzuschließen. Das war ein sehr gutes Zeichen für uns. Heute bin ich nach der roten Flagge eingestiegen und war in Bestform. Ich habe versucht, jede Runde stark zu

pushen und für den Sieg zu kämpfen. Wir waren uns nicht sicher, ob es klappt – aber es hat alles funktioniert. Darüber freue ich mich sehr.“

## **Matteo Cairoli**

„Heute ist wahrscheinlich der beste Tag in meinem Leben. Ich wusste, dass wir eine gute Chance auf den Sieg hatten. Ich kann mich nur beim Team für die einmalige Chance bedanken, hier dieses Rennen zu fahren. Wir hatten das beste Auto, das beste Team und waren an diesem Wochenende auf der besten Rennstrecke der Welt. Als Young Professional konnte ich viel von meinen Teamkollegen lernen und ich bin immer noch sprachlos. Ich war hier am Nürburgring schon einmal auf dem Podium, aber hier heute zu gewinnen

macht mich wirklich sprachlos. Ich kann es nicht anders beschreiben.“

### **Marco Wittmann**

„Platz zwei in diesem Jahr ist die Bestätigung, dass unser BMW-Sieg im letzten Jahr keine Eintagsfliege war. Wir sind von Platz 25 gestartet und haben bei dieser Ausgangslage eigentlich nicht mit einem Podium gerechnet. Martin Tomczyk hat mit seinem überragenden ersten Stint mit Sicherheit den Grundstein für Platz zwei gelegt. Dieses Ergebnis ist ein schönes Abschiedsgeschenk an unseren BMW M6 GT3, mit dem wir in diesem Jahr zum letzten Mal bei diesem Rennen gestartet sind, denn im nächsten Jahr kommt ja unser neuer BMW M4 GT3.“

### **Martin Tomczyk**

„Wie Marco Wittmann schon gesagt hat war mein erster Stint wahrscheinlich schon der Schlüssel zu diesem Erfolg. Zugegeben – es war einer meiner besten Stints, die ich hier auf der Nordschleife je gefahren bin, insofern hat Marco Recht. Auch ich habe nicht geglaubt, dass wir von Platz 25 noch auf das Podium fahren. Aber wir sind über die ganze Distanz gesehen ohne Berührungen durchgekommen. Alle vier haben wir eine hohe professionelle und zugleich freundschaftliche Teamleistung abgeliefert, auf die wir stolz sein können. Im letzten Jahr

waren wir Dritter, dieses Jahr Zweiter und vielleicht können wir im nächsten Jahr mit dem neuen Auto den Sieg holen.“

### **Sheldon van der Linde**

„Ich bin natürlich ebenso sehr zufrieden, denn bei dieser Ausgangslage (Startplatz 25) hat keiner von uns damit gerechnet letztlich auf dem Podium zu landen. Die letzte Runde war sogar unsere schnellste Runde, was beweist, wie gut das Auto bis zum Schluss funktioniert hat. Vielen Dank auch an das gesamte Team für die tolle Mannschaftsleistung. Der Abbruch kam genau zum richtigen Zeitpunkt, denn die Sicherheit hat oberste Priorität.“

### **Maximilian Götz**

„Ich bin super happy, dass wir das Rennen überstanden haben. Wir konnten zeigen, dass wir absolut konkurrenzfähig sind und mit unserem AMG auch richtig gut fighten können. Allerdings hat das Rennen leider auch gezeigt, wo wir unsere Schwächen haben. Bzgl. BOP muss ich sagen, dass wir leider auf der Döttinger Höhe nicht wirklich überholen konnten und eher von hinten aufgefressen wurden, das ist etwas schade, da dieser Teil der Strecke sich sonst hervorragend zum gefahrlosen Überholen eignet. Aber wir nehmen unsere Performance auch als Ansporn, an uns zu arbeiten. Wir müssen das Rennen jetzt ana-

lyisieren und herausfinden, warum die Porsche-Jungs am Ende 1 min vor uns waren. Natürlich spielt auch das Glück hier in der grünen Hölle immer noch eine entscheidende Rolle. Unsere Vorbereitung für die 24h 2022 beginnt schon jetzt, denn unser Anspruch ist es ganz oben zu stehen. Beim Überunden gehst du bei einem 3,5h Rennen natürlich ein viel höheres Risiko ein, als wenn du 24h Zeit hast. Aber dafür, dass wir alle gepusht haben, gab es erstaunlich wenig Unfälle beim Überholen.“

### **Daniel Juncadella**

„Mit einem Podestplatz kann man natürlich immer zufrieden sein. Als Fahrer, Team und Marke kommst du natürlich nicht hierher, um Dritter zu werden, du willst gewinnen. Das wir als Neunter gestartet sind, macht den dritten Platz aber zu einer doch ganz guten Leistung.“

### **Raffaele Marciello**

„Mein Manöver war ohne Zweifel wirklich riskant, aber es war absolut fair und danke auch an den Falken-Porsche, dass er mir den Platz gelassen hat und so fair gekämpft hat. Ich bin ihm einige Runden gefolgt und konnte so sehen, wo wir Vorteile haben und wusste dann genau, wo ich den Überholversuch starten muss.“

Text: ADAC Nordrhein | Fotos: Gruppe C



Von links: Sheldon van der Linde, Marco Wittmann, Connor De Phillippi, Martin Tomczyk, Daniel Juncadella, Raffaele Marciello und Maximilian Götz.



Rennleiter Walter Hornung mit Anni Geishecker vor der Gedenktafel zu Ehren ihres Mannes.



## Im Gedenken an Peter Geishecker

Am 30. März diesen Jahres verstarb Peter Geishecker, der als Rennleiter und Orgaleiter über Jahrzehnte das 24h-Rennen prägte. Unter der Führung des gebürtigen Kölners wurde die Veranstaltung zum größten Rennen der Welt. Zu seinem Gedenken wurde beim 24h-Rennen eine Tafel am Eingang zur Rennleitung enthüllt. „Hier fungierte Peter Geishecker von 1981 bis 1995 selbst als Rennleiter“, erzählt der heutige Rennleiter Walter Hornung. „Die Gedenktafel ist nun gut sichtbar für jeden, der den Arbeitsbereich der Race-Control betritt.“ Zudem wurde vor dem Start zum 49. ADAC TOTAL 24h-Rennen eine Gedenkminute im Rahmen der Segnung der Teilnehmer durch Pfarrer Kons abgehalten.

## Eine Runde für Sabine Schmitz

Vor dem Top-Qualifying am Freitagabend drehte der legendäre „Eifelblitz“ in Gedenken an Sabine Schmitz eine Runde über die Nordschleife. Am Steuer saß Johannes Scheid, der zusammen mit Sabine Schmitz das 24h-Rennen 1996 und 1997 gewann. Bei dem Rennwagen handelt es sich um eine originalgetreue, von BMW M Motorsport aufgebaute Replika des damaligen Gruppen-N-BMW M3 E36 mit seinem 3,2-Liter-Motor. „Es ist eine große Ehre für mich, die Demorunde in dem Eifelblitz zu fahren. Aber ich stehe dabei nicht im Vordergrund“, sagt Scheid. „Es geht darum, Sabines außergewöhnliche Leistungen – vor allem hier in der Grünen Hölle – zu würdigen. Das hat sie verdient. Wir hatten gemeinsam fantastische Jahre. Gerade an die Zeit um 1996 erinnere ich mich sehr gerne zurück.“ Gefahren wurde die Ehrenrunde im Anschluss an das Training der Tourenwagen-Legenden mit Start in der Boxengasse, wo die Teams des 24h-Rennens Spalier standen.



Johannes Scheid auf der Ehrenrunde in Gedenken an Sabine Schmitz.



## Das Geschehen in den Klassen

200. Sieg für BMW, zwei Erfolge für Wolfgang Weber und gleich fünf Piloten, die zum dritten Mal in Folge gewannen: In den 24 Klassen des **ADAC TOTAL 24h-Rennens** ging es einmal mehr spannend und abwechslungsreich zu.

4<sup>43</sup> Männer und sieben Frauen gingen hier mit 121 verschiedenen Fahrzeugen an den Start. Ältester Teilnehmer war Olaf Beckmann mit 74, jüngster Sami-Matti Trogen mit 19 Jahren und 21 Tagen. Mit 35 Boliden stellte Porsche die größte Fraktion vor BMW (30) und Mercedes-AMG (11). Michael Hess baute mit seinem 28. Start in Folge (33 insgesamt) seine Rekordserie weiter aus. Mit seinem 30. Start ist Ralf-Peter Bonk erst der fünfte Aktive, der vorn eine Drei stehen hat. Einsam an der Spitze rangiert natürlich weiterhin Volker Strycek, der heuer bereits zum 43. Mal mit von der Partie war.

**Klasse AT – alternative Treibstoffe, gestartet: 4, gewertet: 4, nicht gewertet: 0**

Auf dem Papier war es der fünfte Sieg

in Serie für Four Motors Bioconcept-Car. Unterm Strich war es aber auch der schwerste, denn die Konkurrenz war dieses Jahr sehr stark. Allen voran die neu aufgebaute Fly&Help-Dodge Viper von Bernd Albrecht, Reinhard Schall, Dirk Riebensahm und Sebastian Asch, die auch zahlreiche Führungsarbeit leistete. Ein Haarriss in einer Servo-Leitung kostete 21 Minuten – somit nur Rang drei.

Im Four Motors-teaminternen Duell leistete der Cayman GT4 gegenüber dem 911 GT3 Cup lange Zeit erhebliche Gegenwehr und führte auch zwischendurch. Im Ziel fehlten Matthias Beckwermert, Henrik Bollerslev, Welf Hermann und Immanuel Vinke knapp neun Minuten, davon 6.21 Minuten Zeitstrafen. Smudo, Thomas Kiefer und Charles Kauffmann fuhren mit dem Porsche 911 GT3 Cup ein fehlerfreies

Rennen und belegten darüber hinaus den 42. Gesamtrang. Nach viel Pech in den letzten Jahren, war der Ford Mustang von Ralph Caba, Oliver Sprungmann und Michael Mohr gut unterwegs und wurde mit nur fünf Runden Rückstand Vierter.

**Klasse BMW M240i Racing Cup, gestartet: 2, gewertet: 2, nicht gewertet: 0**

In der ehemals stark frequentierten Klasse, stellten sich dieses Mal nur zwei Starter der Herausforderung. Mit vier Runden Vorsprung behielten Herwarth Wartenberg jr., Thomas Ardelt, David Drinkwater und Simon Paul Klemund im Adrenalin-BMW schließlich die Oberhand. Das Quartett hatte nach dem ersten Qualifying von der neuen Regelung Gebrauch gemacht und das Fahrzeug getauscht. Für Ardelt war es



**AT**



**M240i**

übrigens der erste Klassensieg seit 2003. Platz zwei ging an Sorg Rennsport mit den Fahrern Luis Ramirez, Christopher Allen, Harald Rettich und Fabrice Reicher.

**Klasse Cup 3 – Porsche Cayman Cup, gestartet: 10, gewertet: 8, nicht gewertet: 2**

Nach der knappen Niederlage aus dem Vorjahr, revanchierte sich Fabio Grosse in diesem Jahr: Klassensieg zusammen mit Max Kronberg und Ben Bünnagel, der in 2020 mit Black Falcon gewann und somit die Cayman-Klasse verteidigte. Für G-Tech Competition war es der erste 24h-Klassensieg überhaupt. Mit 6,572 Sekunden, der knappsten Entscheidung des Tages abgesehen vom Hyundai-Fotofinish, musste sich das Mühlner-Team mit Thorsten Jung, Oskar Sandberg, Michael Rebhan und Marcel Hoppe knapp geschlagen geben. Rang drei ging an die Mühlner-Teamkollegen Janis Waldow, Andreas Patzelt, Sindre Setsaas und Dirk Vleugels.

Mit nur 42,852 Sekunden Rückstand folgten Karsten Krämer, Alexey Veremenko, Michael Grassl und Christopher Brück im KKrämer-Porsche. Und nur wei-

tere knapp 32 Sekunden später kreuzten Jürgen Vöhringer, Walter Schweikart, Daniel Blickle und Niklas Steinhaus am Steuer des W&S Motorsport-Cayman den Zielstrich. Black Falcon und die Fahrer Alexander Akimenkov, „Iceman“, Vasilii Selivanov und Dirk-Tobias Wahl wurden Sechster.

**Klasse Cup 5 BMW M2 CS, gestartet: 6, gewertet: 5, nicht gewertet 1**

Trainingsbestzeit, schnellste Rennrunde und viele Stunden Führungsarbeit: Torssten Schubert, Michael von Zabiensky, Marcel Lenerz und Christopher Dreyspring dominierten eigentlich. Wenn da nicht der leere Tank um 20:18 Uhr gewesen wäre ... Mit Luft vor der Benzinpumpe, strandete der M2 in der Hohenrain-Schikane. Aus einer Runde Vorsprung wurden zwei Runden Rückstand und Platz fünf zum Zeitpunkt des Abbruchs. Das Quartett knöpfte der Spitze nach dem Neustart eine Runde ab, aber mehr als Platz drei mit 2:18 Minuten Rückstand auf den Zweiten war nicht mehr möglich.

Nach dem Pech der Schubert-Crew, übernahmen die Routiniers Einar Thorsen,

Charles Oakes, Rudi Speich (erster Sieg seit 2008) und Roland Waschkau im Adrenalin-BMW das Kommando und siegten mit Rundenvorsprung. Mit einem Schnitt von 56,25 Jahren bildete das Quartett das drittälteste Team des Startfeldes. Rang zwei ging an die Bonk-Hofor-Mannschaft mit Rainer Partl, Jürgen Meyer, Michael Bonk und Markus Fischer. Der im Vorjahr siegreiche M2 des MSC Wahlscheid, jetzt pilotiert von Klaus Faßbender, Sven Markert, Andreas Tasche und Christoph Hewer, wurde nur Fünfter.

**Klasse Cup X – KTM X-Bow Cup, gestartet: 7, gewertet: 7, nicht gewertet: 0**

Nach einigen technischen Problemen im Training, liefen alle sieben KTM im Rennen wie die berühmten Schweizer Uhrwerke. Lediglich Kaltverformungen bremsen die österreichischen Renner. Die GTX spielten natürlich ihren Leistungsvorteil gegenüber den GT4 aus und feierten einen Doppelsieg. Eine Klasse für sich waren Reinhard Kofler sowie Johannes und Ferdinand Stuck, die mit 55 Runden den Cup-Sieg feierten und mit nur vier



**CUP 3**



**CUP 5**



**CUP X**



**SP10**

Runden Rückstand auf den 21. Gesamtrang vorfuhren. Mit einem Umlauf weniger, kamen „Dieter Schmidtman“, Christoph Breuer, Heiko Hammel und Tim Heine- mann auf den zweiten Platz.

Das Podium komplettierte der beste GT4 von Teichmann Racing mit Georg Griesemann, Maik Rönnefarth, Yves Volte und Tim Sandtler. Bereits im 24h-Classic-Rennen waren Breuer und Griesemann gegeneinander angetreten, auch dort mit dem besseren Ende für den Erstgenannten.

**Klasse SP2T – 24h Spezial bis 1600 ccm mit Turbolader, gestartet: 1, gewertet: 1, nicht gewertet: 0**

Das kleinste und kürzeste Auto im Starterfeld sorgte für reichlich Wirbel und viel Freude bei den Fans vor Ort: Der Hyundai i20 N mit Kai Jordan, Markus Lungstrass, Marc Ehret und Guido Naumann drehte 44 Runden und kam auf den 89. Gesamtrang. Die Spezialität der „Pocket Rocket“: In jeder Kurve wurde das hintere innere Beinchen gehoben.

**Klasse SP3 – 24h Spezial bis 2000 ccm, gestartet: 4, gewertet: 2, nicht gewertet: 2**

Das Toyota Gazoo Team Thailand feierte den zweiten Sieg in Folge mit Grant Supaphongs, Chen Jian Hong und Naoki Kawamura. Nur in der Anfangsphase oder später boxenstoppbedingt gab das Trio im Corolla Altis kurz die Führung ab. Mit einer Runde Rückstand belegten die Belgier Kurt Dujardyn, „Brody“, Jacques Derenne und Oliver Muytjens im Pit Lane-Toyota GT86 Rang zwei. Die Vorjahreszweiten Sutti- pong Smittachartch, Nattavude Charoen- sukhwatana, Manat Kulapalanont und Nattapong Hortongkum komplettierten im zweiten Thailand-Toyota das Podium.

Den meisten Applaus aller Teilnehmer bekamen bei der Startaufstellung die anderen beiden SP3-Starter: Der Dacia Logan von Ollis Garage sowie der Beckmann-Opel Manta. Der erste 24h-Start der rumänischen Limousine mit dem großen Kofferraum endete nach problemloser Fahrt mit dem vierten Platz. Oliver Kriese, Michael Lachmayer, „Doom“ und Mikhail Charoudin fuhren sehr umsichtig,

machten immer schön Platz und schafften immerhin 41 Runden. Die routinier- teste (100 Starts), erfolgreichste (24 Klas- sensiege) und älteste (Schnitt 63,5 Jahre) Mannschaft des Wochenendes, bestehend aus Hans-Olaf Beckmann, Peter Hass, Volker Strycek und Jürgen Schulten im Opel Manta, musste in der dritten Runde nach dem Re-Start aufgeben. Beim Anbremsen der Hohenrain-Schikane kollidierte Jürgen Schulten mit Maro Engel im Mercedes-AMG. Der GT3-Pilot entschuldigte sich später auch vor laufenden Kameras für sein Malheur.

**Klasse SP3T – 24h Spezial bis 2000 ccm mit Turbolader, gestartet: 5, gewertet: 5, nicht gewertet: 0**

Ein klarer Sieg ohne Gegentor für Max Kruse Racing. Die beiden VW Golf GTi TCR des Profi-Fußballers beherrschten ihre Gegner sowohl in der Defensive als auch in der Offensive. Mit sieben bzw. sechs Toren, pardon Runden, Vorsprung ließen sie der Konkurrenz keine Chance. Benjamin Leuchter, Andreas Gülден, Christian Gebhardt und Nick Hancke siegten vor Frédéric



**SP2T**



**SP3**



ric Yerly, Matthias Wasel, Jasmin Preisig und Gustavo Xavier. Das man mit einem seriennahen Opel Astra J Cup noch aufs Podium fahren kann, zeigten Tobias Jung, Carlos Antunes Tavares, Francois Wales und Jean-Philippe Imparato von TJ-Racing. Sie schafften einen Umlauf mehr als der Carlsson-Hyundai i30N mit Markus Löw, Dan Berghult und Andrew Engelmann.

**Klasse SP4 – 24h Spezial bis 2500 ccm, gestartet: 2, gewertet: 1, nicht gewertet: 1**

Dritter Sieg in Folge für MRC Raceworld in dieser leider immer recht dünn besetzten Klasse. Von den Vorjahrespiloten war allerdings keiner mehr mit von der Partie. Carsten Meurer, Volker Schackmann und Klaus Müller bildeten das erfolgreiche Trio im BMW 325i. Für Müller war es der erste Klassensieg seit 2005.

Christian Schotte, Serge van Vooren und Sebastian Schemmann hatten gegen 19:30 Uhr eine unglückliche Kollision mit Tracy Krohn im Porsche vor Klostersal, die für beide in den Leitplanken endete. Zum Re-Start stand der Schotte-BMW 325i

zwar wieder in der Startaufstellung und sah auch die Zielflagge, doch aufgrund der zurückgelegten Distanz erfolgte keine Wertung.

**Klasse SP4T – 24h Spezial bis 2500 ccm mit Turbolader, gestartet: 3, gewertet: 2, nicht gewertet: 1**

Yann Munhowen, Alain Pier und Peter Cate wiederholten ihren Vorjahressieg, dieses Mal unterstützt von Jacek Pydys im Köppen-Porsche Cayman #86. Nach einem spannenden und abwechslungsreichen Rennverlauf hatte das Quartett gerade einmal 1:24 Minuten Vorsprung auf die Markenkollegen Ralf Zensen (25. Start), Fabian Peitzmeier, Christian Alexander Dannesberger und Michael Küke. Den zweiten Köppen-Porsche #87 von Andreas Schafitzl, Ernst Thriene und Stefan Branner verschrotte Letztgenannter um 19:25 Uhr bei einem mehrfachen Überschlag vor der Hohenrain-Schikane.

**Klasse SP6 – 24h Spezial bis 3500 ccm, gestartet: 1, gewertet: 1, nicht gewertet: 0**

Hofor Racing by Küpper Racing hatte 2017 bereits einen Doppelsieg in der SP6 gefeiert. Damals aber saß Familie Kroll „nur“ im zweitplatzierten BMW M3 CSL. Doch jetzt, bei der neunten Teilnahme, gab es endlich den ersten Klassensieg für die Schweizer Familie.

Auch wenn sie dieses Jahr der einzige Starter waren, soll das ihre Leistung und den Erfolg nicht schmälern. Martin und Michael Kroll sowie Michaels Tochter Chantal Prinz teilten sich die Lenk radararbeit mit dem Österreicher Gustav Engljähringer. Die Vier lieferten einen Null-Fehler-Job ab, drehten 45 Runden und kamen immerhin auf den 86. Gesamtrang.

**Klasse SP7 – 24h Spezial bis 4000 ccm, gestartet: 4, gewertet: 2, nicht gewertet: 2**

Die sonst so zuverlässigen Zuffenhau-sener 911 GT3 Cup wurden dieses Jahr stark gebeutelt: Zum einen schrumpfte die Klasse erheblich und zum anderen kam nur einer ohne Probleme durch. Das waren die Vorjahressieger von Huber Motorsport: Hans Wehrmann, Ulrich Berg, Marco van





**SP8**



**SP8T**

Ramshorst und Alexander Mies. Sie fuhren einen ungefährdeten Sieg mit zehn Runden Vorsprung heraus. Zwei Unfälle warfen die Zweitplatzierten Bill Cameron, Ralf-Peter Bonk (30. Teilnahme) und Arno Klasen weit zurück.

Nicht ins Ziel kam der RPM-Porsche von Tracy Krohn, Niclas Jönsson, Patrick Huisman und Mario Farnbacher, nachdem Krohn gegen 19:30 Uhr vor Klostertal mit dem Schotte-BMW #105 kollidierte und mächtig abflog. Die größten Pechvögel des Rennens waren der Langenfelder Robin Chrzanowski, Kersten Jodexnis, Peter Scharmach und Max Koch. In der zweiten Runde sorgte ein Motorbrand für einen Totalschaden.

**Klasse SP8 – 24h Spezial bis 6200 ccm, gestartet: 2, gewertet: 1, nicht gewertet: 1**

Zweiter Sieg in Folge für WS Racing, dieses Mal aber mit dem Damenteam Carrie Schreiner, Celia Martin, Pippa Mann und Christina Nielsen am Steuer des Giti-Audi R8 LMS. Darüber hinaus sicherten sich die Vier die Pole-Position im Qualifying und markierten auch die schnellste Runden-

zeit. Zum Zeitpunkt des Abbruchs führte der Ring Racing-Lexus mit Taketoshi Matsui, Klaus Völker, Wilhelm Weirich und Turbo Asahi mit rund 2:30 Minuten.

Die Entscheidung fiel gegen 13:50 Uhr, als Matsui mit demoliertem Frontpartie an der Box auftauchte. 13 Minuten dauerte die Reparatur. Im Ziel musste sich die Lexus-Mannschaft um eine Runde plus drei Minuten geschlagen geben. Es wäre bis zum letzten Meter noch spannend geblieben.

**Klasse SP8T – 24h Spezial bis 4000 ccm mit Turbolader, gestartet: 2, gewertet: 2, nicht gewertet: 0**

Auch wenn sich diese Klasse im Vergleich zum Vorjahr quantitativ halbierte: Die beiden verbliebenen Mercedes-AMG GT4 lieferten sich ein großartiges Duell. Am Ende behielt Black Falcon mit 34,435 Sekunden Vorsprung knapp die Oberhand gegenüber Schnitzelalm. Besonders groß war die Freude bei Mike Stursberg, der beim 13. Start endlich seinen ersten Klassensieg feierte. Im Vorjahr waren der Wermelskirchener und Mustafa Mehmet Kaya noch Zweiter geworden, neu im Team waren dieses Mal Gabriele Piana und Ersin Yücesan.

Schnitzelalm setzte auf viel Erfahrung, denn Jörg Viebahn, Peter Posavac, Andreas Weiland und Guido Wirtz hatten vor dem Start zusammen 53 Starts beim ADAC-Marathon auf dem Konto. Die beiden schnellsten Autos des gesamten Feldes, gemessen an der Höchstgeschwindigkeit auf der Döttinger Höhe, fuhren ohne das kleinste Problem auf die Gesamtplätze 26 und 29.

**Klasse SP9 – GT3-Fahrzeuge, gestartet: 34, gewertet: 23, nicht gewertet: 11**

Die GT3-Fahrzeuge stellten etwas mehr als ein Viertel des gesamten Starterfeldes. Aber genau die Hälfte aller nichtgewerteten Teilnehmer kam auch aus dieser Klasse. Viele Unfälle und Kollisionen prägten das Geschehen in der SP9, welches sicher auch an der kurzen Renndistanz und dem 3,5 Stunden-Sprintrennen bis zum Zielstrich lag.

Die Entscheidung zugunsten des siegreichen Manthey-Porsche #911 fiel in der 54. Runde. Zum 17. und letzten Mal wechselte nach den finalen Boxenstopps die Führung, am Ende hatten Matteo Cairoli,



**SP9**



**SPX**



**TCR**



**V3T**

Michael Christensen und Kévin Estre 8,817 Sekunden Vorsprung auf Connor De Philippo, Martin Tomczyk, Sheldon van der Linde und Marco Wittmann im ROWE-BMW #98.

Spannend wurde es im Kampf um die Plätze drei bis sieben, die beim Zielstrich gerade einmal durch 5,6 Sekunden getrennt waren. Für das erste Podium von GetSpeed sorgten Maximilian Götz, Daniel Juncadella und Raffaele Marciello im Mercedes-AMG #7, die in der drittletzten Runde den Falken-Porsche #44 mit Klaus Bachler, Martin Ragginger, Sven Müller und Alessio Picariello überholen konnten. Es folgten der Car Collection-Audi #2 von Christopher Haase, Patric Niederhauser und Markus Winkelhock, der Schubert-BMW #20 mit Jesse Krohn, Jens Klingmann, Alexander Sims und Stef Dusseldorp sowie Jules Gounon, Fabian Schiller und Matthieu Vaxivière im zweiten GetSpeed-Mercedes #8.

Über den Sieg in der ProAm-Wertung und den achten Platz insgesamt jubelte Huber Motorsport. Die Gentlemen Philipp Neuffer und Stefan Aust waren hierbei tatkräftig von Nico Menzel und Marco

Seefried unterstützt worden. Klaus Bachler, Dirk Werner, Thomas Preining und Lance David Arnold brachten als Neunte auch den zweiten Falken-Porsche #33 in die Top Ten. Nach dem Pech im Vorjahr, gab es dieses Mal zufriedene Gesichter bei 10Q Racing über den zehnten Platz, den die Piloten Kenneth Heyer, Thomas Jäger, Yelmer Buurmann und Dominik Baumann herausfuhren.

59 Runden bedeuteten einen neuen 24h-Minusrekord, der alte datierte aus dem Jahr 1992 mit 76 Runden. Trotz der kurzen Distanz, wechselte 17 Mal die Spitze und sechs verschiedene Fahrzeuge lagen auf Rang eins. Die meiste Führungsarbeit leistete der Manthey-Porsche #911 mit 20 Runden gefolgt vom HRT-Mercedes #4 (18 Rd.) und den Vorjahressiegern im ROWE-BMW #1 (11 Rd.), die mittags wegen eines Elektrikdefektes ausfielen. Sechs Runden führten die Teamkollegen in der ROWE-#98, drei Umläufe lang führte der Huber-Porsche #23 und einmal, nach sechs Runden, hatte GetSpeed #7 die Nase vorn.

Zu den Pechvögeln gehörte zweifelsohne die Frikadelli-Mannschaft, denen beide Porsche ausfielen: #30 mit defekter

Servolenkung und #31 nach Kollision. Dries Vanthoor versenkte den aussichtsreichsten Phoenix-Audi #15 im Metzgesfeld. Beide HRT-Mercedes schieden nach Unfällen von Maro Engel (#4, Hohenrain) und Hubert Haupt (#6, Klostersalpe) aus. Kelvin van der Linde ging im Land-Audi #29 an der Hohen Acht erst die Straße aus und wurde dann vom Rutronik-Porsche #3 noch getroffen: Aus für beide. Das BMW-Junior-Team, der M6 #77, rollte ohne Vortrieb bergab Richtung Wehrseifen, als der Frikadelli-Porsche #31 ins Heck krachte. Nach nur vier Runden parkte bereits der Octane126-Ferrari #26 mit defekter Lenkung. Nach starkem Training, spielten beide Lamborghini im Rennen dann leider keine Rolle mehr.

**Klasse SP10 – GT4, gestartet: 7, gewertet: 7, nicht gewertet: 0**

Mit sieben Fahrzeugen von fünf Herstellern erlebte die GT4-Klasse eine Renaissance. Und vom Rennverlauf her war es vielleicht die spannendste Klasse des Wochenendes: Mehr als die Hälfte der Teams durfte Führungsluft schnuppern und im Ziel waren die ersten Vier nur



**V4**



**V5**



**V6**



**SP PRO**

durch 2.22 Minuten getrennt. Das bessere Ende hatte schließlich Schnitzelalm Racing für sich, obwohl – oder gerade weil – mit Marcel Marchewicz und Marek Böckmann nur zwei der vier Piloten zum Einsatz im Mercedes-AMG GT4 kamen.

Ein Fotofinish gab es im Kampf um Platz zwei zwischen den beiden Erstplatzierten des Vorjahres. Die Reihenfolge lautete auch dieses Mal Hofor-Bonk-BMW vor Allied-Porsche, die Differenz betrug aber nur 0,270 Sekunden! Den M4 lenkten Michael Schrey, Michael Fischer, Gabriele Piana und Stefan Landmann, im Cayman-Cockpit nahm das mit durchschnittlich 21,5 Jahren jüngste Team des Wochenendes Platz: Nicolaj Möller-Madsen, Dennis Fetzer, Luca-Sandro Trefz und Joel Sturm. Piana konnte Möller-Madsen erst in der letzten Runde überholen.

Michael Hess kam mit seinen Teamkollegen Alexander Walker sowie Guido und Maxime Dumarey nach mehreren Problemen am PROsport-Aston Martin nur auf Rang sieben. Der Pilot des Dürener Motorsportclubs war zum 33. Mal dabei. Mit zwei weiteren Starts würde der 52-jährige zu Uwe Reich auf Platz zwei in der ewigen Bestenliste vorrücken.

**Klasse SP-PRO – 24h Spezial mit Luftmengenbegrenzer, gestartet: 1, gewertet: 0, nicht gewertet: 1**

Für Noah Nagelsdiek, Florian Naumann, Carlos Rivas und Hendrik von Danwitz war mit dem Black Falcon-Porsche 911 GT3 Cup MR schon in der vierten Runde das Rennen zu Ende. Bei einsetzendem Regen kam Nagelsdiek im Schwedenkreuz von der Fahrbahn ab und krachte gegen die Leitplanken.

**Klasse SP-X – Experimentalfahrzeuge, gestartet: 2, gewertet: 2, nicht gewertet: 0**

Nüchtern betrachtet, siegte der Space Drive-Mercedes-AMG #25 von Dominik Farnbacher, Darren Turner, Tim Scheerbarth und Philipp Ellis mit einer Runde Vorsprung vor dem Glickenhaus-SCG 004c mit Thomas Mutsch, Felipe Fernández Laser, Franck Maillieux und Richard Westbrook. Doch beide SP-X-Teilnehmer hatten eine Mission.

Denn mit dem Mercedes absolvierte erstmals ein GT3-Fahrzeug ohne mechanische Verbindung zwischen Lenkeinheit und Lenkgetriebe das 24h-Rennen. Der Technologieträger von Schaeffler Paravan kam zudem auf den 16. Gesamtrang.

Die Scuderia Cameron Glickenhaus wollte eigentlich mit um den Gesamtsieg kämpfen. Doch die BoP-Einstufung verteilte dieses und das Fahrerquartett war oft über dem Limit unterwegs: Kollision in Aremberg, Dreher mit leichtem Einschlag in Klostertal, Leitplankentreffer nochmal in Aremberg und ein Dreher in der Good-year-Kehre waren die Bilanz der ersten fünf Rennstunden.

**Klasse TCR – TCR International Series, gestartet: 5, gewertet: 4, nicht gewertet: 1**

Nach zuletzt zwei Honda-Erfolgen, drehte Hyundai dieses Mal den Spieß um und feierte einen Doppelsieg. Dank eines gestellten Foto-Finishes betrug der Abstand nicht mehrere Minuten, sondern nur 0,24 Sekunden zwischen Marc Basseng, Manuel Lauck und Moritz Oestreich im Elantra N #830 vor Luca Engstler, Hendrik Still und Jean Karl Vernay im i30 N #831.

Dominik Fugel, Tiago Monteiro, Cedric Tötz und Nestor Girolami hatten im Fugel-Honda Civic nur eine Runde Rückstand und ließen während des gesamten Rennverlaufes dem Hyundai-Duo keine Chance, das Tempo zu drosseln. Rang vier ging mit Hermann Bock, Max Partl und Alexander Prinz im Bonk-Cupra Leon an das beste Privatteam. Wegen eines Getriebeschadens mussten Michael Paatz, Jürgen Nett (31. Start), Joachim Nett und Mikel Azcona den mathilda-Leon nach 21 Runden abstellen.

**Klasse V2T – Produktionswagen bis 2000 ccm mit Turbomotor, gestartet: 9, gewertet: 9, nicht gewertet: 0**

Von Beginn an dominierten die Pole-Setter von FK Performance das Geschehen: Christian Konnerth, Ranko Mijatovic, Moritz Oberheim und Miklas Born bauten im BMW 330i kontinuierlich die Führung aus. Zum Zeitpunkt des Abbruchs betrug der Vorsprung 10:55 Minuten auf den Adrenalin-BMW #330i mit Philipp Stahlschmidt, Christopher Rink, Danny Brink und Daniel Zils. Bedingt durch den Abbruch und den Neustart schmolzen knapp elf Minuten auf rund 40 Meter zusammen.

Ein munteres Bäumchen-Wechsel-Dich-Spiel entwickelte sich und mehrfach wechselte die Führung. Am Ende war es dann Moritz Oberheim, der den FK-BMW mit 25,573 Sekunden Vorsprung ins Ziel lenkte. Ein hochverdienter Sieg, gerade auch wegen des großen Abstandes im ersten Rennteil.

Der zweite Adrenalin-BMW #331 von Jacob Erlbacher, Marvin Kobus, Philipp Leisen und Yannick Fübriich komplettierte



das Podium. Kobus hatte mit diesem Fahrzeug übrigens donnerstags in der RCN bereits die Klasse gewonnen. Knapp sechs Minuten dahinter wurde der Manheller-BMW #160 von Kurt Strube, Yutaka Seki, "Moritz" und Carsten Knechtges als Vierter abgewinkt. Auf den Plätzen fünf und sechs folgten die beiden Sorg-BMW 330i.

### **Klasse V3T – Produktionswagen bis 3000 ccm mit Turbolader, gestartet: 1, gewertet: 1, nicht gewertet: 0**

Für den Klassensieg brauchten Wolfgang Weber, Rüdiger Schicht, Oliver Louisoder und Matthias Trinius nur anzukommen. Daher schielten die Vier mit dem Mathol-Porsche Cayman S mit mehr als nur einem Auge Richtung Gruppensieg. Doch nach nur acht Runden platzten diese Träume, eine Reparaturpause dauerte rund eine Stunde.

### **Klasse V4 – Produktionswagen bis 2500 ccm, gestartet: 3, gewertet: 3, nicht gewertet: 0**

Theoretisch könnte an dieser Stelle der gleiche Text abgedruckt werden wie in 2020. Denn es gab eins zu eins das gleiche BMW 325i-Duell um den Sieg und eins zu eins den gleichen Ausgang. QTQ Race Performance #151 und TM Racing #153 wechselten sich immer wieder an der Spitze je

nach Wetter, Boxenstopp oder Fahrerwahl ab. Final freuten sich Jürgen Huber, Simon Sagmeister, Florian Quante und Oliver Frisse im QTQ-BMW über den Klassensieg.

Die doppelte Vater-Sohn-Mannschaft Richard und Philip Gresek sowie Werner und Moritz Gusenbauer wurde für TM-Racing Zweiter mit einer Runde Rückstand. Die drei 24h-Debütanten Lucas Lange, Sascha Lott und Alexander Meixner kamen mit einer weiteren Runde Rückstand auf den dritten Platz.

### **Klasse V5 – Produktionswagen bis 3000 ccm, gestartet: 2, gewertet: 2, nicht gewertet: 0**

Nachdem in 2020 niemand in dieser Klasse startete, stellten sich dieses Mal zwei Porsche-Teams von rentzdrive und Adrenalin der Herausforderung. Letztgenannte waren natürlich die Favoriten, denn Vater Ulrich Korn und seine Söhne Tobias und Daniel sind seit Jahren in der RCN für vordere Platzierungen gut. Dazu kam Herbert von Danwitz, der zum 18. Mal startete.

Das Quartett hatte das Geschehen unter Kontrolle und mehrere Runden Vorsprung, als ein Unfall um 20:25 Uhr die Fahrt im Kesselchen beendete. Es war der einzige Ausfall eines Produktionswagen im gesamten Feld. Somit ging der Klassensieg an das andere Familienteam mit viel RCN-Erfahrung: Holger Gachot und seine

erst 22-jährige Tochter Sophia teilten sich die Lenkradarbeit mit Philip Ade und Mike Schmit.

### **Klasse V6 – Produktionswagen bis 3500 ccm, gestartet: 3, gewertet: 3, nicht gewertet: 0**

Das Duell Mathol gegen Adrenalin fand heuer seine Fortsetzung. Und es endete auch mit einem ähnlichen Ergebnis wie im Herbst 2020. Wolfgang Weber, der somit als einziger zwei Klassensiege feierte, Alexander Fielenbach, Wolfgang Kaufmann und Ioannis Smyrlis gewannen im Mathol-Cayman S mit einer Runde Vorsprung vor dem Adrenalin-Porsche mit Lutz-Marc Rühl, Christian Büllsbach, Guido Heinrich und Daniel Zils.

„In Memoriam Manfred Schlaug“ gingen Xavier Lamadrid jr. und sr., Massimiliano Girardo und Nicolas Abril ins Rennen. Denn Teamchef Manfred Schlaug verstarb plötzlich und unerwartet Anfang Mai. Kurzerhand übernahm H&S Racing rund um Oliver Schumacher den Einsatz des Porsche Cayman. Die internationale Mannschaft zeigte, bis auf drei Zeitstrafen für diverse Vergehen, eine gute Leistung und büßte gegenüber den Klassensiegern nur vier Runden ein.

Text: Jörg Ufer | Fotos: Gruppe C



V2T



Eine Fahrt ins Blaue – Faserleinfeld in der Blüte.

## Die „Grüne Hülle“

Es scheint nur eine Kleinigkeit in der Überschrift zu sein, die anders ist. Aber genau die macht den Unterschied. Das Team **Four Motors Bioconcept-Car** testet in der „Grünen Hölle“ innovative Materialien, alternative Treibstoffe und Technologien.

**E**in fiktiver Blick in die nahe Zukunft: Wenn Jürgen auf seinen gut 400 PS Platz nimmt, ist für ihn die Welt in Ordnung. Auf seinem organisch-biologisch bewirtschafteten Bauernhof ist er der Chef im Ring. Der Wind streicht durch die wogenden Flachs-Felder. Jetzt in der Blütezeit ist dieses besondere Gewächs zwischen den übrigen Ackerfrüchten ein optischer Anziehungspunkt. Himmelblau wie der wolkenlose Horizont. Der Flachsanbau – oder bis zur Ernte richtiger der „Faserleinanbau“ – feiert eine Renaissance in Deutschland und Europa. Für die automobile Welt bekommt der Ausspruch „eine Fahrt ins Blaue machen“ eine beson-

dere Bedeutung. Und für Bauer Jürgen ist es ganz selbstverständlich, dass sein Schlepper aus Biofasern hergestellt wird, die er selbst erzeugt. Denn schließlich kommt das Gemüse, das er anbaut, auch auf den Tisch der Familie.

### *Die Kindertage des Nürburgrings*

Was das mit Rennsport und dem Nürburgring zu tun hat? Die Tradition, Motorsport nicht nur für packende Wettbewerbe und Zuschauer-Events zu nutzen, ist so alt wie der Ring selbst. Schließlich wurde er 1927 nicht als reine Rennstrecke konzipiert, sondern höchst offiziell als ‚Erste Deutsche Gebirgs-, Renn- und Prüfungsstraße‘

eingeweiht. Die Gründerväter wollten eine Teststrecke, „welche auch der Automobilindustrie wertvolle Dienste in der Vervollkommnung der Motorfahrzeuge und damit der Allgemeinheit leisten könne“, wie es z.B. im Programmheft zur Eröffnungsfeier hieß. Exakt in diesem Verständnis war z. B. die ursprüngliche Steilstrecke in der Nähe des Caracciola-Karussells mit ihren 27 Prozent Steigung als besondere Herausforderung für Mensch und Maschine geplant.

Zur Einweihung des Rings 1927 wurde in Richtung Automobilindustrie mit zeitgemäßen Rekordmarken geworben. Vom Start bis zum Ziel seien unglaubliche 700 Höhenmeter zu bewältigen. Nach nur sie-

ben Runden auf dem Ring werde somit der Gipfel des höchsten Bergs Europas erklimmen, des Mont Blanc.

*„Fahrzeuge, die bei Versuchsfahrten auf dem Nürburgring derartigen Anforderungen willig genügen, werden überall als Gebrauchswagen Verwendung finden können.“*

Programmheft Eröffnung 18.-19.6.1927

Extreme Streckengeometrie, kombiniert mit natürlichen Höhenprofilen und unkalulierbaren Witterungsbedingungen, die den Ring über nun knapp 100 Jahre berühmt gemacht haben. Das ist die Erklärung, wieso sich, lange bevor ‚Made in Germany‘ zum Synonym für das deutsche Nachkriegs-Wirtschaftswunder und seine Qualitäts-Produkte wurde, in der Automobilbranche ein wichtiges Gütesiegel rumgesprochen hatte: ‚Jeder lobt was Nürburgring erprobt‘.

### **Auf Pflanzenresten durch den Pflanzgarten: Bioconcept-Cars**

Zeitraffer in die Gegenwart: Mit seinem anspruchsvollen Kurs ist der Mythos Nürburgring nach wie vor eine Herausforderung für die Rennteams und für die Technik, die hier härtesten Bedingungen ausgesetzt wird. Auto- und Reifenhersteller geben sich daher bei Testfahrten auf dem Ring ebenso die Klinke in die Hand wie Zubehörfirmen und Zulieferer. Sprungtügel, unterschiedlichste Fahrbahnbeläge und Asphaltqualitäten, extreme Kurvenlagen und Spitzengeschwindigkeiten von knapp 300 km/h auf den Geraden bringen die Physik an ihre Grenzen.

In Sachen Testing unter Extrembedingungen ist auch das Four Motors Team um den Teamchef Thomas von Löwis auf dem Ring unterwegs. Seit 2003 testet der ehemalige DTM-Fahrer gemeinsam mit seinem Team, zu dem als prominente Gallionsfigur von Beginn an Smudo von den Fantastischen Vier gehört, in Sachen Umwelt- und Klimaschutz. Motorsport und Umweltschutz, die Quadratur

der Felge? Keineswegs, denn die Bioconcept-Cars von Four Motors sind rollende Klimaanlage im doppelten Sinne. Dabei spielte der ‚Smudo-Faktor‘ sowohl bei der Namensgebung des Rennteams eine zentrale Rolle als auch bei der Ausrichtung dieses besonderen Rennstalls. Rennsport und ressourcenschonende Technologien werden kombiniert – oder mit den Worten der Fantastischen Vier: „Mit freundlichen Grüßen. Die Welt liegt uns zu Füßen, Denn wir stehen drauf, Wir gehen drauf!“ Gefördert wird das Rennteam seit 2006 vom Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft über die Fachagentur Nachwachsende Rohstoffe.

### **Am Ende des Kohle-Zeitalters wird es Zeit für eine CO<sub>2</sub>-Vollbremsung**

Das Four Motors Team ist gerade zurück vom 24h-Rennen am Ring. Smudo drehte seine Runden in einem Porsche 911 GT3 Cup. Gemeinsam mit Tom von Löwis sowie den Team-Kollegen Thomas Kiefer und Charles Kauffman holte sich das Team den Klassensieg. Und es war ein Doppelsieg.



Bio-Faser Optik am Porsche des Four Motors Team.

Denn in der Kategorie ‚Alternative Treibstoffe‘ ging das Four Motors Team außerdem mit einem Porsche Cayman GT4 an den Start und holte mit diesem Fahrzeug den zweiten Platz im Klassement.

Das 24h-Rennen in der Eifel bedeutet Material-Testing unter den Bedingungen eines der härtesten Langstrecken-Rennen der Welt. In Sachen Nachhaltigkeit und CO<sub>2</sub>-Reduzierung testet das Team verschiedene Komponenten. Recyceltes High-Performance Motor- und Getriebeöl ist ebenso im Einsatz wie E20-Hochleistungskraftstoff mit 20 Prozent Bioethanol-Anteil. Bio-Leichtbauteile aus Rohstoffen, die auf dem Acker wachsen, gehören zu den optischen Auffälligkeiten, aus denen der Frontspoiler des Porsche, die Fronthaube, die Türen, der Heckflügel und die Heckpartie gefertigt sind. Brandneu ist eine Besonderheit an den Fahrzeugen: die weltweit erste CO<sub>2</sub> neutrale Alu-Felge.

Besonders die Vorteile der Fahrzeugteile aus nachwachsenden Rohstoffen sind vielfältig. Neben geringen Rohstoffkosten schätzen die Ingenieure, dass Biofasern anders als Carbon nicht splintern, sondern reißen. Ein wichtiger Faktor im Rennsport, aber auch im automobilen Individualmarkt. Dazu kommen technische Vor-

teile. Geradlinige Kanten sind im Produktionsprozess einfacher darstellbar als mit Carbonfasern. Dies ist ein wichtiges Plus für die spätere Serienfertigung. Durch die Zusammenarbeit mit Porsche wird außerdem die Berücksichtigung realer Produktionsbedingungen in der Automobilindustrie sichergestellt. Zugunsten der CO<sub>2</sub>-Bilanz und damit der Nachhaltigkeit wird bei der Herstellung von Pflanzenfasern aus Flachs im Vergleich zu Carbonfasern erheblich weniger Energie und CO<sub>2</sub> verbraucht.

### **Die Zukunft beginnt heute: mit Sonne segeln auf dem Ring?**

Wer sich nicht vorstellen kann, dass die Renn-Boliden auf dem Ring in Zukunft mit großen Propellern angetrieben werden, der wird sich wundern. Denn es gibt einen Haufen Ideen, die von Four Motors für die Zukunft als Test-Szenarien geplant sind. Darunter ist der Einsatz von Hybrid-Motoren inklusive Strom aus erneuerbaren Energiequellen ein sehr naheliegender Ansatz. Bremsen mit Belägen aus umweltschonenden Materialien stehen ebenso auf dem Projektplan wie die Integration von Solarpanels in die Fahrzeuge oder der Einsatz ressourcenschonender, langlebiger Reifen.

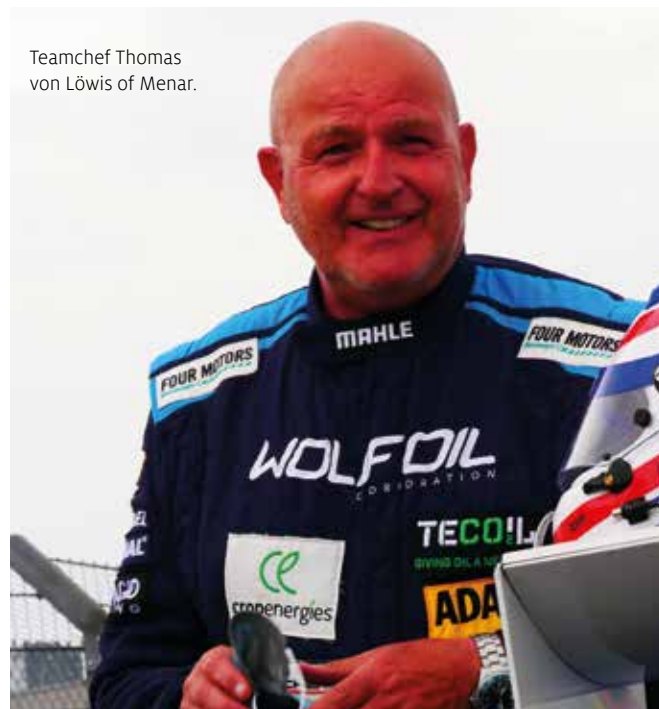
### **Made in Germany / tested @ Green Hell**

Für die Entwicklung nachhaltiger Bauteile und ressourcenschonender Technologien im Rennsport gibt es keine härtere Testumgebung als die Grüne Hölle. Die Extrembedingungen des Rennbetriebs liefern wichtige Informationen für die Königsdisziplin in der Automobilherstellung: die Serienfertigung. Four Motors um Tom von Löwis und Smudo gehören zu den Pionieren in dieser Disziplin. Sie kombinieren die Tradition der ‚Ersten Deutschen Gebirgs-, Renn- und Prüfungsstraße‘ mit den brennenden Fragen um Ressourcenschonung im Motorsport. ‚Made in Germany / tested @ Green Hell‘ hat das Potenzial für eine Marke, die für umweltschonende Mobilität steht – und das nicht nur im Rennsport, sondern in unserer kompletten automobilen Alltagsflotte. Denn grün muss nicht immer die Hölle sein ...

Text: Guido Urfei | Fotos: UFOP/H. Dietrich Habbe, FNR/Toni Alex, FNR/Johannes Nollmeyer, Gruppe C, Guido Urfei



Der nachhaltige Porsche gewann die Klasse AT.



Teamchef Thomas von Löwis of Menar.



**Oben:** Smudo ist das Aushängeschild des Teams Four Motors Bioconcept-Car. **Unten:** Die Karosserie der Rennfahrzeuge ist aus Bioverbundfaserstoffen.





## Saison-Highlight mit Wetterkapriolen

Die **ADAC 24h Classic** waren ein Abbild des großen Rennens: Zahlreiche Führungswechsel und turbulente Startphase, Renn-Unterbrechung wegen wechselnder Witterungsverhältnisse und am Ende drei Marken auf dem Podium.

Das im Rahmen des ADAC Total 24h-Rennens auf dem Nürburgring die 24h Classic stattfinden, hat schon Tradition. Seit Jahren ist das Rahmenrennen mit wunderschönen Autos aus mehr

als 60 Jahren Automobilgeschichte ein Garant für spannenden und spektakulären Motorsport. 2021 ging nun schon die 29. Auflage mit insgesamt 179 Fahrzeugen an den Start.

### *Favoritensterben und Wetterkapriolen*

Pünktlich um 10:00 Uhr wurde die erste von drei Startgruppen auf die Reise geschickt. Gleich am Start konnten sich die Busch



Start zum großen Revival der ehemaligen 24h-Fahrzeuge.

Zwillinge in ihrem TwinBusch Porsche deutlich absetzen, allerdings wurde die rasante Fahrt nach ca. einer Stunde abrupt gestoppt, da der Porsche #512 um 1 dB zu laut war. Die Führung übernahm zunächst der Porsche 911 RSR mit der Startnummer 502, wurde aber sofort von Michael Küke in einem weiteren Porsche 911 unter Druck gesetzt und ein spannender Fight um die Spitze zeichnete sich ab.

Nach rund 75 Rennminuten zeigte die Nordschleife wieder einmal ihre typische wankelmütige Witterung und im Bereich

Schwedenkreuz-Flugplatz setzte Regen ein. Fast im gleichen Moment musste der Gesamtführende Grieseman mit seinem Porsche 911 RSR nach einem Dreher in der Hohenrain-Schikane abstellen. Der mittlerweile sehr starke Regen sorgte in der Anfahrt Aremberg reihenweise für Abflüge, auch Vorjahres-Sieger Andreas Gülden crashte spektakulär durch das auf der Strecke stehende Wasser.

In der Folge entschied sich die Rennleitung zur Sicherheit aller, das Rennen mit der roten Flagge vorübergehend zu stop-

pen. Um 12:10 gingen die Fahrzeuge dann hinter dem Safetycar wieder auf die neue Einführungsrunde. Die Frage nach der richtigen Reifenwahl stellte sich in der ganzen Boxengasse, da die Bedingungen über eine Runde verteilt nicht unterschiedlicher sein konnten. Von knochentrockenen Bedingungen auf der GP-Strecke über heftigen Regen in Breitscheid und Kesselchen, Hagel in Metzgesfeld bis hin zu langsam abtrocknender Strecke mit Sonnenschein am Schwedenkreuz boten die 25 km Nordschleife alles, was es an Bedingungen gibt.

Zum Re-Start wurde es daher in der Boxengasse noch einmal richtig hektisch, da alle, die versucht hatten auf profillosen Slicks zu starten, auf die Regenreifen wechselten.

### **Turbulente zweite Startphase und Herzschlagfinale**

Die erste Runde nach dem Re-Start stand der turbulenten ersten Startphase in nichts nach. Bereits vor dem Restart sorgte in der Startgruppe zwei ein Mercedes mit einem Dreher ohne Einschlag am Schwedenkreuz schon für einen erhöhten Herzschlag. Dieser Streckenabschnitt war nach dem Re-Start auch der Schaupunkt eines spektakulären Unfalls. Der Golf GTI mit der #322 räumte nach einem Dreher den Porsche 911 RSR IMSA mit Ruben Zeltner am Steuer ab und beide Fahrzeuge schlugen heftig in die Leitplanken ein, was eine Code 60 zur Folge hatte. Der Opel Kadett C von Adrian und Jonas Rammele quittierte knapp 11 Minuten vor Ablauf der Zeit seinen Dienst und blieb antriebslos auf der Anfahrt Quiddelbacher Höhe mitten auf der Strecke stehen.

Die Rennleitung hatte bereits vor dem Re-Start das Fenster für den Pflichtboxenstopp aufgehoben. Dies führte zu etlichen Boxenstopps in den letzten zehn Minu-

ten der Rennzeit. So tauchte plötzlich acht Minuten vor Schluss der Porsche Carrera 964 Cup #495 mit Ivan Reggiani am Steuer an der Spitze des Klassements auf. Das Fahrzeug wurde auch nach den drei Stunden als erstes abgewunken. Da aber beim Pflichtboxenstopp die Mindeststandzeit unterschritten wurde, bekam das Fahrerduo Reggiani/Jacoma eine Zeitstrafe und rutschte im Tableau nach unten.

Am Ende durfte sich der Porsche #578 mit Ingo Pütz und Christoph Breuer am Steuer über den Gesamtsieg freuen. „Die Startphase war ganz gut und wir konnten uns aus sämtlichen Ärger heraushalten. Das wir dann beim Re-Start direkt nach der Einführungsrunde auf Regenreifen gewechselt haben, war die goldrichtige Entscheidung. Am Ende wurde es dann doch schon fast wieder zu trocken für Regenreifen, aber es hat ja gerade so gereicht und wir freuen uns riesig über unseren Sieg,“ jubelte Christoph Breuer.

Nur 3,7 Sekunden dahinter passierte der Opel Kadett #504, pilotiert von Chris Esser und Nico Verdonck, auf Platz zwei die Zielinie. „Das Rennen war eine echte Herausforderung, besonders am Start, da unser Auto auf der Bremse nicht das Beste ist, aber dafür in den Kurven durch das tolle Hand-

ling einen Vorteil hat. So konnten wir uns von Platz 28 auf 20 vorarbeiten. Dann hat mein Partner, der hervorragende „Professor“ Chris Esser, nach langer Zeit mal wieder ins Lenkrad gegriffen und auch einen tollen Job gemacht. Wir lagen mit unserer Strategie richtig und auch das Glück war auf unserer Seite, aber das brauchst du auch bei solchen Bedingungen,“ freute sich Verdonck über Platz zwei.

Auf Platz drei der Gesamtwertung kam der BMW 635 CSI von Jürgen und Peter Schumann und Olaf Manthey ins Ziel. „Dafür, dass das ein neu aufgebautes Auto ist, welches auf Anhieb aufs Podium gefahren ist, kann man bei diesen widrigen Verhältnissen schon stolz sein. Wir freuen uns jedenfalls wie Bolle über dieses Resultat“ grinste Jürgen Schumann.

In der Klasse FHR feierten Nordschleifen Veteran Mike Stursberg und Heinz Schmersal mit ihrem Ford Escort MK1 RS1600 den Klassensieg. Auf Platz zwei kamen Michael Wittke und Markus Diederich auf dem Porsche 914/6 GT ins Ziel, gefolgt vom Porsche 911 ST mit der Nummer 613 mit Gustav Edelhoff auf Platz drei.

Text: ADAC Nordrhein | Fotos: Gruppe C



Das Podium der ADAC 24h-Classic.



**ADAC**

**HANKOOK**  
PERFORMANCE TIRES

**RCN**  
Rundstrecken-Challenge  
Nürburgring e.V.

Rundstrecken-Challenge Nürburgring

# TERMINE 2021

„Um die Westfalen Trophy“

03.07.2021 - Nürburgring Nordschleife

„Bergischer Schmied“

28.08.2021 - Nürburgring Nordschleife

„Rhein-Ruhr“

02.10.2021 - Nürburgring Nordschleife

„Schwedenkreuz“

30.10.2021 - Nürburgring Nordschleife  
RCN 3h Rennen

**RAVENOL**

**H&R**  
Das Fahrwerk

**ATOMIC**

**MO-Tech**

**OPEL**

**KUS**

**wige SOLUTIONS**

**HIEKE**  
PROFILIERUNG

**Dorint**  
Hotels & Resorts

**nürburgring**

Besuchen Sie uns im Internet: [r-c-n.com](http://r-c-n.com)

Rundstrecken Challenge Nürburgring e.V., Am Pastorsgarten 10, 50321 Brühl



Winfried Assmann gewann das Rennen im Porsche 911.



Dr. Dr. Stein Tveten verteidigte die Tabellenführung.

# Stimmungsvoller Auftakt zum 24h-Wochenende

Beim vierten Lauf der **Rundstrecken-Challenge Nürburgring** hat sich Winfried Assmann den Gesamtsieg geholt. Dr. Dr. Stein Tveten hat die Tabellenführung verteidigt.

Die Meisterschaftstabelle nach dem vierten Lauf der Rundstrecken-Challenge Nürburgring (RCN), „Feste Nürburg“, sah genauso aus wie nach der dritten Veranstaltung. Titelverteidiger Dr. Dr. Stein Tveten (Bad Honnef, BMW 325i) behauptete seine Führung nach Platz zwei in der Klasse V4. „Mehr war nicht möglich. Die Konkurrenz war schneller.“

Uwe Diekert (Marl, Opel Astra) siegte in der F2 und verringerte dadurch den Rückstand auf den Spitzenreiter. Lars Harbeck/Sven Markert (beide Berlin, BMW M240i Racing Cup) siegten in der BMW-Cup-Klasse, die war allerdings mit nur vier Autos dünn besetzt. „Mit unserem H4-BMW hatten wir bei der letzten Veranstaltung einen Motorschaden, deshalb mussten wir für diesen Lauf auf einen Cup-BMW ausweichen.“

149 Starter traten bei der vierten RCN-Veranstaltung an, die traditionell im Rahmen des ADAC Total 24h-Rennens stattfand. Am Donnerstagvormittag waren die äußeren Bedingungen noch gut. Die Strecke war trocken und die Temperaturen angenehm. RCN Serienmanager Willi Hillebrand: „Wir hatten ein tolles Starterfeld und Glück mit dem Wetter. Es ist immer gut, beim 24h-Rennen dabei zu sein, in Zukunft hoffentlich wieder mit Zuschauern.“

Von Beginn an kämpften Winfried Assmann (Golssen, Porsche 991 GT3 Cup) und das Duo Michael Luther/Markus Schmickler (Barsbüttel/Bad Neuenahr, BMW M4 GT4) um den Tagessieg. Über die 15-Runden-Distanz konnte sich kein Team entscheidend absetzen. Am Ende überquerten die beiden Fahrzeuge mit der gleichen Zeit die Ziellinie.

Die Entscheidung für Assmann kam dann durch eine Zeitstrafe für Luther/Schmickler, die aufgrund einer Tempoüberschreitung in einer Code-60-Zone 250 Strafssekunden kassierten und dadurch weit

zurückfielen. Assmann: „Die Bedingungen waren gut, auch wenn der Verkehr auf der Strecke recht dicht war. Ich habe in der Anfangsphase durch eine Code-60-Zone etwas Zeit verloren, die ich anschließend aber zum Glück wieder aufholen konnte.“ Luther: „Obwohl wir die Zeitstrafe kassiert haben, war es ein toller Kampf. Ein tolles Erlebnis.“

Platz zwei ging an Andreas Schmidt (Bonn, BMW M3) aus der Klasse RS6: „Ein tolles Ergebnis, aber schneller ging es wirklich nicht.“ Dritter wurde Stephen Topham (Stemwede, Opel Astra TCR), der dadurch die Klasse RS3A gewann: „Meine erste Zielankunft in dieser Saison und direkt ein Top-Ergebnis. Ich hoffe, es geht so positiv weiter.“

*„Meine erste Zielankunft in dieser Saison und direkt ein Top-Ergebnis. Ich hoffe, es geht so positiv weiter.“*

Stephen Topham

Dario Stanco (Schweiz, Seat Leon Cupracer) hatte als Viertplatzierte einen Rückstand von 15 Sekunden auf das Podium, er wurde Zweiter in der Klasse RS3A. Platz fünf für Volker Garrn (Guderhandviertel, VW Golf TCR). Der Dritte der RS3A stieg gut gelaunt aus dem Auto: „Eine gute Vorstellung. Es herrschte viel Verkehr auf der Strecke, aber ansonsten waren die Bedingungen in Ordnung.“

Die sechstplatzierten Helmut Baumann/Horst Baumann (beide Bonn, Porsche Cayman GT4 CS) siegten in der Cayman-Trophy. Darüber hinaus waren die Brüder

erneut Doppelstarter und fuhren noch einen Porsche Cayman in der Klasse V5 auf Rang zwei. „Wir hatten wieder jede Menge Spaß. Mit zwei Fahrzeugen bei einer Veranstaltung anzutreten, bietet einfach das ideale Fahrerlebnis.“ Florian Pröbstl (Hohenpeißenberg, BMW M3) siegte in der Klasse H6 und freute sich über die Zielankunft: „Nachdem ich beim letzten Lauf ein Rad verloren hatte, bin ich diesmal mit dem Verlauf sehr zufrieden.“

Dmytro Ryzhak (Düsseldorf, Porsche Cayman) belegte Rang zwei in der Cayman-Trophy und Platz acht im Gesamtklassement. Jörg Kittelmann (Wöllstein, Seat Leon Cupracer) landete erstmals bei einem RCN-Lauf unter den besten Zehn. „Die Streckenverhältnisse waren gut. In der zweiten Hälfte haben dann meine Rundenzeiten auch gestimmt.“ Den letzten Platz in den Top 10 belegten Harbeck/Markert.

Bei den RCN Light hatte zum zweiten Mal in dieser Saison Titelverteidiger Henning Hausmeier (Rheine, BMW M3) die Nase vorn. Platz zwei ging an Alex Konstanzer/Markus Bernsjann (Ihringen/Lüdinghausen, BMW 325i) vor Michael Vogeltanz (Weinstadt, Renault Clio). Die Tabellenführung behielt die mehrfache Titelträgerin Andrea Heim (Gronau, Renault Clio), die als Vierte ins Ziel kam, an diesem Tag aber eine Schrecksekunde erlebte, als sie sich am Schwedenkreuz drehte, aber weiterfahren konnte.

Text: Hasso Jacoby | Fotos: RCN



Die Bergrenn-Boliden wurden endlich mal wieder ausgeführt.

# Bergrennen auf der nördlichsten Rennstrecke Deutschlands

Spätestens bei der Überschrift wird sich der Leser fragen, ob er sich verlesen hat, oder ob der Autor dieser Zeilen sich einen verspäteten Aprilscherz erlaubt hat. Beides kann verneint werden. Am zweiten Mai-Wochenende fand in der Motorsport Arena Oschersleben der zweite Lauf zum **KW Berg-Cup und NSU-Bergpokal 2021** statt.

Zugegeben, ein klassisches Bergrennen war es nicht. Dafür aber ein neues Veranstaltungskonzept, um den zahlreichen Bergpiloten, die seit Oktober 2019 in Zwangspause sind, ein Betätigungsfeld für ihre hochgezüchteten Boliden zu bieten.

Die Aufgabenstellung bestand darin, ähnlich einem Einzelzeitfahren in einem Zeitfenster von 20 Minuten pro Wertungslauf eine möglichst schnelle Runde auf den Asphalt zu zaubern. Wer es sich und seinem Renner zutraute, konnte durchgehend angreifen. Wer eher vorsichtiger war, ließ es bei vereinzelt schnellen Runden bewenden und ließ sein Sportgerät zwischendurch mit langsameren Runden abkühlen.

Leider waren Corona-bedingt keine Zuschauer zugelassen, sonst hätte es noch mehr staunende Gesichter gegeben. So zeigte sich selbst der Geschäftsführer der Anlage begeistert über den Auftritt der Bergpiloten. Sündhaft teure Sportwagen vom Schläge eines Mercedes GT3 sieht man in Oschersleben fast jedes Wochenende, aber einen Corsa A, Scirocco I oder Kadett C, der mit 10.000 U/

min über die Start-Ziel-Gerade „fliegt“, sieht und vor allem hört man heutzutage eher selten.

Zusammengefasst war der Auftritt auf der Rundstrecke ein voller Erfolg und man sah nur zufriedene Gesichter unter den Teilnehmern. Keine Blechschäden durch Feindkontakt, wenig technische Probleme und viel Fahrzeit ließen schnell die Forderung nach mehr Events dieser Art aufkommen.

Kommen wir zum sportlichen Teil. Auch wenn es bis nach Oschersleben nicht gerade um die Ecke ist, ließen es sich einige Nordrhein-Piloten nicht nehmen ihre Fahrzeuge an den Start zu bringen.

Erfreulicherweise waren auch einige neue Piloten mit neuen Fahrzeugen dabei. So beispielsweise Jürgen Plumm, sonst eher auf Slalom-Pisten zu Hause und am Berg nur sporadisch am Start. Er wuchtete seinen Mitsubishi Evo 9 mit deutlich jenseits der 400 PS zu einem mehr als deutlichen Klassensieg in der zusammengelegten Klasse A/F/CTC bis und über 2000 ccm.

Mindestens genauso zu gefallen wusste

Sarp Bilen aus Odenthal. In der Sound-Wertung ganz vorne, fuhr er seinen Golf II mit neuem Triebwerk auf den zweiten Platz in der E1-1600, nur einen Hauch hinter dem Klassensieger Andy Heindricks aus Belgien.

Kommen wir zu den Pechvögeln des Wochenendes. Das Vater-Sohn-Gespann Thomas und Andre Stelberg aus Reichshof hatte sich nur wenige Tage vor der Veranstaltung einen Porsche 997 GT3 Cup, ein ehemaliges Lechner-Auto aus dem Supercup, zugelegt. Ohne das Auto vorher testen zu können, fieberte man dem ersten Einsatz entgegen, der leider nach nur einer Runde beendet war, weil die Kupplung nicht so wollte wie der Fuß des Fahrers. Drücken wir die Daumen, dass es beim nächsten Einsatz besser wird.

Wie geht es mit den Bergrennsportlern 2021 weiter? Dank der Ausflüge auf die Rundstrecke ist ein Totalausfall wie in 2020 abgewendet. Ob und wann die Autos wieder zum Berg-Sprint starten dürfen, steht allerdings noch in den Sternen.

Text: Markus Goldbach | Foto: Joachim Osswald

# Gelungene Veranstaltung unter schwierigen Bedingungen

Schon 2020 fand Corona-bedingt kaum eine Oldtimer-Veranstaltung statt. Auch 2021 sieht es bisher nicht viel besser aus. Und doch gibt es einige wenige, mutige, engagierte und hartnäckige Veranstalter, wie den **Oldtimer Club Stolberg**, die sich trotz aller Schwierigkeiten nicht unterkriegen lassen. Dabei liegt die Vereinsgründung gerade mal knapp ein Jahr zurück. Und erst vor wenigen Wochen hat man sich auch dem ADAC Nordrhein als Ortsclub angeschlossen.

Was die Stolberger unter Leitung des 1. Vorsitzenden Tim Kutsch und seines Stellvertreters Thomas Gerth in der kurzen Zeit so alles auf die Beine gestellt haben, ist bemerkenswert. Angeboten werden Oldtimertreffen, touristische und tourensportliche Ausfahrten, Oldtimer-Stammtisch, Lichtschrankentraining und Beifahrerlehrgang. Viel Arbeit also auch für den Sportleiter Frank Kutsch. Er war auch federführend bei der ersten größeren Veranstaltung des Clubs.

Am 24. April 2021 startete die 3. Kupferstädter Classic Tour vom Parkplatz des Zinkhütter Hofs in Stolberg, einem Museum für Industrie-, Wirtschafts- und Sozialgeschichte im Raum Aachen.

Es handelte sich dabei um eine kontaktlos angelegte touristische Ausfahrt für die der Oldtimer Club Stolberg 65 Nennungen entgegennahm. Das, was die Teams für ihr Startgeld vom noch jungen Club geboten bekamen, war erste Sahne. Um den behördlichen Auflagen gerecht zu werden, bekamen alle Teams eine feste Startzeit zugeteilt. So war immer nur eine eng begrenzte Anzahl Teilnehmer auf dem Parkplatz. Zehn Minuten vor dem jeweiligen Start erhielten die Teams ihre Unterlagen und die Verpflegungstüte. Die Zeit reichte gerade um die Startnummern aufzukleben und einen ersten Blick ins Roadbook zu werfen. Dann ging's auch schon los – natürlich ohne Zuschauer.

Bereits nach wenigen Kilometern erreichte man die erste von acht Wertungsprüfungen. Dabei handelte es sich um eine Sollzeitprüfung auf einem großen Parkplatz. Die weiteren WP's setzten sich aus zwei weiteren Sollzeitprüfungen, einer Nullzeitprüfung, zwei Abstandsprü-

fungen, einer speziellen Chinesen-Rallye in einem Industriegebiet sowie einem Fragebogen zum eigenen Fahrzeugtyp zusammen.

Die Wegbeschreibung der gesamten Tour erfolgte durchgehend mit kilometrierten Chinesenzeichen. Als Kontrollen dienten stumme Wächter, Verkehrsschilder ‚Achtung Fußgänger‘ und ‚Achtung Fahrradfahrer‘, sowie zahlreiche Fotos, die links und rechts der Idealstrecke zu entdecken waren. Oder auch nicht.

Also eine Menge Arbeit für Fahrer und Co. Zeit war allerdings genug vorhanden, da brauchte keiner zu rasen und es blieb auch genügend Zeit, sich einen schmackhaften Imbiss aus der Verpflegungstüte zu genehmigen.

Das Ziel schließlich befand sich etwas abgelegen in der Zufahrt zu einem Industriegebiet. Nach Abgabe der Bordkarten konnte man gleich den Heimweg antreten, denn eine Siegerehrung gab es natürlich nicht. Die Ergebnisse erschienen dann einen Tag später auf der Website des OC Stolberg. Die Pokale wurden per Post oder teils persönlich überbracht.

Fazit: Eine hervorragend organisierte Ausfahrt mit nur wenig Verbesserungspotential und trotz Corona-Bedingungen viel Spaß für die Teilnehmer.

Wir sollten alle froh sein, dass es in dieser schwierigen Zeit solch engagierte Clubs gibt.

Text: Ernst-Willi Kreitz | Fotos: Rolf-Dieter Koch





Gennadiy Potnyakov - Fotolia

# Sommerurlaub 2021 – Chancen, Risiken, Reiseziele

Die Sehnsucht nach einer Auszeit ist groß, doch die Corona-Situation macht die **Urlaubsplanung** nach wie vor nicht einfach. Reise-Experte Dirk Schneider vom ADAC Nordrhein klärt auf.

**ADAC Nordrhein Tourismus-Experte Dirk Schneider über...**

**...Top-Reiseziele 2021:** „Der klassische Strandurlaub steht hoch im Kurs. Spanien und Griechenland werden wieder sehr gefragt sein. Im Trend liegen auch Camping und individuelle Roadtrips in Deutschland und Europa. Wer im Sommer eine Reise mit Wohnmobil oder Wohnwagen plant, sollte sich schnell um einen Stellplatz bemühen, sonst ist es zu spät.“

**...die Vorteile einer Pauschalreise in Corona-Zeiten:** „Wer auf Nummer sicher gehen will, bucht in diesem Jahr lieber eine Pauschalreise. Der Reiseanbieter ist gesetzlich dazu verpflichtet, die Buchungen seiner Kunden abzusichern, und zwar den kompletten Reisepreis inklusive Anzahlung. Das heißt: Selbst, wenn zum Beispiel eine Fluggesellschaft ihren Betrieb einstellen sollte oder ein Hotel insolvent ist, gibt es für Pauschalreisekunden entweder gleichwertige Alternativflüge bzw. Unterkünfte oder sie bekommen ihr Geld zurück. Zusätzliche Sicherheit bieten die sog. „Flex-Angebote“ vieler Reiseveranstalter. Gegen einen geringen Aufpreis kann die gebuchte Reise bis 10 oder 14 Tage vor Anreise ohne speziellen Grund kostenfrei umbucht oder storniert werden. Wichtig: Die Flex-Option ersetzt keine Rücktrittskostenversicherung.“

**...Tipps für Individualurlauber:** „Anders als bei einer Pauschalreise gibt es weder eine umfangreiche reiserechtliche Absicherung noch Unterstützungsleistungen der Veranstalter. Ich empfehle deshalb dringend, sich vor der Buchung für jede Leistung – Flüge, Hotel, Ferienhaus oder Mietwagen – die Miet- und Stornierungsbedingungen genau durchzulesen, auch wenn das mühsam ist. Sofern sich der Vermieter

darauf einlässt, kann man in den Mietvertrag für eine Ferienwohnung zum Beispiel aufnehmen lassen, wie und zu welchen Bedingungen man bei Reiseverzicht wieder aus dem Vertrag herauskommt.“

**...Stornierungsoptionen und Kosten:** „Eine Pauschalreise kann jederzeit storniert werden, mit einer „Flex-Option“ gegen Aufpreis bis 10 oder 14 Tage vor Reiseantritt auch kostenfrei. Ansonsten verlangen die Veranstalter gestaffelte Stornogebühren. Je näher der Reisezeitpunkt



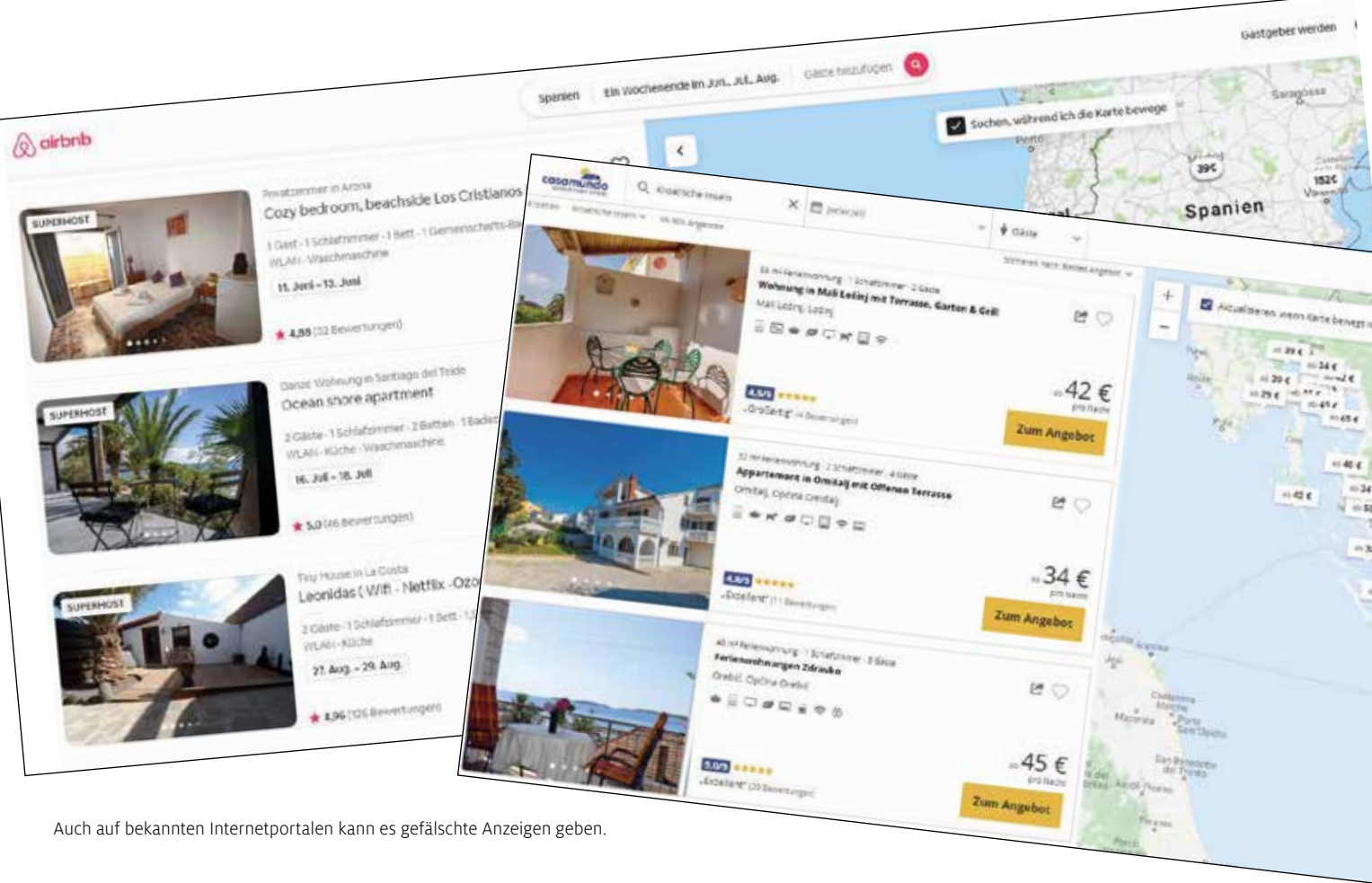
rückt, umso teurer wird es für den Kunden. Ausnahme: Die Anreise oder Durchführung wird durch unvermeidbare, außergewöhnliche Umstände wie ein generelles Einreiseverbot erheblich beeinträchtigt. Dann ist eine kostenfreie Stornierung möglich.

Individualreisende, die nicht mehr verreisen wollen, sollten sich mit der Unterkunft in Verbindung setzen, um eine Kulanzregelung zu finden. Auch wer einen Flug

gebucht hat, den er nun nicht mehr antreten will, kann versuchen, bei der Fluggesellschaft eine Umbuchung auf einen späteren Zeitpunkt oder ein alternatives Ziel zu erreichen. Hier entstehen meistens jedoch Zusatzkosten.“

**...Absagen von Reisen in Risikogebiete:** „Wer einen Pauschalurlaub in einem Land gebucht hat, das anschließend für den Reisezeitraum (wieder) zum Risikogebiet erklärt wird, kann regelmäßig noch kostenfrei von der Reise zurücktreten. Ganz so sicher wie zu Beginn der Coronapandemie ist das aber leider nicht mehr. Die Einstufung als Risikogebiet und damit verbundene Reisewarnungen könnten Gerichte inzwischen auch als durchaus vorhersehbar bewerten. Eine solche Verschiebung des Risikos zu Lasten der Verbraucher sieht der ADAC kritisch. Dann lägen nämlich keine unvermeidbaren, außergewöhnlichen Umstände mehr vor, die eine kostenfreie Stornierung ermöglichen. Klar ist hingegen: Wenn man Urlaub in einem Land bucht, das schon zum Buchungszeitpunkt als Risikogebiet eingestuft wird, hat man schlechte Karten, wenn die Urlaubsregion Risikogebiet bleibt und man kurzfristig aus Angst nicht mehr reisen möchte.“

**...vermeintlich nur ein Jahr gültige Reise-Gutscheine:** „Wenn ein Kunde freiwillig einen Gutschein angenommen hat, weil seine Pauschalreise nicht stattfinden konnte, darf sich der Reiseveranstalter nicht darauf berufen, dass die Gültigkeit bereits nach einem Jahr abläuft. Sollte die Einlösung des Gutscheines nicht möglich sein, behält der Verbraucher den Anspruch auf Rückzahlung des Reisepreises. Zeigt sich der Reiseveranstalter uneinsichtig, empfehlen wir, sich rechtlich beraten zu lassen.“



Auch auf bekannten Internetportalen kann es gefälschte Anzeigen geben.

# Achtung Abzocke!

ADAC Nordrhein warnt vor **Fake-Angeboten** bei Ferienwohnungen – Alarmsignale sind eine besonders günstige Miete und die komplette Bezahlung im Voraus.

Mit sinkenden Corona-Infektionen und zunehmender Impfquote lockern viele europäische Länder ihre Einreise-Beschränkungen. Insbesondere die Nachfrage nach Campingplätzen und Ferienwohnungen für den Sommerurlaub steigt. Doch das ruft auch den ein oder anderen Betrüger auf den Plan. Diese nutzen die wiederkehrende Reiselust aus und inserieren im Internet Fake-Angebote. Der ADAC Nordrhein warnt daher vor falschen Ferienhäusern und -wohnungen im Netz und rät, vor einer Buchung unbedingt genauer hinzuschauen.

„Im Internet werden leider mit schönen Fotos und günstigen Prei-

sen auch Ferienwoh-



Adobe Stock

boten, die gar nicht existieren. Urlauber, die darauf hereinfallen, stehen nach der Anreise vor leeren Grundstücken oder falschen Adressen. Manchmal werden auch Objekte doppelt vermietet“, sagt Verbraucherschützerin Gabriele Schön vom ADAC Nordrhein.

Die Betrüger agieren häufig aus dem europäischen Ausland. Mit gefälschten Privatanzeigen auf bekannten Portalen (z. B. Airbnb, eBay Kleinanzeigen, FeWo-direkt, Casamundo) oder eigenen Webseiten versuchen sie, Urlauber in die Falle zu locken. Wer auf ein Fake-Angebot hereingefallen ist, sollte schnellstmöglich Polizei und Plattformbetreiber informieren sowie Kontakt zu seiner Bank aufnehmen, wenn bereits Geld



## Tipps vom ADAC Nordrhein



- Wählen Sie einen seriösen Anbieter aus. Prüfen Sie dazu das Impressum der Webseite auf Namen, Telefonnummer und Anschrift und schauen Sie sich die Bewertungen anderer Urlauber an.
- Bei Buchungen im Internet und direkt beim Vermieter besteht die Gefahr, dass ausländisches Mietrecht gilt. Deshalb besser bei einheimischen Veranstaltern buchen. Prüfen Sie die AGB. Wenn möglich sollte deutsches Mietrecht und ein Gerichtsstand in Deutschland vereinbart werden.
- Lassen Sie sich alles schriftlich geben. Wirklich abgesichert ist nur, wer eine detaillierte Beschreibung besitzt. Speichern Sie die Beschreibung ab oder drucken Sie sie aus.
- Achten Sie darauf, dass die Gesamtgröße in Quadratmetern, Anzahl der Zimmer und Betten (auch Art), Lage, Entfernung zum Strand und Einkaufsmöglichkeiten genau angegeben sind.
- Lassen Sie sich auch den Endpreis für die vereinbarte Personenzahl samt Kindern bestätigen. Auch die Höhe der Kautions- und die Kosten bei Reiserücktritt sollten genau festgelegt sein.
- Prüfen Sie über das Internet (zum Beispiel Google Earth), ob es die Immobilie wirklich gibt.
- Bei der Buchung sollte zudem nur eine angemessene Anzahlung (meist etwa 20 Prozent) fällig werden. Auf keinen Fall direkt den kompletten Betrag überweisen.

per Kreditkarte oder Lastschrift bezahlt wurde. Eine kostenlose juristische Erstberatung erhalten Mitglieder beim ADAC Nordrhein telefonisch unter 0221 47 27 47 (Mo-Fr, 8-18 Uhr) oder per Mail an [verbraucherschutz@nrh.adac.de](mailto:verbraucherschutz@nrh.adac.de).

*„Im Internet werden leider mit schönen Fotos und günstigen Preisen auch Ferienwohnungen angeboten, die gar nicht existieren.“*

Gabriele Schön  
Verbraucherschützerin beim ADAC Nordrhein

So lassen sich Betrugsversuche schon leicht erkennen: Ist die Miete ungewöhnlich günstig, sollte man skeptisch werden. Ebenso, wenn nur eine E-Mail-Adresse angegeben ist und Name, Anschrift und Telefonnummer des Vermieters und eine detaillierte Beschreibung des Mietobjekts fehlen. Häufig verlangen Betrüger auch, dass außerhalb der Buchungsplattform kommuniziert wird und der gesamte Mietpreis im Voraus überwiesen werden soll. Die Zahlung soll dann meist per Überweisung oder über Bargeldtransferdienste wie Western Union oder Money Gram erfolgen.

„Wer ganz auf Nummer sicher gehen möchte, bucht seine Ferienwohnung lieber bei einem renommierten Anbieter. Diese haben die angebotenen Objekte selbst geprüft“, empfiehlt ADAC Verbraucherschützerin Schön. Zudem würden Vermieter, die dort ihre Wohnungen mehrfach vermieten, sofort aus dem Angebot der Anbieter gestrichen.



## Schnelle Hilfe in der Stadt

Die ADAC Pannenhelfer sind in Köln wieder mit dem E-Bike unterwegs. In den Sommermonaten verstärken drei Straßenwachtfahrer auf dem Fahrrad die Flotte der „Gelben Engel“ in der Rheinmetropole. Mit einem speziell konfigurierten Pannenhilfe-Anhänger kommen die ADAC Retter auf zwei Rädern auch bei dichtem Verkehr schnell und sicher zu havarierten Mitgliedern.



Im Anhänger befinden sich u.a. ein Diagnosegerät, Batterietester, Starter-Pack, Schraubenschlüssel, Zangen, Kompressor und Werkzeug zur Fahrzeugöffnung. „Mit der Ausrüstung können etwa 80 Prozent aller Pannen behoben werden. Starthilfe geben oder den Wagen öffnen, ist kein Problem“, sagt Alexandra Jedlitzke, Leiterin der ADAC Pannenhilfe Region West. Bis zu 70 Kilogramm Werkzeug kann der Fahrradanhänger aufnehmen. Lediglich Benzinkanister, Wagenheber und neue Batterien haben die Gelben Engel nicht dabei. Zu schwer und sperrig ist das entsprechende Material. Weiterer Vorteil: Die E-Bike-Helfer gelangen schnell und unkompliziert auch zu Pannen in Parkhäusern und Tiefgaragen. Und wenn im Stadtverkehr alles steht, können sie auf Routen ausweichen, die durch Parkanlagen, über Busspuren und Fahrradwege führen.

Seit 2017 kommen die Gelben Engel des ADAC in Köln mit dem E-Bike zum Pannenort. Ähnliche Projekte gibt es u.a. in Münster, Berlin, Stuttgart und Hamburg. Die ADAC Pannenhilfe ist telefonisch unter 089 20 20 4000, über die kostenlose Pannenhilfe-App oder [adac.de/hilfe](http://adac.de/hilfe) erreichbar.

# Vorsicht bei der Autowäsche zu Hause

Wer sein **Auto privat waschen** möchte, sollte einige Punkte beachten, denn nicht überall ist die Autowäsche erlaubt

Zunächst verrät ein Blick in die kommunale Satzung oder ein Anruf bei der Stadt, ob die Autowäsche auf Privatgrund generell überhaupt erlaubt ist. Wenn dem so ist, muss der Fahrzeugbesitzer darauf achten, dass das entstehende Abwasser nicht in die Kanalisation bzw. in ein offenes benachbartes Gewässer gelangen kann, sondern auf dem Grundstück selbst absickert. Dabei ist Folgendes wichtig:

- Motorwäsche ist verboten.
- Fahrzeug darf nur mit klarem Wasser und z. B. Schwämmen, Bürsten (keine Dampfstrahler o. ä.) gereinigt werden, chemische Reinigungsmittel sind untersagt.
- Fahrzeugwäsche in Wasserschutzgebieten ist generell verboten, ebenso wie das Waschen auf der Straße vor dem Haus.

Wer beim Waschen nicht sicher vermeiden kann, dass Reinigungsmittel, Öl, Ruß u. a. ins Abwasser gelangen, sollte Autos und Krafträder nur in hierfür zugelassenen Waschanlagen reinigen, die ein grundwasserschonendes Reinigungssystem haben.

Für alle, die die gesetzlichen Vorgaben bei der Autowäsche einhalten können, gibt es folgende Tipps:

## Außenreinigung

- Zunächst grobe Verschmutzungen und Dreck mit der Hand entfernen (z. B. Blätter, die im Motorraum vor der Windschutzscheibe liegen).
- Vogelkot, Insekten, Baumharz, etc. immer direkt beseitigen, da sie auf Dauer den Lack angreifen können.
- Mit dem Hochdruckreiniger Salz, Sand und groben Dreck entfernen, auch bei Rädern und Felgen. Die Vorbehandlung ist wichtig, damit bei der anschließenden Reinigung der Lack nicht mit kleinen Sandkörnern zerkratzt wird. Am besten mindestens 30 Zentimeter Abstand halten, sonst können sie leicht beschädigt werden.
- Mit Schwamm, Autoshampoo und lauwarmem Wasser das Auto sowie die Felgen waschen, mit Fensterleder oder Microfasertuch trockenreiben. Die Einstiege nicht vergessen, diese sind häufig besonders schmutzig.

## Scheiben

- Fensterputzmittel und ein Microfasertuch reichen meist aus, um Außen- und Innenscheiben sauber zu kriegen. Klebt Teer oder Fliegendreck an der Scheibe, kann man Spezialentferner einsetzen.
- Maut-Aufkleber mithilfe der Hitze eines Haarföns aufweichen, anschließend lässt es sich abziehen. Klebereste mit einem Silikonentferner wegwischen.

## Innenraum

- Zunächst gründlich aussaugen. Vorsicht bei Kunststoffen: Die harte Staubsaugerdüse kann auf weicheren Materialien Kratzer und Spuren hinterlassen.
- Für die Armaturen gibt es spezielle Reiniger, auch Sitzpolster und Seitenverkleidungen aus Stoff können damit gereinigt werden. Aber Vorsicht: Nicht nass machen, nur mit Schaum reiben!
- Bei tiefsitzendem Schmutz hilft ein Nasssauger, der die Stellen besprüht und die Feuchtigkeit samt Dreck gleich wieder herauszieht.



Ivanko Brnjakovic

## Die Sommer-Motorwelt ist da

Jetzt gleich abholen!

**A**DAC Mitglieder können sich jetzt in allen ADAC Centern sowie bei rund 1900 Edeka- und Netto-Märkten in Nordrhein-Westfalen die Sommer-Ausgabe der ADAC Motorwelt sichern – exklusiv und kostenfrei.

Das 24-seitige NRW-Regionalmagazin, das dem Hauptheft beiliegt, gibt einen Einblick in die herausfordernde Arbeit der Stau-Manager in der Leverkusener Verkehrszentrale: Zu sechst steuern sie den gesamten NRW-Autobahnverkehr auf 2200 Kilometern! Außerdem warten Tipps für besonders schöne Fahrradtouren sowie für einen gelungenen Campingurlaub.



Veranstaltungstipps, Vorteile und Leistungen finden ADAC Mitglieder in den Rubriken „Aktuelles“, „Mitgliedervorteile“ sowie „Prüfdienste und Services“. In der neuen Rubrik „ADAC Insight“ wird ein ADAC Mitarbeiter vorgestellt, der eine ganz besondere Aufgabe hat.

Besonderer Clou diesmal: Dem Hauptheft liegen neun original Panini-Sticker gratis bei!

Das Abholen des Clubmagazins geht ganz einfach: Zu einem der vielen Abholorte kommen, Heft aus dem Aufsteller nehmen, an der Kasse Clubkarte vorzeigen, Motorwelt scannen lassen, fertig.

**Mehr Informationen:**  
[adac.de/motorwelt](http://adac.de/motorwelt)

# „Fahr runter! Auch, wenn du recht hast.“

ADAC Nordrhein und Radio Köln werben für mehr **Miteinander zwischen Autofahrern und Radfahrern**

**D**er ADAC Nordrhein und Radio Köln setzen sich für mehr Miteinander zwischen Auto- und Radfahrern in der Rheinmetropole ein. Im Rahmen der Kooperation senden der Mobilitätsclub und der Lokalsender im Wetter- und Verkehrsupdate jeden Morgen (zwischen 6 und 10 Uhr) sechs Monate lang eine klare Botschaft: „Ob im Auto oder auf dem Fahrrad: Fahr runter! Auch, wenn du recht hast.“

Immer mehr Autos teilen sich die begrenzten Flächen in Köln mit Radfahrern, Fußgängern, Transportern und E-Scootern. „Der Verkehr ist – die Corona-Zeit mal ausgenommen – in den vergangenen Jahren stark gewachsen, der Platz auf der Straße aber derselbe geblieben. Da, wo es eng ist, wird es schnell brenzlig. Konflikte entstehen insbesondere dann, wenn Regeln nicht eingehalten werden oder Verkehrsteilnehmer unaufmerksam sind“, sagt Prof. Dr. Roman Suthold, Mobilitätsexperte des ADAC Nordrhein. Schon 2017 hatten Autofahrer in einer ADAC Studie angegeben, sie störe besonders das Verhalten von Radfahrern. Umgekehrt ärgerten sich Radfahrer am meisten über das Verhalten der Autofahrer.

„Wir melden fast täglich Verkehrsunfälle in Köln, an denen häufig auch Radfahrer beteiligt sind. Im Rahmen der Kooperation mit dem ADAC wollen wir ein stärkeres Bewusstsein

für mehr Miteinander im Straßenverkehr schaffen, insbesondere zwischen Autofahrern und Fahrradfahrern. Es geht nicht darum, einer Seite den schwarzen Peter zuzuschreiben. Wir möchten vielmehr für gegenseitiges Verständnis werben und damit auch einen Beitrag zur Unfallprävention leisten“, erklärt Claudia Schall, Chefredakteurin von Radio Köln.

Eine aktuelle ADAC Umfrage aus diesem Jahr zeigt: Radfahrer fühlen sich vor allem auf der Fahrbahn zusammen mit dem Autoverkehr unsicher (57 Prozent). Auch auf markierten Schutz- oder Radfahrstreifen fühlen sich viele Radler eher unwohl (30 bzw. 24 Prozent). „Wir empfehlen deshalb, Radfahrer entlang von Hauptverkehrsstraßen möglichst auf baulich getrennten Wegen zu führen“, sagt ADAC Verkehrsexperte Suthold.

## Ob im Auto oder auf dem Fahrrad: **Fahr runter!**



Eine gemeinsame Aktion von



ADAC Nordrhein e.V.



ADAC Nordrhein



**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](https://adac.de/mitgliedschaft)  
oder telefonisch unter 0 800 5 10 11 12 (Mo. - Sa.: 8 - 20 Uhr)

**ADAC**