

ADAC REPORT

6/2022

NORDRHEIN

ADAC



**SECHSTER SIEG FÜR
PHOENIX RACING**

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

Jacqueline Blanck-Wehde | Motorbootsport, Slalom-Youngster,

DMSB-Lizenzen, Nennungsbearbeitung Veranstaltungen
T +49 221 47 27 705
jacqueline.blanck-wehde@nrh.adac.de

Jürgen Cüpper | Historischer Motorsport, Genehmigungen

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

Andreas Heisig | Motorradsport, SimRacing, ADAC Report, Finanzen

T +49 221 47 27 709
andreas.heisig@nrh.adac.de

Joachim Kurth | Vermarktung, Medialisierung, Öffentlichkeitsarbeit & PR, Versicherungen, Genehmigungen Automobilsport

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

Lea Steinfels | Kartsport, Genehmigungen Kartsport, Materialverwaltung, Sportmobil, Drucksachen, Webseiten

T +49 221 47 27 708
lea.steinfels@nrh.adac.de

Rafael Tomaszko | Ortsclubbetreuung, Kartslalom, Reglement 24h-Rennen, Technik 24h-Rennen

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

Alexander Zäpernick | Meisterschaften & Pokalwettbewerbe, Terminanmeldungen, Veranstaltungskalender

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

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
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



14 Tourenwagen Legenden: Die Achtziger- und Neunzigerjahre lebten am Nürburgring wieder auf.



20 ADAC Kart Masters: Förderpilotin Mathilda Paatz fuhr in Ampfing auf Platz zwei.



30 Clubinfo: Der ADAC Nordrhein bietet seit April eine neue mobile Zweirad-Prüfstation in NRW.

AUTOMOBILSPORT

- 4 ADAC TotalEnergies 24h Nürburgring
- 10 ADAC 24h Classic
- 12 BMW M Race of Legends
- 14 Tourenwagen Legenden
- 16 Adenauer Racing Day
- 18 Rundstrecken-Challenge Nürburgring
- 20 Nürburgring Classic

MOTORRADSPORT

- 22 30. Kölner Kurs

KARTSPORT

- 26 ADAC Kart Masters
- 27 30. ADAC Jugend-Kart-Slalom des MSC Heiligenhaus
- 28 Westdeutscher ADAC Kart Cup

ADAC CLUBINFO

- 30 Neue Zweirad-Prüfstation im Einsatz
- 31 ADAC startet bundesweite Fahrrad-Pannenhilfe
- 32 Tankrabatt kommt nicht komplett an
- 33 9-Euro-Ticket: Alle Infos im Überblick
- 34 Jetzt die Sommer-Motorwelt abholen!
- 35 Hinten sicher im Wohnmobil unterwegs

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 Mütter **Redaktion:** Lauretta Fontaine, Julia Spicker **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:** Jan Brucke, Gruppe C, Dirk Reiter, Marcel Ebeling, Ralf Klinkhammer, Lorenz Prommegger, Guido Urfei, Björn Niemann, Nikolas Neufeld, ADAC Nordrhein, ADAC e.V./Gerd George, Fotolia, ADAC/Ralph Wagner **Anzeigen:** Mirco Hansen **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.



Phoenix-Racing feiert sechsten Sieg







Das Podium: Phoenix Racing und zweimal das Mercedes-AMG Team GetSpeed.

Die Lokalmatadoren von Phoenix haben sich nach einem spektakulären Jubiläumsrennen bei der 50. Auflage der **ADAC TotalEnergies 24h Nürburgring** den insgesamt sechsten Gesamtsieg gesichert.

Der Südafrikaner Kelvin van der Linde, die beiden Belgier Dries Vanthoor und Frederic Vervisch sowie der Niederländer Robin Frijns setzten sich nach 24 Stunden in der „Grünen Hölle“ im Audi R8 LMS evo II mit einem Vorsprung von 0:55.276 Min. vor den Meuspathener Nachbarn im #3 GetSpeed-Mercedes-AMG durch, der von DTM-Champion Maximilian Götz, Fabian Schiller und dem Briten Adam Christodoulou gesteuert wurde. Nach zwei Corona-Jahren

mit stark eingeschränkten Besucherzahlen erlebten 230.000 Zuschauer am gesamten Wochenende den 50. „Eifel-Marathon“ und sorgten für eine beeindruckende Kulisse.

Das Phoenix-Team um Chef Ernst Moser rückte mit dem sechsten Erfolg wieder etwas näher an die sieben Siege von Rekordgewinner Manthey heran. „Wir sind gut durch die Nacht gekommen und vorhin haben die Ingenieure einen guten Job bei den Reifen gemacht. Da konnten wir

einen großen Vorsprung auf den Mercedes herausfahren. Wir haben den Sieg verdient, denn wir hatten immer die richtigen Reifen drauf“, erklärte Dries Vanthoor. Für Kelvin van der Linde (2017) sowie für Dries Vanthoor und Frederic Vervisch (beide 2019 ebenfalls mit Phoenix) war es jeweils der zweite Sieg bei den 24h Nürburgring, für Robin Frijns war es die Premiere. „Dieser Sieg ist wieder einmal eine großartige Mannschaftsleistung“, sagt Julius Seebach,



der für den Motorsport bei Audi verantwortliche Geschäftsführer der Audi Sport GmbH. „Unser neuer Audi R8 LMS evo II hat in einem enorm harten Wettbewerb bewiesen, dass er ein absolutes Siegfahrzeug ist.“

Maximilian Götz aus dem zweitplatzierten Getspeed-Trio sagte: „Eigentlich lief alles nach Plan. Man muss aber sagen, dass der Audi echt stark war. Am Ende muss man nach so einem Rennen mit den ganzen Kapriolen zufrieden sein. Ein zweiter Platz ist toll. Aber natürlich wollten wir gewinnen.“ Den starken Auftritt von Getspeed rundete das Schwesterauto mit

der #4 ab. Maro Engel, der Franzose Jules Gounon und der Spanier Dani Juncadella fuhren als Dritte ebenfalls aufs Podium. Insgesamt waren 135 Autos an den Start gegangen.

Zahlreiche Favoriten straucheln

Nach einer spektakulären Startphase, die vor allem der #99 Rowe-BMW und der #7 Konrad-Lamborghini prägten, begann bereits früh ein regelrechtes Favoritensterben. Dabei schieden mehrere Top-Teams durch Unfälle oder technische Defekte aus oder fielen zurück, nach-

dem sie zwischenzeitlich das Feld angeführt hatten. Dabei folgten auf den Rowe-BMW #99 sein Schwesterauto mit der #98, der von der Pole-Position gestartete #126 octane126-Ferrari, der #7 Konrad-Lamborghini, der #5 Phoenix-Audi und der #90 TF Sport-Aston Martin. Besonders spektakulär verabschiedete sich der Titelverteidiger: der Belgier Laurens Vanthoor berührte im #1 Manthey-Porsche auf der Döttinger Höhe ausgerechnet den #15 Phoenix-Audi seines Bruders Dries am Steuer und schleuderte mit dem „Grello“ bei rund 260 km/h in die Leitplanken.

Gegen Morgen beruhigte sich das Geschehen dann langsam, bis mehrere Regenschauer wieder für Spannung sorgten. Drei Stunden vor Rennende hatte sich ein Zweikampf um den Sieg zwischen dem #15 Phoenix-Audi und dem #3 Getspeed-Mercedes-AMG herauskristallisiert. Dabei hatte die Phoenix-Mannschaft den Vorteil, bei späteren Boxenstopps jeweils reagieren zu können, und nutzte das mit Kelvin van der Linde am Steuer und geschnittenen Slick-Reifen bei teilweise nasser Strecke für einen letztlich beruhigenden Vorsprung für die letzte Rennstunde.

Jubiläum der 24h Nürburgring wurde ausgiebig gefeiert

Das Wochenende rund um die 50. Auflage des traditionsreichen Rennens stand ganz im Zeichen des großen Jubiläums. So gab es ein Wiedersehen mit zahlreichen ehemaligen 24h-Gesamtsiegern. Knapp 40 ehemalige Gewinner aus der Zeit zwischen 1970 und 2021 waren der Einladung des veranstaltenden ADAC Nordrhein gefolgt. Sie waren natürlich begehrte Autogrammgeber und auch als Zeitzeugen gefragt. Mit Timo Bernhard und Marcel Tiemann waren auch zwei der erfolgreichsten Piloten der

24h-Historie dabei, die es auf je fünf Siege am Ring brachten. „Ich hatte Marcel zehn Jahre nicht gesehen und mich sehr gefreut, ihn jetzt hier zu treffen. Unsere Erfolge haben uns aber zusammengeschweißt und die Verbundenheit ist immer geblieben“, sagte Bernhard: „Ich habe hier so viel gelernt und bin sehr demütig, dass ich dieses Rennen fünfmal gewinnen durfte.“ Auch für Tiemann, der 2010 nach einem schweren Unfall seine Karriere beenden musste, war die erste Rückkehr zu den 24h Nürburgring nach zwölf Jahren emotional. „Ich habe viele Leute aus dem Team



Oben: Schiller, Christodoulou und Götz fuhren auf Platz zwei. **Unten links:** Ludwig holte die Pole. **Unten rechts:** Der Manthey-Porsche schied früh aus.



Endlich wieder Fans an der Rennstrecke!

und auch Olaf Manthey wiedergesehen, außerdem einige Fans, die ich von früher noch kannte“, sagte Tiemann, der vier seiner fünf Siege gemeinsam mit Bernhard im Manthey-Porsche gefeiert hatte.

Begegnungen mit den Helden von einst gab es aber auch bei der großen Ausstellung ehemaliger Teilnehmerfahrzeuge auf dem ring°boulevard, den zudem ein „Walk of Fame“ mit großformatigen Fotos der 24h-Rennen seit 1970 zierte. Das umfangreiche Besucherprogramm bot auch sonst zahllose Attraktionen, die die Besucher teilweise auch vor die Qual der Wahl stellten. Zu den besonderen „Geburtstagsgeschenken“ gehörte dabei ein waschechter Weltrekord: Live-TV-Partner NITRO übertrug das Geschehen am Nürburgring von der Vorberichterstattung am Samstag bis

nach Fallen der Zielflagge am Sonntag in einer 27-stündigen Dauersendung und stellte damit einen Weltrekord für die längste TV-Übertragung eines Live-Sportevents auf.

Termine für 2023 stehen bereits fest

Nach dem runden Jubiläum zogen die Veranstalter ein positives Fazit. „Die tolle Zuschauerkulisse und der spannende Sport auf der Strecke hat diese Veranstaltung zu einem wirklich würdigen Jubiläum gemacht“, bilanzierte Rennleiter Walter Hornung. „Das gibt uns eine Menge Schwung, den Blick nach vorne richten und in eine spannende Zukunft zu starten.“ Die Weichen dafür sind bereits gestellt, denn frühzeitig verständigten sich die Nürburgring 1927 GmbH & Co. KG und der veran-

staltende ADAC Nordrhein auf die Termine der kommenden Jahre. Auch die Fortsetzung der Zusammenarbeit mit Titelsponsor TotalEnergies für das kommende Jahr ist bereits fix. „Wir freuen uns, auf diese Weise allen Beteiligten von den Teams und Fahrern bis zu unseren vielen Helfern und den Fans Planungssicherheit zu geben“, so Walter Hornung. Im kommenden Jahr werden die ADAC TotalEnergies 24h Nürburgring vom 18. bis 21. Mai 2023 ausgetragen. Den Prolog gibt es erneut bei den ADAC 24h Nürburgring Qualifiers vom 21. bis 23. April 2023.

Text: ADAC Nordrhein | Fotos: Gruppe C



Ralf Schall trotz dem Eifelwetter und gewinnt 24h Classic Rennen

Zur 50. Auflage der ADAC Total Energies 24h durften natürlich auch nicht die **24h Classic** fehlen. Das Rennen mit historischen Fahrzeugen aus Youngtimer Trophy und FHR fand 2022 zum 31. Mal statt.

In drei Startgruppen gingen die insgesamt 176 klassische Rennwagen auf die 3-Stunden Hatz auf der Nordschleife. Den Kampf mit dem Eifeltypischen Wechselwetter entschied Solist Ralf Schall im Mercedes 190 E 2.5 16V vor einem starken Porsche Verfolgerfeld für sich.

Trockene Streckenbedingungen und ein diszipliniertes Fahrerfeld sorgten zunächst für eine ruhige Startphase. Lediglich ein Dreher von Marco Keul in seinem #139 Audi 50 eingangs der Mercedes-Arena brachte den nachfolgenden Verkehr kurz ins Stocken. An der Spitze stürmte der #504 Twin-Busch Porsche mit einem schnell wachsenden Polster auf die Verfolger auf und davon.

Eine frühe Gelbphase auf der Döttlinger Höhe nach technischen Problemen einiger Teilnehmer dünnte die Spitzengruppe dann jedoch schon aus. Der #211 Porsche von Schröder / Althoff sah im Positionskampf eine gelbe Flagge zu spät und fuhr auf den #505 Porsche von Hammel / Rudolph auf. Dies bedeutete aufgrund der Schwere der Schäden für beide Teams das frühzeitige Aus.

Zusätzlich gesprengt wurde die Porsche Armada durch Ralf Schall im bekannten #552 Mercedes 190 E, der sich zunächst auf Rang 3 etablieren konnte. Einsetzender Regen auf verschiedenen Streckenabschnitten sorgte dann für einige Dreher und spektakuläre Drifts im Feld, welche aber ohne größere Folgen für die Beteiligten blieben. Entscheidend für den Rennverlauf wurde die Frage, wann der richtige Zeitpunkt für den Wechsel auf Regenreifen

war. Die #504 büßte aufgrund zweier kurz hintereinander eingelegter Boxenstopps die komfortable Führung ein, fand sich am Anfang der zweiten Rennstunde mitten in der Spitzengruppe wieder und geriet im Positionskampf mit dem Morgan #220 von Christian Bock und Michael Funke aneinander, was aber ohne Folgen für die Beteiligten blieb.

„Zuerst muss ich mich erst einmal bei meinem Team bedanken, denn meine Jungs und Mädels haben heute den Sieg geholt. Das Timing der Boxenstopps war perfekt, ebenso wie die Reifenwahl. Ich musste einfach nur fahren und Gas geben.“

Ralf Schall

Daniel Schrey hatte zwischenzeitlich die Spitze übernommen, Schall lag auf Platz 2. Dahinter tobte ein sehenswerter Kampf zwischen dem TwinBusch Porsche sowie einem weiteren 911er von Markus Dünkelfmann und Christoph Breuer. Über mehrere Runden wechselten permanent die Positionen. Kurzzeitig wurde daraus ein Dreikampf, als Schrey plötzlich langsamer wurde und auf Rang 2 zurückfiel. Ralf Schall nutzte die neu gewonnene Freiheit an der Spitze und setzte sich ab.

Auch in der letzten Rennstunde erneut einsetzender Regen brachte den Mercedes Solist nicht mehr aus dem Konzept, so dass Ralf Schall nach 17 Runden mit fast drei Minuten Vorsprung den Sieg einfahren konnte. Schrey / Pohl im #514 Porsche 911 fanden ihren Speed wieder und sicherten sich Rang 2 vor Marc und Dennis Busch im #504 Porsche.

Den Sieg in der separaten FHR-Wertung holte sich Alexander Furiani im #636 Alfa Romeo GTA 1600, der im Gesamtklassement den hervorragenden 15. Platz einfuhr.

Dennis Busch #504: „Es war nicht ganz das, was wir uns vorgestellt hatten. Wir haben die Boxenstopps etwas verwacht und das hat sich dann durch das ganze Rennen gezogen. Aber dennoch hat es richtig Spaß gemacht hier zu fahren und sich mit den anderen zu duellieren.“

Wolfgang Pohl #514: „Wir sind die ganze Zeit auf Slicks gefahren, was bei dem ständigen Wechsel von Nass und Trocken nicht so einfach war. Du musstest dein Tempo ständig den jeweiligen Bedingungen anpassen. Dabei habe ich mich sogar einmal gedreht und bin 150m weit rückwärts über die Strecke gerutscht. Uns hatte keiner auf dem Zettel denke ich und da ist der zweite Platz schon gut, obwohl wir natürlich gerne gewonnen hätten. Aber nächstes Jahr werden wir auf jeden Fall wieder angreifen.“

Text: ADAC Nordrhein | Fotos: Gruppe C



Oben: Start frei. Ralf Schall (links im Bild) setzte sich bei wechselnden Witterungsbedingungen durch. **Unten:** Alexander Furiani gewann die FHR-Wertung.



Legendäre Piloten aus der Geschichte von BMW M gingen in baugleichen BMW M2 Racing ins Rennen.

BMW Legenden-Rennen am Nürburgring

Anlässlich des 50-jährigen Geburtstags der BMW M GmbH fand das **BMW M Race of Legends** auf dem Grand Prix Kurs des Nürburgrings statt.

Hier trafen gleich zwei Jubiläen aufeinander: 50 Jahre BMW M und die 50. Auflage des 24-Stunden-Rennens auf dem Nürburgring. Um das zu feiern, veranstaltete die BMW M GmbH ein außergewöhnliches Rennen: das BMW M Race of Legends. Elf BMW Rennsportlegenden, die den Motorsport geprägt und bedeutende Erfolge für BMW erfahren haben, fuhren in einem 30-minütigen Rennen in identischen BMW M2 Racing auf der Grand-Prix-Strecke gegeneinander.

An den Start gingen: Dirk Adorf, Bill Auberlen, Johnny Cecotto, Eddie Cheever, Harald Grohs, Olaf Manthey, Jochen Mass, Arturo Merzario, Steve Soper, Eric van de Poele sowie der BMW Motorsportchef Franciscus van Meel. S.K.H. Prinz Leopold von Bayern konnte aus gesundheitlichen Gründen nicht am Rennen teilnehmen.

Nach dem Qualifying am Freitag wurde das Feld von hinten aufgerollt und startete im Reverse-Grid-System. Auf der Poleposition stand mit Jochen Mass der langsamste Pilot des Qualifyings. Doch bereits in der ersten Kurve lag Harald Grohs im BMW M2

Racing vorne. Nachdem sich Manthey, Van de Poele und Adorf in Turn 1 trafen, kam der Einsatz für das Safety-Car. Für van de Poele endete das Rennen an dieser Stelle.

Hinter dem Safety-Car lagen Grohs, Soper und Cecotto auf den Podiumspositionen, während Olaf Manthey die Box angelaufen hatte, um den lädierten Kotflügel richten zu lassen. Grüne Flagge und in der ersten Kurve ging Soper vorbei und lag vor Grohs und Cecotto in Führung. Dirk Adorf arbeitete sich recht rustikal nach vorne, das kostete Cheever einen Reifen und bedeutete das Aus für den US-Amerikaner.

An der Spitze duellierten sich Soper und Auberlen um die Führung. Ein tolles Duell, das Auberlen für sich entschied. Anfang der zehnten Runde zog Cecotto wieder an Grohs vorbei und übernahm Rang drei. Cecotto war auf dem Weg nach vorne und setzte jetzt den zweitplatzierten Soper unter Druck. In der letzten Kurve zeigte Soper Nerven und rauschte durch die Wiese. Damit war der Weg frei für Cecotto, der sich Rang zwei sicherte.

„Das war eine großartige Erfahrung,

einer von diesen Jungs zu sein. Es war wirklich ein Rennen der Legenden. Es war eine Ehre, mit ihnen dieses Rennen auszugetragen. Das ist etwas, das man für den Rest seines Lebens im Herzen trägt“, sagt Rennsieger Bill Auberlen am Samstagnachmittag.

Bill Auberlen gewann das spektakuläre BMW Legenden-Rennen vor Johnny Cecotto und Steven Soper. Johnny Cecotto: „Es war super, ein sehr harter Fight mit Steve, und auch mit Bill war es heiß mit einigen Berührungen. Ich habe jetzt ein großes Lächeln im Gesicht – das war fantastisch.“

Und auch der BMW Motorsportchef, Franciscus van Meel, zeigte sich nach dem Rennen sehr zufrieden: „Es war komplett irre mit tollen Fights und strahlenden Siegern. Die Power des Rennens hat sich bereits in der ersten Kurve gezeigt. Ein absolut tolles Rennen und ich bin sehr glücklich, dabei gewesen zu sein.“

Text: ADAC Nordrhein | Foto: Gruppe C



„Um die Westfalen Trophy“

4. Wertungslauf RCN Rundstrecken-Challenge (Nürburgring Nordschleife)

Veranstalter:
MSC Bork e.V. im ADAC
Jürgen Hieke

Bassenwinkel 17 A
59379 Selm-Bork

Tel.: +491729902369
info@msc-bork.de

Info: www.r-c-n.com

Samstag, 2. Juli 2022

„Rhein-Sieg“

3. Wertungslauf RCN GLP Gleichmäßigkeitsprüfung und RCN Green Challenge (Nürburgring Nordschleife)

Veranstalter:
Motorsport-Interessen-Gemeinschaft
Siebengebirge e.V. im ADAC
Andy Witkowski

Lichweg 141
53757 St. Augustin

Tel.: +492241406192
Fax: +49224195598359
info@mig-7.de

Info: www.rcn-glp.de



www.r-c-n.com





Start frei für die Tourenwagen Legenden. Mehr als 30 legendäre Boliden der Achtziger und Neunziger waren am Nürburgring am Start.

Legenden begeistern am Ring

Die **Tourenwagen Legenden** waren zum zweiten Mal in Folge beim 24h-Rennen auf dem Nürburgring als Rahmenserie zu Gast. Zwei Rennen begeisterten die Fans.

Knapp 30 Fahrzeuge sorgten beim ersten Rennen der Tourenwagen Legenden im Rahmen der ADAC TotalEnergies 24h Nürburgring für Furore. Thorsten Stadler gelang dabei ein souveräner Start-Ziel-Sieg. Im Ziel hatte der Polesetter 53,691 Sekunden Vorsprung auf Jörg Hatscher, der ebenfalls in einem AMG Mercedes C-Klasse ITC unterwegs war. Der Sieger der Herzen war aber Anton Werner, der im Klasse 2 Audi 200 quattro M86 einen sehr guten dritten Platz errang.

Das Geburtstagskind beschenkte sich selber mit einem beherzten Auftritt. Schon in der ersten Runde verbesserte sich Werner von Startposition fünf bis auf Rang zwei. Diesen Rang verteidigte er mit Kampfgeist und Können bis zur vorletzten Runde, dann musste er letztlich auf Höhe der Mühlenbachschleife doch den heranstürmenden Mercedes von Hatscher passie-

ren lassen. „Jörg hat beim Start relativ früh gebremst, deswegen dachte ich, er hat Probleme. Ich hatte die bessere Performance und konnte ihn kurz nach dem Start überholen. Ihn später zu überholen, wäre nicht ganz so einfach geworden. Platz drei ist auf jeden Fall auch ein Podiumsplatz. Ich hatte am Ende ein paar Motoraussetzer, deswegen habe ich etwas an Geschwindigkeit verloren, da hat leider die Technik gestreikt. Aber ansonsten war es ein toller Fight und ein klasse Rennen“, sagte Werner, der zunächst einen perplexen Hatscher zurückließ: „Ich war so überrascht, als Anton am Start an mir vorbei geballert ist. Mein Auto war leicht weidwund und hatte weniger Leistung. Wir hatten dadurch einen tollen Stint unterwegs.“

Stadler zog derweil von der ersten Sekunde an einsam seine Bahnen auf dem Nürburgring, auch eine frühe Safety-Car-

Phase aufgrund von Teilen auf der Strecke, bremste ihn nur kurzzeitig ein, als bald sahen die Konkurrenten seine hintere Stoßstange nur noch aus der Entfernung. „Mein Auto lief prima. Ich konnte aus der Ferne beobachten wie sich die zwei hinter mir gezankt haben, die haben sich nicht richtig um mich gekümmert und dann bin ich weggefahren. Dann kam das Safety-Car und die haben das gleiche Spiel nochmal gemacht und ich bin wieder weggefahren“, schilderte Stadler seinen Rennverlauf.

Knapp an den Podestplätzen vorbei fuhren René Ruch im BMW M3 E30 DTM und Max Becker im BMW M3 E30, der nur 1,654 Sekunden hinter dem Schweizer über den Zielstrich bretterte. Den Sieg in der Klasse 3 sicherte sich der Gesamtelite Kurt Thiim im Volvo 240T vor Thomas Ardel und dem amtierenden Meister der Tourenwagen-Legenden, Hans Robert Holzer (beide BMW

M3 E30). „Es war ein sehr interessantes Rennen für mich. Ich bin das erste Mal mit dem Volvo gefahren, das war eine Herausforderung. Ich habe immer auf den Turbolader gewartet, wenn er dann kam, bin ich ihm wieder weggefahren, so ging das das ganze Rennen durch. Ich hatte die ganze Zeit jede Menge Autos um mich rum, das war unterhaltsam“, sagte Thiim.

Ehrgeiz hält Erfahrung auf Distanz: Arnold siegt am Ring vor Ludwig

Gerade mal 625 Hundertstelsekunden trennten am Samstagmorgen die beiden Erstplatzierten beim zweiten Lauf der Tourenwagen Legenden im Rahmen der ADAC TotalEnergies 24h Nürburgring. Lance David Arnold setzte sich in einem Herzschlagfinale am Ende gegen den dreifachen DTM-Meister Klaus Ludwig durch. Beide lieferten sich über die gesamte Distanz in ihren schwarz und gelb folierten AMG Mercedes C-Klasse ITC-Boliden ein packendes Duell auf Stoßstangenhöhe mit dem besseren Ende für den nicht mal halb so alten Duisburger.

„In dem Rahmen und vor dieser Kulisse in einem ITC-Mercedes aus dem Jahre 1996 fahren zu können und dann noch gegen Klaus Ludwig, das ist ein Traum. Das ganze Paket, so etwas kann man sich nur wünschen. Es hat mega Spaß gemacht. Es war ein geiler Zweikampf. Erfahrung ist auf Ehrgeiz getroffen. Klaus hat sein Auto richtig fliegen lassen. So kann man wunderbar in den Samstag starten“, sagte Lance David Arnold nach seinem zweiten Saisonsieg.

Dritter wurde mit einem Abstand von 33,114 Sekunden Stefan Mücke im Ford Mustang DTM von BWT Mücke Motorsport. Wie schon am Vortag musste René Ruch mit seinem BMW M3 E30 DTM sich mit dem undankbaren vierten Platz begnügen. Der Schweizer konnte sich aber mit dem Sieg in der Klasse 2 trösten. Fünfter wurde der fliegende Holländer Gerbert Luttikhuis, dessen Mercedes 190 E 2.5-16 EVO II dieses Mal an den Start gehen konnte. Am Freitag war ihm dies nicht vergönnt gewesen.

In der Startphase gelang es zunächst Ludwig Arnold zu überholen, im Formationsflug flogen die beiden Protagonisten fortan

über die Piste. Anton Werner, dem am Vortag gegen Jörg Hartscher in der ersten Kurve ein fahrerischer Coup gelungen war, versuchte dies erneut mit dem Audi 200 quattro M86, aber gegen die beiden Piloten vor ihm war kein Kraut gewachsen. In der letzten Runde musste er zu allem Überfluss an Position vier liegend sein Auto am Seitenstreifen im Grün abstellen.

Zehn Runden vor dem Ende löste eine Kollision zwischen dem Mercedes 190 E 2.5-16 EVO I von Marvin Schaid und dem Ford Cosworth mit Thomas Bartel eine Safety-Car-Phase aus. Am Rennverlauf änderte diese kurze Unterbrechung im ersten Moment nichts. Ludwig versus Arnold, dieses immerwährende Duell riss die Zuschauer förmlich von den Sitzen. Acht Minuten vor Ablauf der regulären Renndauer übernahm Arnold dann zum ersten Mal die Führung bei der Einfahrt auf die Start-Ziel-Gerade. Ludwig wehrte sich vehement, aber er kam nicht mehr an seinem starken Kontrahenten vorbei.

Text: ks | Fotos: Gruppe C



Die große Bandbreite der Fahrzeuge begeisterte die Fans.

Stimmungsvolles Comeback für den Adenauer Racing Day

Darauf hatten Rennsportfans aus aller Welt sehnsüchtig gewartet – nun feiert der **Adenauer Racing Day** pünktlich zur 50. Ausgabe des größten Rennens der Welt sein stimmungsvolles Comeback.

Nach zweijähriger Corona-Pause begann das fünftägige Rennsport-Spektakel in der Eifel endlich wieder traditionell am Mittwochnachmittag mit dem Schaulaufen der Stars durch die Adenauer Innenstadt. Die über 1.000 Jahre alte Johanniterstadt am Fuße des Nürburgrings empfing auch diesmal Fahrer und Fans mit einem farbenfrohen und motorsportlich geschmückten Stadtbild. „Das wird sicherlich ein großes Happening, bei dem wir Adenau wieder mit Fans überfluten“, freute sich Rennleiter Walter Hornung schon im Vorfeld.

Der ADAC Nordrhein, die Stadt Adenau und ihr Gewerbeverein hatten eingeladen und es kamen bei frühlingshaften Tem-

peraturen so viele motorsportbegeisterte Fans, wie in Vor-Corona-Zeiten: Mehrere Tausende Besucher verwandelten im Jubiläumsjahr die Hauptstraße der Rennstadt am Ring in eine „Boxengasse“. Durch das dicht geschlossene Spalier bahnte sich der Corso aus 30 Rennfahrzeugen seinen Weg zur großen Show-Bühne auf dem Marktplatz. Zu bewundern waren diesmal nicht nur die bulligen Fahrzeuge aus dem aktuellen Starterfeld des 24h-Rennens, sondern auch einige Rennlegenden vergangener Tage, die im Laufe der vergangenen fünf Jahrzehnte 24h-Geschichte schrieben. Mit dabei war etwa der Audi R8 LMS ultra von Phoenix-Racing, mit dem Audi

2012 zum ersten Mal die 24h gewann – und mit dem ebenfalls erstmalig ein Audi GT3-Fahrzeug den Gesamtsieger stellte. „Mit dem Fahrzeug habe ich hier 2012 meinen ersten Sieg gefeiert“, erinnert sich Markus Winkelhock, während er weiter Autogramme schreibt und Selfies macht. „Das hier in Adenau ist ja stressiger, als das Rennen selbst“, scherzt der Schwabe. „Aber genau das macht diese Veranstaltung aus“. Johannes Scheid hat gleich drei „Eifelblitze“ mit zum Adenauer Racing Day gebracht. „Das ist fantastisch anzusehen, was hier wieder los ist“, schwärmt der Lokalmatador. „Meine drei BMW stammen aus den Jahren 1996, 1997 und 2008.“ Pünktlich um 15:30



Wenn die Rennfahrzeuge nach Adenau einfahren, sind die Zuschauer begeistert.



Die Eifel-Metropole Adenau präsentierte sich von ihrer besten Seite.

Uhr hatte sich der aus verschiedenen Klassen bestehende Fahrzeug-Korso über die Nordschleife in Bewegung gesetzt. Ab der Ausfahrt Breitscheid ging es unter Polizeigeleit weiter über die Hauptstraße bis zum Marktplatz.

Adenau begrüßt Fans und Fahrer

„Für uns als Stadt ist der Adenauer Racing Day ein Highlight im ‚rennsportlichen Jahreslauf‘ – so möchte ich es mal ausdrücken“, sagte Arnold Hoffmann, der Bürgermeister der Stadt Adenau. „Unser Anliegen ist es natürlich, auch uns als Stadt dem Publikum zu präsentieren, und da bietet der Racing Day eine der wenigen Möglichkeiten, die wir haben“. Dementsprechend hat sich die Stadt herausgeputzt und die 2015 begonnene Tradition der „rot-weiß“ lackierten Bordsteine rund um den Marktplatz und den Kreisel am Ortseingang weitergeführt. Die Farbgebung erinnert an die rot-weißen Kerbs des Nürburgrings und war

in der zweijährigen „Corona-Pause“ etwas verblasst. Um reibungslos zum Veranstaltungsort gelangen zu können, gab es für alle Besucher den kostenlosen Bus-Shuttle des DSK, der ab 14:30 h bis zum Veranstaltungsende halbstündlich entlang der bekannten DSK-Shuttle-Route im Einsatz war.

Auch die Stars von einst standen auf der Bühne

Auf der Showbühne begrüßten die Moderatoren Olli Martini und Patrick Simon zunächst die Piloten der Tourenwagen-Legenden, wie Klaus Ludwig, Roland Asch oder Klaus Niedzwiedz, die beim 24h-Rennen im Rahmenprogramm starten. Publikumsliebbling Roland Asch kam ins Schwärmen: „Ich war jetzt 15 Jahre nicht mehr hier und bin total begeistert – unglaublich wie viele Fans hier sind. Und dass wir jetzt am Wochenende mit den alten DTM-Autos wieder über die Nordschleife fahren dürfen, ist für mich das Allergrößte.“

Maximilian Götz: „Die Krönung für jeden Motorsport-Fan“

Zur dritten Gesprächsrunde rollten dann die 30 Fahrzeuge des Korsos samt ihren Piloten vor die Showbühne, beginnend mit dem Vorjahressieger, dem „Grello“ von Manthey-Racing mit der #1: „Unglaublich, diese Massen von Fans hier auf dem Marktplatz. So viele Autogramme wie heute habe ich die letzten zwei Jahre nicht geschrieben“, sagte Kevin Estre. Auch DTM-Champion Maximilian Götz #3 war elektrisiert: „Unfassbar – nach zwei Jahren Abstinenz ist das hier die Krönung für jeden Motorsport-Fan. Darauf haben wir alle gewartet – nicht nur die Fans, sondern auch wir Fahrer. Ich finde, soviel wie heute war hier noch nie los und das spricht doch für die ganze Veranstaltung.“

Text: ADAC Nordrhein | Fotos: Gruppe C



Einmal im Jahr startet die RCN bei den ADAC TotalEnergies 24h Nürburgring vor großer Kulisse.

Erster RCN-Gesamtsieg für Mario Fuchs

Die **Rundstrecken Challenge Nürburgring (RCN)** eröffnete traditionell das Rennwochenende bei den 50. ADAC TotalEnergies 24h Nürburgring.

Für den KFZ-Meister Mario Fuchs aus Grafschaft hätte das Rennwochenende nicht besser beginnen können. Schon seit dem vergangenen Jahr konnte der 42-jährige KFZ-Meister mit seiner außergewöhnlichen Version des Mitsubishi Lancer Evo 9 im Gesamtklassement für Furore sorgen. Doch beim Saisonhighlight im Rahmen des TotalEnergies 24h Rennen Nürburgring platzte endlich der Knoten und er konnte mit seiner Kombi-Version des asiatischen Allradlers die Leistungsprüfung „Feste Nürburg“ gewinnen. „Das Auto hat erstmals komplett ohne Probleme durchgehalten und dann direkt den Gesamtsieg geholt! Ich bin super zufrieden.“

Für eine große Überraschung sorgte Gilles Magnus, der zur Vorbereitung auf das bevorstehende Rennwochenende der WTCR die Rundstrecken-Challenge-Nürburgring nutzte. Mit konstant schnellen Rundenzeiten im Audi RS3 LMS TCR war der 22 Jahre alte Belgier immer in der Spitzengruppe unterwegs, verlor aber vor allem bei den Bestätigungsrounds den Anschluss auf den später siegreichen Fuchs und holte Rang 2.

Im Kampf um die Meisterschaft macht erneut Dr. Dr. Stein Tveten aus Bad Honnef einen großen Schritt und das bei der erst zweiten Veranstaltung der Saison. Wieder holte der Schönheitschirurg den überle-

genen Klassensieg in der Klasse der Serienwagen bis 2.500 ccm Hubraum und durfte sich aufgrund der voll belegten Klasse über massig Punkte freuen.

„Erneut hatte ich Glück, dass ich am Anfang ein paar einigermaßen freie Runden hatte, da konnte ich direkt mich absetzen und den Vorsprung anschließend verwalten“, so der Meisterschaftsführende.

Der nächste Lauf zur Rundstrecken-Challenge Nürburgring findet am 02.07.2022 statt.

Text: ADAC Nordrhein | Fotos: Gruppe C

Im Gespräch: RCN-Rennleiter Hans-Werner Hilger

Es ist noch nicht allzu lange her, da feierte Hans-Werner Hilger einen runden Geburtstag. Wir nutzen die Gelegenheit dem agilen Rennleiter einige Fragen zu stellen.

Hans-Werner, Du hast vor kurzem deinen 70. Geburtstag gefeiert und die Reaktionen, nicht nur in den sozialen Netzwerken, waren enorm. Wie erklärst du dir diese Sympathieerklärungen, normalerweise ist doch der Rennleiter derjenige, der Strafen ausspricht oder bei der Fahrerbesprechung mit dem erhobenen Zeigefinger droht?

Eine schwierige Frage. Vielleicht sollte man diesbezüglich eher die Fahrer fragen. Eventuell liegt es daran, dass ich immer versuche, die Teilnehmer fair zu behandeln. Immerhin war ich früher selbst als Fahrer aktiv auf den Rennstrecken unterwegs (Anm. der Red.: Zusammen mit Wolfgang Jacobs sogar in der TW Europameisterschaft!) und kann mich daher sehr gut in die Piloten hineinversetzen.

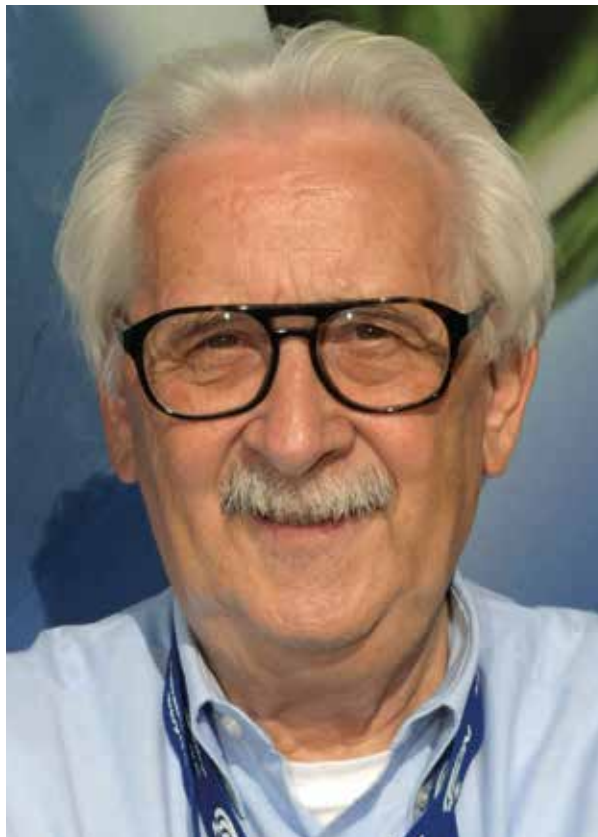
Als Rennleiter bist Du aber nicht nur am Veranstaltungstag im Einsatz...

Stimmt. Die Arbeit fängt schon lange vorher an. Terminplanung, Ausschreibungen erstellen, Genehmigungen einholen, die Helfereinteilung und vieles andere mehr. Dann dutzende von telefonischen Anfragen: Dürfen wir dieses? Warum ist jenes so? Irgendwann gehen die ersten Nennungen ein. Und wieder telefonische Rückfragen. Damit jeder weiß, wann er wo zu sein hat, erstelle ich kurzfristig vor dem Start noch die Ablauf-Info. Dann endlich fahren wir zum Ring. Etwas überspitzt gesagt, ist der Veranstaltungstag fast eine Erholung für mich.

Ein strammes Pensum! Wie behält man dabei den Überblick? Vor allen Dingen

bei den enorm hohen Starterzahlen der RCN von bis über 190 Nennungen.

Ich habe ein starkes Team im Hintergrund. Als erstes natürlich meine Ehefrau Heike, die mein Hobby nicht nur toleriert, sondern, wie jeder weiß, auch aktiv mitarbeit-



tet. Ohne ihren unermüdlichen Einsatz, nicht nur im Nennbüro, würde keiner in der RCN an den Start gehen. Und dann ist da unser langjähriger Leiter der Streckensicherung, Franz Mönch, auf den ich mich auch felsenfest verlassen kann. Leider reicht die Zeit nicht aus, um jeden einzelnen Helfer namentlich zu nennen, aber ich bin allen unendlich dankbar, dass sie sich

so intensiv für unsere gemeinsame Sache engagieren.

Du bist aber nicht nur Rennleiter, sondern zusätzlich auch noch im Vorstand der RCN engagiert und darüber hinaus seit Anfang der 90er Jahre Vorstand der äußerst erfolgreichen Scuderia Augustusburg Brühl im ADAC. Hat man da noch Zeit für ein Privatleben?

Man könnte tatsächlich meinen, Motorsport sei mein Lebensinhalt (HWH lächelt). Vielleicht ist es so. Aber meine Frau Heike und ich verreisen auch sehr gerne, vornehmlich in den Süden. Das machen wir in der motorsportfreien Zeit. Ein gut geführter Terminkalender hilft enorm bei der Koordination.

Kannst Du Dir erklären, warum die RCN derzeit so beliebt ist?

Weil wir uns Gedanken machen und im Sinne unserer Teilnehmer agieren. Der Satz „Von Sportlern, für Sportler“ wird oft als Floskel missbraucht. Wir aber versuchen ihn zu leben. Unser Ziel ist eine Win-Win-Situation von der langfristig alle Beteiligten profitieren. Zufriedene Teilnehmer sind der Beweis, dass wir auf dem richtigen Weg sind und gleichzeitig unser Ansporn, weiter so zu

arbeiten.

Wie siehst Du die RCN in der Zukunft?

Wir haben uns dem bezahlbaren Breitensport auf dem Nürburgring verschrieben und sind damit erfolgreich. So soll es auch weiterhin bleiben.

Text: Wolfgang Förster | Fotos: Dirk Reiter

Zeitreise am Nürburgring

Die **Nürburgring Classic** bot den Zuschauern auch in diesem Jahr packenden Motorsport in vielen unterschiedlichen Facetten.

Bei den Rennen der Youngtimer Trophy triumphierten Daniel Schrey und Wolfgang Pohl im ‚großen Grid‘. Im Porsche 935 K1 unterwegs war das Duo bei der Generalprobe für die ADAC 24h Classic nicht zu schlagen. Michael Hess und Otto Rensing (Porsche 911 RSR) querten in beiden Rennen als Zweite die Ziellinie. Im ersten Rennen war es Ben Bünningel, der in einer Gruppe 4 Porsche 911 RSR 3.0 das Podium komplettierte, im zweiten Rennen belegte Edgar Salewsky (Porsche 911 RSR) Rang drei.

Im Grid der ‚kleinen‘ Youngtimer setzten sich Michael Nolte (Opel Kadett C GT/E) und Mike Stursberg (Ford Escort RS 1800) je einmal durch. Adrian Remmele lieferte sich in Rennen eins einen rundenlangen Fight mit

Nolte, musste sich am Ende aber mit Platz zwei begnügen. Heinz Schmiersal komplettierte das Podium im ersten Rennen mit seinem Ford Escort. Tags drauf nahm Stursberg dann am Volant Platz und fuhr zum Sieg. Patrick Peeters kam als Zweiter im Ford Escort RS 2000 ins Ziel vor Gerd Tekaat, der eines der ältesten Fahrzeuge des Feldes, eine Chevrolet 1969 Camaro, an den Start brachte. Ein Podium ohne Opel-Fahrer hat in der Youngtimer Trophy einen echten Seltenheitswert.

Im ersten Rennen der Deutschen Tourenwagen ‚Goldene Ära‘ düpierte eines der ältesten Fahrzeuge die Konkurrenz. Michael Sadurski triumphierte im Opel Ascona. In Rennen zwei wurde die Rangordnung dann wieder hergestellt. Gerhard

Füller hatte im Opel Vectra STW – einem der modernsten Fahrzeuge im Feld – die Nase vorne.

Beim Kampf der Zwerge hießen die Sieger der vier Rennen Herbert Wein Jr. (Morris Mini Cooper MK2), Alex Schneider (NSU TT), Gregor Nick (Mini Swiss 24H Special) sowie Bernd Degner und Thorsten Babon (Fiat 128 Coupé).

Stimmung kam jedes Mal auf, wenn die CanAm & Sportscar + Gruppe C an den Start gingen. Röhrende Motoren ließen die Herzen der Fans höher schlagen. Im ersten Rennen siegte Peter Schleifer im McLaren M8E, der zweite Lauf ging an Georg Hallu im March 84G,

Text: ks | Fotos: Marcel Ebeling



Youngtimer Trophy: Michael Nolte im Opel Kadett C Coupé MN.



Kampf der Zwerge: Herbert Wein Sn. im Austin Mini S MK2.



CanAm & Sportscar + Gruppe C: Peter Schleiher im McLaren M8F.



„Fährst Du quer, siehst du mehr!“ Michael Braun & Stefan Müller (Triumph 6T Thunderbird, Bj. 1950).

Regatta auf dem Ring

Boote gibt es hier reichlich, wenn auch ohne Wasser unterm Kiel – beim Historischen Gespann Rennen auf dem 30. Kölner Kurs bei schönstem Frühlingswetter Mitte Mai.

Wenige Zentimeter über dem Asphalt und über 200 km/h schnell sind einige der Beiwagen inklusive Zugmaschine, die in der Gespannfahrerszene auch ‚Boote‘ genannt werden. Seit 1991 wird der Kölner Kurs vom MSC Porz e.V. im ADAC auf der Grand-Prix-Strecke des Nürburgrings ausgetragen, inzwischen zum 30. Mal. Er gilt seit vielen Jahren als Wertungslauf für die Deutsche Historische Motorrad-Meisterschaft (DHM) des Veteranen-Fahrzeug-Verbandes (VfV). Die Punkte, die hier am Ring vergeben werden, zählen ein auf das Konto des Deutschen Historischen Motorrad-Gespannmeisters und seines Beifahrers. Für die Popularität

der DHM steht eine Zahl ganz besonders: mehr als 1.700 Fahrer gehen in einzelnen Jahren bei Solo- und Gespannrennen an den Start. Laut DHM ist der Wettbewerb, gemessen an der Zahl der aktiven Rennsportler, die größte Motorrad-Rennsportserie Deutschlands.

Im Gespann bis auf's Podest

Wie wichtig dabei das Gespann aus Fahrer und ‚Bootsmann‘ (oder ‚Schmiermaxe‘) für den Erfolg ist, lässt sich daran ablesen, dass für den Beifahrer im Seitenwagen eine eigene Meisterschaft ausgeschrieben wird. Neben dem besten Fahrer wird jährlich auch der beste Beifahrer von der DHM

zum Deutschen Meister gekürt. Auf diesem Siegerpodest ist das Team aus Ulrich Seubert am Steuer und Germar Seubert im Boot – gemeinsam auf ihrem 1973er Nourish-Weslake Kneeler-Renngepann, eine Institution. An ihrem Renngerät und auch an der Crew ist einiges besonders. Seit 1974 fahren sie gemeinsam Gespann-Rennen, zunächst Motocross inklusive der Teilnahme an Weltmeisterschaftsläufen, anschließend seit zwei Jahrzehnten im historischen Seitenwagen-Rennsport. In der Klasse Z der DHM gehen einige Meistertitel auf ihr Konto.

Schon der Name ihrer Zugmaschine klingt für Nicht-Eingeweihte wie eine

geheimnisvolle Formel: ein Nourish-Weslake Kneeler-RennGESpann. Daher habe ich Kapitän und Konstrukteur Ulrich Seubert gebeten, mir bei der Zerlegung in die wichtigsten Einzelteile des Sportgerätes zu helfen: Bei den Kneeler-RennGESpannen sitzt der Fahrer nicht wie bei herkömmlichen Straßenmaschinen auf dem Motorrad. Stattdessen liegt beziehungsweise kniet der Steuermann auf der Maschine, statt Fußrasten sind Knieschalen eingebaut. Geschaltet und gebremst wird mit den Füßen. Der Effekt, um den es dabei geht ist die Verlagerung des Schwerpunkts bis knapp über der Fahrbahn und deutlich verbesserte Aerodynamik.

Aber was hat es mit ‚Nourish-Weslake‘ auf sich? Der Engländer Harry Weslake, bekannt durch Motorentuning im Rennsport bis zur Formel 1, hatte Ende der Sechzigerjahre einen Vierventilzylinderkopf konstruiert. Anfang der Siebzigerjahre übernahm Dave Nourish die Rechte an den Weslake-Motorrad-Motoren und entwickelte in Abstimmung mit Harry Weslake einen Motor, der im Moto-Cross, bei

Grasbahnrennen und auch bei Straßenrennen eingesetzt wurde. Dieses Aggregat, das auch im Gespann der Seuberts seinen Dienst tut, liefert aus den 900 cm³ knapp 80 PS. Was die Konstruktion des kompletten Motorrads betrifft, hat sich Ulrich Seubert, selbst Ingenieur, an Vorlagen und Fotos gehalten, die er von einem Windle-Gespann während einer Urlaubsreise aus England mitbrachte. Auch das ist eine Geschichte aus dem Leben eines Gespann-Enthusiasten: „Während unsere Ehefrauen shoppen gingen, besuchten wir ein Gespannrennen“, erzählt er mir. Ulrich Seubert war sofort begeistert von der Technik, die er dort im Einsatz sah, nahm noch vor Ort in England Maß und setzte zu Hause den Plan in die Tat um. Drei Jahre später, im Jahr 2006, stand das Gespann, das er seitdem gemeinsam mit Gernar Seubert auf Rennstrecken im In- und Ausland bewegt, für den ersten Renneinsatz bereit. Bereits nach einem Jahr konnten sie den Vizetitel auf ihrem Konto verbuchen, ein weiteres Jahr später die erste Meisterschaft im Historischen

DHM-Gespannwettbewerb in der Klasse Z.

Ulrich Seubert ist Fahrersprecher bei der Deutschen Historischen Motorrad-Meisterschaft in verschiedenen Gespann-Klassen sowie Leiter des DHM-Nennbüros und Leiter der Historischen Kommission für Gespanne im Veteranen-Fahrzeug-Verband (VFV). Wenn er von seinem Sport erzählt, bleiben keine Zweifel: Gespannrennen sind das, worum sich alles dreht. Auf die blöde Frage: „Warum gerade dieser Sport über inzwischen 50 Jahre?“ ist seine ebenso trockene wie überzeugende Antwort: „Weil es Spaß macht!“ Wenn Ulrich Seubert zurückdenkt, sprudeln die Geschichten von WM-Rennen in Spanien, Portugal oder Frankreich. Bis nach Imatra in Finnland waren sie damals unterwegs. In Osteuropa, vor allem in Tschechien, beschaffte man sich in den Achtzigerjahren Zahnräder für das anfällige Norton Getriebe, bezahlte im Gegenzug mit ‚Naturalien‘, nämlich mit den im Osten geschätzten Bilstein-Stoßdämpfern aus dem Westen. Die handwerklichen Fähigkeiten, die damals noch viele beherrsch-



Ulrich Seubert & Gernar Seubert (Nourish-Weslake Kneeler-RennGESpann, Bj. 1973).



Doppelt abgesichert hält besser: Beistand von ganz oben hilft ebenso wie eine anständige Motorschmierung und die obligatorische Kraftstoffversorgung – Inneren der Maschine von Seubert/Seubert aus Goldbach.

ten, werden heute ersetzt durch moderne computergesteuerte Werkzeugmaschinen. Davon hat auch er selbst schon profitiert. Das Kurbelgehäuse des Motors, den er fährt, ist aus einem massiven Block CNC-gefräst und hält den Vibrationen, die in der Vergangenheit zu Problemen führten, problemlos stand.

Nourish-Weslake Renngespanne sind heute, zum 30. Kölner Kurs, gleich zwei am Start – und beide hat Ulrich Seubert selbst konstruiert. Beide treten in der Klasse Z an, den Kneeler-Gespannen bis Baujahr 1983. Mit ihrem Gespann und der Startnummer Z 20 fahren die beiden heute einen unangefochtenen ersten Platz in der Klasse Z und in ihrer Wertungsgruppe ein. Dabei ist das Bemerkenswerte nicht allein die Platzierung, sondern der Grad an Präzision, mit dem dies geschieht. In sämtlichen Wertungsrunden weicht das Duo Seubert/Seubert in Summe nur gut drei Sekunden von ihrer Setzzeit ab. In der ersten Runde des ersten Wertungslaufes waren das 0,2 Sekunden Abweichung, – gerade so viel wie ein menschlicher Wimpernschlag!

Nachwuchs auf dem Drei-Rad

Benjamin Herpel gehört mit Anfang 30 zu den Jüngsten am Start. Seine Windle Yamaha 350, Baujahr 1980 ist knapp zehn

Jahre älter als er selbst. 2018 sprang er spontan für einen ausgefallenen Fahrer ein und sitzt seitdem selbst am Steuer, war bis dahin schon einige Jahre als Beifahrer im Gespann unterwegs und hat dabei viel gelernt wie er berichtet. Mit Hilfe alter Hasen, erzählt er mir nach dem ersten Wertungslauf, hat er es zum Piloten geschafft.

Der VFV unterstützt die Rookies an verschiedenen Stellen, beispielsweise indem er für Fahrer bis zum 21. Lebensjahr auf das Nenngeld verzichtet. Außerdem hilft die Klasseneinteilung. Denn in den Youngtimer-Klassen sind (Solo-) Motorräder unterwegs, die für kleines Geld auf dem Gebrauchtfahrzeugmarkt zu haben sind oder bei manch einem Verwandten in der Garage stehen und auf ihre Wiedergeburt warten. Zu diesen Modellen, die auch hier beim Kölner Kurs im Einsatz sind, gehören z.B. die Eintöpfe Honda XBR 500, Yamaha SR 500 oder auch die legendären Zweitakter RD 250 oder RD 350 der Siebziger- bis Neunzigerjahre.

Wo die ‚Bootsmänner‘ nicht selten Frauen sind

Nicht selten sind die Bootsleute hier am Ring Bootsfrauen. In der Klasse Z, den Kneeler Renn-Gespannen, sind zum 30. Kölner Kurs knapp ein Drittel der gemel-

deten Teams im gemischten Doppel unterwegs. Eigentlich ganz logisch, denn Kraft ist bei den Turnübungen im Boot weniger gefragt. Vielmehr sind es möglichst geringes Gewicht, Koordination und Rhythmus sowie eine gesunde Portion Mut, die zu guten und gleichmäßigen Rundenzeiten verhelfen. ‚Turnen‘ nennen die Gespannfahrer die akrobatischen Übungen der Beifahrer in Richtung Kurve. Und geturnt wird hier reichlich. Der alte Turnvater Jahn hätte seine Freude, würde er sehen, was hier – nicht an Reck oder Barren, aber am Ring zu sehen ist. Und das bei hohem Tempo und auf schwankendem Untergrund. Ziel ist es die Kurvengeschwindigkeit zu erhöhen, ohne dass das Boot abhebt. Abhängig davon, auf welcher Seite der Beiwagen angebracht ist, lehnt sich der Beifahrer mal wie beim Segeln weit über die Reling aus dem ‚Boot‘, mal schmiegt er sich eng an seinen Piloten und bildet mit Fahrer und Maschine eine fest verschweißte Einheit. Und jetzt wird auch klar, wozu die Zentimeter dicken Gummipuffer an den Gesäßteilen der Beifahrer(innen) gut sind. Auf Grundeis geht der Allerwerteste hier keinem, aber auf Asphalt sind schon einige der Hinterteile, Schultern und Ellenbogen gesehen worden.

Klaudia Hecht ist eine dieser Frauen im Boot. Seit inzwischen 35 Jahren fährt sie mit Helmut Wittgens gemeinsam im BMW R 51/3-Gespann, Baujahr 1953. Das eingeschworene Team tritt an in Klasse N, das sind Vintage-Gespanne bis Baujahr 1949 und Classic-Gespanne bis 600 ccm und Baujahr 1967. In dieser Klasse („Sitzer“) sitzt der Fahrer wie auf einem herkömmlichen Solo-Motorrad auf einer Sitzbank.

„Gespannrennen hatten wir schon lange als Zuschauer verfolgt und fanden das schon immer faszinierend“, erzählt mir Klaudia. „Als Helmut dann das BMW R 51/3-Gespann auf dem Anhänger mit nach Hause brachte, anstatt der geplanten Solo-Maschine, für die er Richtung Bodensee gefahren war, konnte ich nicht widerstehen und wollte dabei sein.“ An die ersten gemeinsamen Runden auf dem Ring erinnern sich beide mit leuchtenden Augen. Im Frühjahr 1987 zu den Einstellfahrten trauten sie sich – bis dahin komplett ohne Gespann- und erst recht Rennerfahrung – in die Eifel. Im Zelt über Nacht durchgefroren, Schnee zur Begrüßung am nächsten Morgen an der Hohen Acht, wagten sie den ersten Ritt auf dem Ring. Das war der gemeinsame Auftakt im Viertakter-

Gespann, dem sie bis heute zum 30. Kölner Kurs treu geblieben sind. Ein paar Wettkampfspuren sind dem Sportgerät inzwischen anzusehen, aber darauf sind die Beiden stolz. Im vergangenen Jahr holten sie sich die Meisterschaft: Helmut Wittgens als Historischer Gespannmeister 2021 und Klaudia Hecht als Deutsche Historische Gespannmeister-Beifahrerin.

Der aufregendste Moment ist selbst für ein eingespieltes Team wie die Beiden der Start, erzählen sie mir. Rückwärts wird das Gespann in Startposition geschoben und zwar exakt, bis der Kolben auf OT steht, dem oberen Totpunkt. Sobald die Startflagge geschwenkt wird, wird angescho-ben, ungefähr drei Schritte, dann muss der Motor laufen. Ein kurzer Blick über die Schulter, erzählt Helmut, der Check, ob Klaudia im Beiwagen liegt und das Rennen kann beginnen. Heute war das eingespielte Team wie gewohnt extrem flüssig unterwegs, trotz harter Positionskämpfe mit dem Team Klink/Linder im ersten Lauf. Ein zweiter Platz in der Klasse N bringt die ersten wichtigen Punkte zum Saisonauftakt, bevor es demnächst beim Großen Preis der Stadt Most (CZ), dem Klassik GP Schleizer Dreieck und Colmar Berg



Schleifpads mit Kampfspuren.

(L) sowie am Saisonende am Schottenring Historic Grand Prix und im September bei den Hockenheim Classics weiter geht.

Wünschen wir den Speed-Booten und ihren Skippern auch weiterhin „Immer eine handbreit Wasser unterm Kiel“ oder wie die Gespann-Sportler das formulieren: „stets zwei Finger breit Luft unterm Hintern“ und freuen uns auf spannende Wettbewerbe.

Text: Guido Urfei | Fotos: Ralf Klinkhammer, Lorenz Prommegger, Guido Urfei



Helmut Wittgens & Klaudia Hecht (BMW R 51/3, Bj. 1952).



Mathilda Paatz überzeugte in Ampfing mit guten Leistungen.

Podium im ADAC Kart Masters

Beim **ADAC Kart Masters** in Ampfing hatte Mathilda Paatz allen Grund zum Jubel: Die Pilotin vom TB Racing Team überzeugte mit guten Leistungen, die ihr den Rang 2 in der Tageswertung einbrachten.

Nach einem sechsten Platz im Training musste Mathilda Paatz im Zeittraining zunächst einen Rückschlag verkraften. Zwar platzierte sich die Förderpilotin vom ADAC Nordrhein mit einer ordentlichen Runde auf der sechsten Startposition, doch ohne jeglichen „Feindkontakt“ war der Frontspoiler ausgelöst worden, was mit einer Strafversetzung um fünf Positionen geahndet wurde. Die Ausgangsposition für die beiden Heats war mit dem elften Startplatz alles andere als vielversprechend.

Dennoch ließ sich Paatz nicht entmutigen, obwohl sie am Freitag und Samstag mit starkem Heuschnupfen kämpfte und körperlich nicht in bester Verfassung war. Im ersten Vorlauf kämpfte sich die Pilotin vom TB Racing Team auf den sechsten Platz nach vorne, während es im zweiten Heat immerhin zum siebten Rang reichte. Damit startete Mathilda Paatz das erste

Hauptrennen vom sechsten Rang, was die Ambitionen auf einen Podestplatz aufrechterhielt.

Platz zwei in der Gesamtwertung

Wie schon in den beiden Vorläufen zeigte die Förderpilotin vom Deutschen Sportfahrerkreis auch in den Hauptrennen eine gute Leistung. Mit ehrgeizigen Überholmanövern und guten Rundenzeiten kämpfte sich Paatz im Verlauf des ersten Rennens auf den vierten Rang nach vorne. Wegen einer nachträglichen Strafe rutschte sie schlussendlich auf die dritte Position. Im zweiten Rennen konnte sich die 13-jährige nach einem guten Start auf den zweiten Rang verbessern. In einem turbulenten Rennen, das mit interessanten Positionskämpfen für die Zuschauer sehr unterhaltsam war, erreichte die Kölnerin den dritten Platz. Infolge einer Strafe gegen den Zweitplatzierten rutschte sie auf den zwei-

ten Platz nach vorne. In der Tageswertung landete Mathilda Paatz dank starker Einzelergebnisse auf dem zweiten Platz, nur zwei Punkte hinter dem Sieger Luca Schwab. Der Teamkollege vom TB Racing Team gilt nun auch in der Gesamtwertung als großer Kontrahent. Nach dem zweiten von fünf Rennwochenenden liegt Mathilda Paatz im Gesamtklassement hinter Schwab auf dem zweiten Rang. Im Ladies Cup hat die Kölnerin die Führung inne.

Das nächste Rennen im ADAC Kart Masters findet vom 2. bis 3. Juli in Oschersleben statt. Zuvor muss sich Paatz auf das kommende Rennen in der FIA Karting Academy Trophy in Cremona (16. bis 19. Juni) vorbereiten.

Text + Foto: Björn Niemann



Die Sonne strahlte beim Jugendkart-Saisonauftakt.

Starker Auftakt in Wiehl

Der **30. ADAC Jugend-Kart-Slalom des MSC Heiligenhaus** am 3. April schien wettertechnisch in schlechtem Licht zu stehen. Doch es kam ganz anders.

Der Wettergott hielt seine schützende Hand über den Jugendsport, sodass auf dem Gelände des Unternehmens Energiebau Lück GmbH in Bomig-Wiehl kein Schnee lag und die erste Veranstaltung des Jahres bei zwar kalten Temperaturen, aber auch viel Sonnenschein stattfinden konnte.

Der Aufbau erfolgte früh morgens bei frostigen Temperaturen um den Gefrierpunkt, jedoch mit guter Laune und viel Vorfreude, nicht nur auf den bevorstehenden Tag, sondern auch auf den Beginn der Saison.

Insgesamt 76 Teilnehmer gingen beim MSC Heiligenhaus an den Start – darunter zehn Gaststarter – und lieferten sich spannende Kämpfe um die besten Platzierungen. Viel Lob gab es nicht nur für die flüssige, aber auch herausfordernde Strecke, sondern auch für das reichhaltige Verpflegungsangebot, bei dem für

jeden Wunsch etwas dabei war. Die Stimmung auf dem Veranstaltungsgelände war also nicht nur aufgrund der endlich gelockerten Corona-Bestimmungen ausgelassen.

Bei den Jüngsten in der K1 gewann Noah Schuster vom MSC Neviges-Tönisheide und setzte sich so gegen seine 14 Kontrahenten durch. Fehlerfrei blieb in dieser Altersklasse jedoch niemand.

Anders sieht es da schon in den älteren Klassen aus, wo Fehlerfreiheit nahezu ein Muss für den Klassensieg ist. In der K2 setzte sich Mila Rittel vom SFK Solingen gegen die Konkurrenz durch und war somit auch am Ende das einzige Mädchen auf dem Podest. Sie fuhr in der Klasse als einzige von 14 Startern fehlerfrei und verwies die starken Gastfahrer auf die Plätze zwei und drei. In den Klassen K3 und K4 standen Fahrer des gastgebenden MSC Heiligenhaus ganz oben: Marcel Koll

gewann mit über zwei Sekunden Vorsprung in der teilnehmerstärksten Klasse (24). Leandro Weyler tat es ihm nur wenig später in der K4 mit 11 Teilnehmern gleich und legte sogar noch einen drauf: Mehr als sieben Sekunden betrug der Vorsprung auf Platz zwei. Lenard Kleinschmidt, der dritte Fahrer des MSC Heiligenhaus, blieb leider nicht fehlerfrei, wodurch es am Ende Platz sieben wurde. Bei den Ältesten in der K5 gab es einen Doppelsieg für den MSC Eilendorf: Luca Stops (1) und Till Beißel (2) konnten sich gegen die zehn Mitstreiter behaupten.

In der Mannschaftswertung stand jedoch der KSC Wülfrath ganz oben, gefolgt vom MSC Neviges-Tönisheide und SFK Solingen. Die Mannschaft des MSC Heiligenhaus musste sich mit Platz vier zufrieden geben.

Text + Foto: Nikolas Neufeld

Simracer gesucht!

Die ADAC eSport Lounge Essen sucht drei Fahrer für die ABA Masters.

Simracer aufgepasst. Die ADAC eSport Lounge in Essen sucht Fahrer für die ABA Masters. Die neue und durch Sponsoren finanzierte Pro-Rennserie wird mit identischen zertifizierten Full-Motion-Simulatoren in den jeweiligen Racing-Centern gefahren. Als Simulation kommt Assetto Corsa zum Einsatz. Der Startschuss zum ersten Saisonlauf ist für Herbst 2022 geplant.

Interessierte Fahrer können sich mit einer kurzen Beschreibung zur Person und dem motorsportlichen Werdegang mit Bezug auf SimRacing per E-Mail bei nimar@splum-gastro.de bewerben.

Die Bewerber werden voraussichtlich im August oder September zu einem gemeinsamen Training in die ADAC eSport Lounge nach Essen eingeladen, wo dann die finale Fahrerpaarung bestimmt wird. Neben der reinen Rennpace wird bei der Auswahl auch das fahrerische Potenzial und die Teamfähigkeit eine Rolle spielen.

Von der eSport Lounge Essen wird kostenloses Training, die Rennteilnahme, Teamkleidung, Getränke wie Kaffee, Wasser und Cola im normalen Umfang an den Renntagen gestellt. Seitens der Fahrer muss eine Verpflichtung abgegeben werden, dass sie auch zu den Rennterminen am Standort Essen zur Verfügung stehen.



Maddox Wirtz nimmt den verdienten Pokal in Empfang.

Von Null auf Sieg

Maddox Wirtz ist mit viel Spaß und Ehrgeiz zum Doppelsieg auf dem Erftlandring gefahren.

Der Kart Club Kerpen mit seinem traditionsreichen Erftlandring war Schauplatz des ersten Laufs zum Westdeutschen ADAC Kart Cup am 1. Mai-Wochenende. Bei sonnigen Wetter gab es für die Fahrer und Zuschauer spannende Rennen in verschiedenen Kart-Klassen.

Der 15-jährige Bornheimer Maddox Wirtz entschied sich kurzfristig – genauer gesagt 3 Tage vorher – noch einmal an einem Rennen des „WAKC“ teilzunehmen.

„Ein alter Freund bot mir sein altes Kart an und somit die Chance, noch einmal gegen meine alten Teamkollegen und Mitstreiter anzutreten, die ich noch von meiner Zeit bei den X30-Junioren kannte. Das hat mich so gefreut und gefesselt, dass ich und meine Familie alles kurzzeitig in die Wege geleitet haben, um noch an der Veranstaltung teilzunehmen.“

In einer Nacht-und-Nebel-Aktion wurden Reifen sowie ein Motor organisiert

und das Kart auf Maddox Größe angepasst. Beim Roll-out stellte er allerdings fest, dass die Reifen anders zu händeln waren, wie er es aus dem letzten Jahr bei den Rotax Senioren kannte. Und auch der Iame-Motor funktionierte anders und auch der verwendete Vergaser musste während der Fahrt noch per Hand auf die richtige Temperatur gebracht werden.

Im Qualifying am Sonntag sicherte sich Maddox mit Platz drei eine gute Ausgangsposition. Nach einem guten Start und schönen und fairen Zweikämpfen mit spannenden Überholmanövern konnte er sich dann am Ende des Tages über einen Doppelsieg in den beiden Rennläufen freuen. Auf dem Podium war ihm große Freude anzusehen und auch seine Mitstreiter hatten sichtlich viel Spaß am Ende eines spannenden Renn-tags.

Text + Foto: Privat

Radisson BLU
CONFERENCE HOTEL
DUSSELDORF

**9. RADISSON
RHEIN-RUHR-**

EINLADUNG ZUR
OLDTIMER-RALLYE
AM 06. AUGUST 2022

RALLYE 2022

GEHOBENE OLDTIMERRALLYE
Infos und Anmeldung über
www.rhein-ruhr-racing.de

RHEIN-RUHR-RACINGTEAM
Düsseldorf e.V. (ADAC)
rheinruhr.racingteam@gmail.com, www.rhein-ruhr-racing.de

FEEL THE DIFFERENCE!
radissonhotels.com/blu

 Ortsclub
im ADAC 

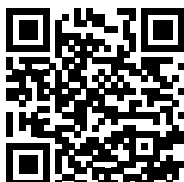
ADAC
MX MASTERS

02./03. Juli 2022
BIELSTEIN
www.mxmasters-bielstein.de

ADAX MX Masters in Bielefeld

Am 2. und 3. Juli macht das **ADAC MX Masters**
Station in Bielefeld.

Es wird spektakulär, wenn Anfang Juli die Crosser des ADAC MX Masters auf dem Waldkurs im bergischen Bielefeld aufdrehen. Neben der Königsklasse sind auch die beiden Nachwuchsserien ADAC MX Youngster Cup und ADAC MX Junior Cup 125 vertreten. Tickets sind online erhältlich.



„Bergische Impressionen“

30. Juli 2022

*23. touristische und (Tourer) sportliche
Ausfahrt für historische Automobile*

➤ **ADAC Nordrhein Oldtimer Touristik Pokal**
➤ **ADAC Nordrhein Oldtimer Pokalwettbewerb**
➤ **Rheinland-Pokal Classics**

10.00 Uhr Start in Overath-Cyriax (Schulzentrum)
12.30 Uhr Mittagspause in Overath-Cyriax
15.30 Uhr Ziel in Overath-Cyriax (Schulzentrum)
18.00 Uhr Siegerehrung in Overath-Cyriax

Touristik: Bildersuch-/touristische Fahrt – Sonderaufgaben
Streckenbeschreibung im Klartext
Tourensport: Bordbuch mit leichten Orientierungsetappen, SZP
Sport: Max. 150km lang – Mittelschwere Orientierungsetappen
mit Zeitwertung – Sollzeitprüfungen (SZP)

Auskunft: **Hans Grützenbach** Tel. 02204 – 3006206

www.msc-heiligenhaus.org

DMSB **ADAC Nordrhein - Meisterschaft**
SWT Sauerlandcup

Ortsclub
im ADAC 

25. Juni 2022
AC RADEVORMWALD
Flughafen - Weeze
126. ADAC/ AC Radevormwald Slalom

DMSB

 40 % Pokale in der Klasse. Siegerkranz für den Wertungsgruppensieger.
Pokal für die beste Mannschaft.
Ehrenpreis beste Dame der Wertungsgruppe.

Es wird in Startgruppen gestartet!
Startzeiten ca. (Zeitverschiebung möglich!)
Nennbüro und technische Abnahme ab 07:00 UHR!!!

Startgruppe G		Startgruppe F	
G5/6	8:00 Uhr	F8	11:00 Uhr
G4/3/2/1/0	9:30 Uhr	F9/10/11	12:30 Uhr

Startgruppe H / FS
H12/13 14:30 Uhr
H14/15 15:30 Uhr
FS 15:30 Uhr

Starter begrenzt auf 100
Für das leibliche Wohl ist gesorgt,
inkl. ACR Frühstück.

A/C/R

 Startgeld: 60,00 €, Mannschaften: 10,00 €
Vornennung: 55,00 €
Vornennungsschluss: 18.06.2022 24 Uhr
Es werden nur Vornennungen incl. Startgeld bearbeitet!
Vornennung ONLINE auf "ac-radevormwald.de" empfohlen!
Nennschluss: 30 Min. vor Training der jeweiligen Gruppe
Überweisung Stichwort: "126.Slalom"
IBAN: DE 2238 4621 3530 0347 1011; BIC: GENODE33WIL
Veranstalter: AUTOMOBILCLUB RADEVORMWALD e. V. im ADAC
D-42465 Radevormwald, Postfach 1667
Tel.: 0172/2606947 Fax: 02195/683 915 EMail: club@ac-radevormwald.de
Tel.: Am Veranstaltungsgelände 0172/2606947

 ANFAHRT: BAB 57, Ausfahrt Uedern/Weeze, links Richtung Weeze bis zum Ende der Strasse,
Achtung Radar, rechts auf 99 Weeze, 1. Ampel links Weeze (Airport), in Weeze rechts
abbiegen Richtung Weeze-Basel, Nach ca. 4km links (Kiesgrube). Die Anfahrt ist ausgespeilt.
Für Navi: 47652 Weeze-Basel. Danach den Pfeilen folgen.



Neue Zweirad-Prüfstation im Einsatz

Der ADAC Nordrhein bietet **Sicherheitschecks** für Fahrräder und Motorräder an.

Seit April hat der ADAC Nordrhein eine neue mobile Zweirad-Prüfstation im Einsatz: Die Fachleute vom ADAC sind mit dem Fahrzeug an verschiedenen Orten (in den Regierungsbezirken Köln und Düsseldorf) unterwegs und bieten die Prüfung von Fahrrad und Motorrad an. Die Prüfung der Fahrräder ist für Mitglieder kostenlos. Für Nicht-Mitglieder kostet der Service 9,90 Euro. Vereinzelt kommt der ADAC mit der Zweirad-Prüfstation aber auch zu Standorten, an denen der Service auch für Nicht-Mitglieder kostenlos angeboten wird – etwa an Universitäten und Hochschulen.

Die Technik-Experten des ADAC Nordrhein bieten zum einen Fahrrad-Sicherheits-Checks für Fahrräder, E-Bikes und Pedelecs an und überprüfen unter ande-

rem die Funktionsfähigkeit von Bremsen, Beleuchtung, Lenkung und Pedalen. Auch der Antrieb – Motor, Kette und Schaltung – speziell von E-Bikes wird geprüft. Gleichzeitig stellen die Techniker Lenker und Sattelhöhe passend zur Körpergröße ein.

Neu im Angebot des ADAC Nordrhein ist auch die ADAC Zweiradprüfung für das Motorrad:

ADAC Gebrauchtmotorrad-Check:

99 € für ADAC Mitglieder, sonst 128,70 €

- Prüfung von Antrieb, Bereifung, Bremsanlage, Beleuchtung, Sicherheitseinrichtung sowie Lenkung
- Kombinierbar mit Fehlerspeicherabfrage (Aufpreis)

ADAC Motorrad Fahrwerksgrundeinstellung:

29 € für ADAC Mitglieder, sonst 36,25 €

- Abstimmen der Fahrwerksgrundeinstellung auf den Fahrer

ADAC Basis-Check Motorrad:

29 € für ADAC Mitglieder, sonst 45 €

- Prüfung von Fahrwerk, Bodengruppe, Bremsanlage, Beleuchtung, Sichtprüfung Motor und Antrieb

Für eine Übersicht mit allen Terminen der Zweirad-Prüfstation einfach QR-Code mit dem Smartphone scannen.



ADAC startet bundesweite Fahrrad-Pannenhilfe

Service an Ort und Stelle: ADAC Mitglieder können ab sofort rund um die Uhr die neue Fahrrad-Pannenhilfe in Anspruch nehmen.

Der ADAC baut sein Leistungsangebot aus: Mitglieder, die mit einer Fahrradpanne liegen bleiben, erhalten ab sofort kostenlose Hilfe von ihrem Club. Helfen werden die Gelben Engel Radfahrern, die mit Reifen-, Ketten-, Brems- oder Akkuproblemen nicht mehr weiterfahren können. „Für mich ist dieses neue Angebot das sichtbarste Zeichen dafür, dass der ADAC den Wandel der Mobilität mitgeht. Und zwar verkehrsmittelunabhängig“, sagt ADAC Verkehrsexperte Prof. Roman Suthold.

Der Service gilt rund um die Uhr für Fahrräder jeder Art und an jedem Ort, den die Pannenhelfer mit ihren Einsatzfahrzeugen nach den Regeln der Straßenverkehrsordnung erreichen können. Der Club kann dabei auf sein lückenloses Servicenetz, bestehend aus rund 1650 Gelben Engeln und rund 700 Mobilitätspartnern mit ca. 5000 Fahrzeugen, zurückgreifen.

Sollte die Reparatur nicht vor Ort möglich sein, organisieren die Gelben Engel den Transport zur nächsten geeigneten Werkstatt und nehmen bei Bedarf Gepäck oder Ladung mit. Voraussetzung für die Hilfeleistung: Der Pannenort ist für Pkw legal erreichbar.

„Wir wollen dem Mitglied die Weiterfahrt so rasch es geht ermöglichen und Unannehmlichkeiten ersparen“

Alexandra Jedlitzke

Leiterin der ADAC Pannenhilfe Region West

Damit der neue ADAC Service so zuverlässig und erfolgreich abläuft wie beim Auto, wurden alle Pannenhelfer entsprechend geschult und ausgestattet, zum Beispiel mit einem innovativen Schlauchsystem, das die Reparaturzeit erheblich verkürzen kann.

Testphase in Berlin und Brandenburg

Die bundesweite Einführung des neuen Services folgt auf eine intensive Testphase in Berlin und Brandenburg. Dort sind seit Juli 2021 alle 150 in der Pilotregion arbeitenden Pannenhelfer auch in Sachen Fahrrad unterwegs, alle wurden zunächst durch ADAC interne Schulungsmaßnahmen auf die neue Aufgabe vorbereitet. Während der Probephase konnten sie ca. 400 Radfahrern helfen, die häufigsten Pannensachen waren platte Reifen. Mit weitem Abstand folgten Probleme mit Kette, Bremse und Schaltung. Und auch in die Leistungsordnungen und Bedingungen des ADAC wurde die Fahrrad-Pannenhilfe zwischenzeitlich

aufgenommen. „Immer mehr Mitglieder steigen auf das Fahrrad um, auch auf dem Weg zur Arbeit. Deshalb gilt es, die Weiterfahrt bei einer Panne so schnell es geht zu ermöglichen. Die Testphase hat gezeigt, dass dieser Service notwendig ist und von den Mitgliedern auch sehr gut angenommen wird“, erklärt Alexandra Jedlitzke, Leiterin der ADAC Pannenhilfe Region West.

Im Notfall ist die ADAC Fahrrad-Pannenhilfe unter der bekannten Pannenhilfenummer 089 2020 4000 zu erreichen.

Weitere Informationen zur Pannenhilfe und ADAC Mitgliedschaft gibt es online unter [adac.de](https://www.adac.de).



Tankrabbatt kommt nicht komplett an

ADAC Preisvergleich zeigt: Kraftstoffpreise **trotz Energiesteuersenkung** deutlich zu hoch.

Durch den am 1. Juni in Kraft getretenen Tankrabbatt sollen Autofahrer im Rahmen des Maßnahmenpakets der Bundesregierung finanziell entlastet werden. Dazu wird die Energiesteuer zeitlich befristet auf das EU-weite Mindestniveau abgesenkt. Der Tankrabbatt gilt für einen Zeitraum von drei Monaten bis Ende August. ADAC Untersuchungen der Kraftstoffpreise zeigen allerdings, dass die Energiesteuersenkung von 35 Cent bei Super E10 und 17 Cent beim Diesel nicht bei den Verbrauchern ankommen. So verzeichnete der Club eine Woche nach der Einführung des Tankrabatts bei Super E10 lediglich einen Rückgang von 20,3 Cent im Vergleich zur Vorwoche. Er kostete damit im bundesweiten Mittel je Liter 1,948 Euro. Damit bleibt der Rückgang rund 15 Cent hinter den Möglichkeiten der Steuersenkung zurück. Auch Diesel ist im Vergleich zur ersten Woche nach Einführung des Tankrabatts zwar um 5,2 Cent zurückgegangen und kostete im Bundesschnitt am 3. Juni 1,992 Euro je Liter. Käme die Steuersenkung Eins-zu-Eins beim Verbraucher an, müsste Super E10 1,80 Euro und Diesel 1,87 Euro pro Liter kosten.

Die Spritpreise sind bereits einen Tag nach der Einführung des Tankrabatts stattdessen kontinuierlich nach oben gegangen. Zwar ist gleichzeitig der Ölpreis angestiegen, was aber nur bedingt den Anstieg

fast unmittelbar nach Einführung des Rabatts am 1. Juni erklärt. Der ADAC fordert, dass die Entlastungen jetzt vollständig bei den Verbrauchern ankommen müssen. Hinzu kommt, dass das Preisniveau an den Tankstellen bereits in den Wochen vor der Steuersenkung immer weiter gestiegen ist und zuletzt massiv überhöht war. Laut ADAC gibt es bei beiden Kraftstoffen unabhängig von der Energiesteuersenkung nach wie vor ein deutliches Potenzial für Preissenkungen.

„Wir haben den Eindruck, dass die Mineralölkonzerne hier eine Krisensituation knallhart auf Kosten der Verbraucher zur eigenen Gewinnmaximierung ausnutzen.“

Den Tankrabbatt nicht vollständig weitergeben und stattdessen sogar die Preise noch zu erhöhen, ist eine bodenlose Frechheit.“

Thomas Mütter
Pressesprecher des ADAC Nordrhein

Der Club empfiehlt den Autofahrern, vor dem Tanken die Preise zu vergleichen und gezielt preisbewusst zu tanken. Gerade weil einzelne Tankstellen die Steuersenkung verzögert oder nur teilweise an die Verbraucher weitergeben, ist ein Preisvergleich aktuell besonders sinnvoll und wichtig. Weiterhin gilt: Wer abends tankt, kann regelmäßig mehrere Euro gegenüber den Morgenstunden sparen.

Unkomplizierte und schnelle Hilfe bekommt man mit der Smartphone-App „ADAC Spritpreise“, die die Preise nahezu aller 14.500 Tankstellen in Deutschland zur Verfügung stellt. Ausführliche Informationen zum Kraftstoffmarkt und aktuelle Preise gibt es auch online unter www.adac.de/tanken.

Sie möchten die ADAC Spritpreis-App herunterladen? Dann einfach den untenstehenden QR-Code scannen:





9-Euro-Ticket: Alle Infos im Überblick

Das **9-Euro-Ticket** für Busse und Bahnen soll insbesondere Pendler aufgrund der hohen Energie- und Kraftstoffpreise entlasten. Der ADAC Nordrhein hat die wichtigsten Infos zusammengefasst.

Das 9-Euro-Ticket läuft offenbar gut an: Allein über die Digitalkanäle der Deutschen Bahn sind an den ersten beiden Tagen des Vorverkaufs mehr als 2,7 Millionen Sonderfahrkarten abgegeben worden. Auch viele andere Verkehrsverbünde hatten zum Verkaufsstart von einem Ansturm auf die Tickets berichtet.

Ab wann gibt es und wie lange gilt das 9-Euro-Ticket?

Der Aktionszeitraum besteht vom 1. Juni bis 31. August 2022. Ab dem 1. September gelten wieder die gewohnten Preise. In den Sommermonaten Juni, Juli und August wird das Ticket jeweils zum Preis von 9 Euro pro Monat angeboten. Wer das 9-Euro-Ticket für drei Monate kauft, zahlt 27 Euro – einen zusätzlichen Rabatt gibt es hier nicht. Das einzelne Ticket ist immer bis zum Monatsende – also jeweils 30. Juni, 31. Juli, 31. August – gültig. Das ist unabhängig davon, wann man es im jeweiligen Monat gekauft hat. Je nach

Strecke kann es sich auch noch am Ende des Monats lohnen, das 9-Euro-Ticket für nur eine einzige Fahrt zu kaufen.

Wer kann das Ticket kaufen?

Jeder – egal ob Abonnent/Abonnentin oder Neukunde/Neukundin. Das Ticket ist personenbezogen. Als Nachweis gilt ein Lichtbildausweis.

Wo kann ich das 9-Euro-Ticket kaufen?

Das Ticket kann über die App „DB Navigator“ der Deutschen Bahn sowie den Apps anderer Verkehrsverbünde gekauft werden. Jetzt ging auch die extra für den Verkauf entwickelte App „9-Euro-Ticket“ vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) an den Start. Zudem vertreiben auch viele Verkehrsverbünde die Fahrkarten bereits online. Darüber hinaus kann das 9-Euro-Ticket auch an Fahrkartenautomaten der Deutschen Bahn bzw. in Kundenzentren und Automaten der Verkehrsverbünde erstanden werden.

Wo gilt das 9-Euro-Ticket?

Deutschlandweit im Nah- und Regionalverkehr. Inbegriffen sind Linienbusse, Straßenbahnen, U-Bahnen, S-Bahnen und Regionalzüge (2. Klasse), Regionalexpress-Züge und einzelne Fahren des HVV in Hamburg und der BVG in Berlin. Der Fahrschein kann auch für Fahrten quer durch die Republik genutzt werden. Dabei ist es egal, wo und bei wem man das 9-Euro-Ticket gekauft hat. Für 9 Euro könnte man also – mit ein paar Mal umsteigen und viel Zeit – auch von Köln nach Berlin reisen. Die Deutsche Bahn weist alle zu ihr gehörigen Verkehrsverbünde aus.

Gilt das 9-Euro-Ticket im Ausland?

Wenige grenznahe Städte können auch mit dem 9-Euro-Ticket angefahren werden. So zum Beispiel Salzburg und Kufstein in Österreich, Basel und Schaffhausen in der Schweiz oder das polnische Świnoujście.

Jetzt die Sommer-Motorwelt abholen!

Seit Anfang Juni liegt das neue Heft mit **NRW-Regionalmagazin** in den ADAC Centern sowie in vielen Edeka- und Netto-Märkten aus das.

ADAC 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. Im 24-seitigen NRW-Regionalmagazin, das dem Hauptheft beiliegt, geht es diesmal um die etwas andere Stadtführung. Wie wäre es zum Beispiel mal mit einer aufregenden Verfolgungsjagd im beschaulichen Arnsberg im Sauerland? Oder einem Live-Spaziergang durch Düsseldorf – von zu Hause aus? Die Redaktion hat die drei ersten Preisträger des ersten ADAC Tourismuspreises NRW und ihre Sieger-Projekte besucht und stellt sie vor.

Für alle Camping-Neulinge gibt es in der Sommer-Ausgabe eine Übersicht mit den Punkten im und am Fahrzeug, die man besonders im Auge haben sollten. Außerdem wird der neue digitale ÖPNV-Tarif „eezy“ vorgestellt, den man

über alle vier Verkehrsverbünde in NRW hinweg nutzen kann.

Veranstaltungstipps, Vorteile und Leistungen finden ADAC Mitglieder in den Rubriken „Aktuelles“, „Mitgliedervorteile“ sowie „Prüfdienste und Services“. In der Rubrik „ADAC Insight“ stellt die Redaktion diesmal die Geschäftsführerin des ADAC Fahrsicherheitszentrums in Paderborn vor, die

von ihren Erfahrungen in dieser Position berichtet.

So funktioniert das Abholen des ADAC Clubmagazins: Einfach zu einem der vielen Abholorte kommen, Heft aus dem Aufsteller nehmen, an der Kasse die ADAC Clubkarte vorzeigen, Motorwelt scannen lassen und kostenlos mitnehmen.



ADAC Camping Days in NRW: Die Aktionswoche voller Camping-Überraschungen vom 20. bis 26. Juni

Vom 20. bis 26. Juni finden in ganz NRW die ADAC Camping Days statt. Camper können ihr Wohnmobil oder ihren Wohnwagen kostenlos wiegen oder von den ADAC Technikern gründlich prüfen lassen. Außerdem lohnt es sich, die ADAC Center und Geschäftsstellen in der Nähe zu besuchen – ADAC Reiseexperten beraten zum nächsten Campingurlaub. Außerdem wartet dort eine besondere Camping-Überraschungstüte auf die Besucher. Mehr Infos zu den Camping Days finden Sie online auf adac.de/nrw.

ADAC Camping Days



20. – 26. Juni 2022
#wirfeierncamping

Hinten sicher im Wohnmobil unterwegs

Der ADAC hat die Sicherheit von **Wohnmobil-Rückbänken** getestet: Standardmodelle sind oft gefährlich.

Sicher hinten sitzen im Wohnmobil: Der ADAC hat die Rücksitzbank des VW Grand California einem Crashtest unterzogen – besetzt mit einem Kinder- und einem Erwachsenen-Dummy. Das Ergebnis: Die Mitfahrer sitzen auf der stabilen Rückbank mit innenliegendem Stahlgestell deutlich sicherer als auf den weit verbreiteten Standard-Sitzbänken aus Holz. Die im Grand California serienmäßig verbaute Sitzbank hält den Belastungen des Aufpralls stand und bietet bei einem Unfall guten Schutz. Damit steht fest, dass viele Wohnmobil-Hersteller dringend nachbessern und ihre Fahrzeuge serienmäßig mit stabilen Rücksitzbänken ausstatten und auch Nachrüst-Kits für beliebte Modelle anbieten sollten. Das ist nicht nur lebenswichtig, sondern auch leicht und platzsparend umzusetzen.

Schon 2020 wollte der ADAC wissen, wie sicher die Mitfahrer im Wohnmobil sitzen. Bei einem exemplarischen Crashversuch mit einem Modell kollabierte die Rückbank, was zu einem hohen Verletzungsrisiko für die hinten sitzenden Mitfahrer führt. Das erschreckende Ergebnis lässt sich auf einen Großteil der serienmäßig angebotenen Wohnmobile übertragen, denn die meisten Rücksitzbänke sind genauso konstruiert und aufgebaut, wie die vom ADAC getestete Rückbank mit Holzgestell unter der Sitzfläche.

Auch wer heute schon ein Wohnmobil besitzt und die Holzrückbank auf eine stabilere umrüsten möchte, kann das mit relativ wenig Mehrgewicht tun. Allerdings ist ein stabilerer Rahmen nicht als Standard-Produkt verfügbar, weil er an das jeweilige Fahrzeug angepasst werden muss. Dazu

benötigen Wohnmobil-Besitzer meist die Hilfe eines Fahrzeug- oder Metallbauers, der den Rahmen anfertigt und montiert – am besten nach Rücksprache mit einem Sachverständigen.

Darüber hinaus lieferte der Crashversuch Erkenntnisse über die sichere Mitnahme von Kindern in Kindersitzen. Wichtige Sicherheitsausstattungen wie Kopfstützen

und vor allem Isofix-Verankerungen für Kindersitze sollten auch im Wohnmobil serienmäßig vorhanden sein. Außerdem sollten die Gurtschlösser nicht mehr als 100 Millimeter aus der Sitzfläche herausragen und der Sitzplatz die i-Size-Anforderungen erfüllen.

Mehr Infos zum Test finden Sie online auf: adac.de/test.



Crashtest: Verletzungsrisiko auf verschiedenen Wohnmobil-Rückbänken

Standard Rückbank mit Holzgestell
(serienmäßig in vielen Wohnmobilen)



Stabile Rückbank mit Stahlgestell
(z.B. VW Grand California)



sehr gering
gering
mittel
hoch
sehr hoch

Quelle: ADAC e.V.

©ADAC e.V. 04.2022

SAVE THE DATES

ADAC

 **TotalEnergies**


ADAC
nürburgring

18. - 21. Mai 2023

09. - 12. Mai 2024

19. - 22. Juni 2025

Alle Angaben ohne Gewähr!

24h-rennen.de

ADAC Nordrhein e.V.