

## 24H NÜRBURGRING: FORZA FRIKADELLI



# Ansprechpartner im Bereich Motorsport und Klassik

---

**Mirco Hansen** | Leiter Motorsport und Klassik

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

---

**Birgit Arnold** | Assistenz Leiter Motorsport und Klassik, Automobilsport, DMSB-Sportwarte Automobilsport

T +49 221 47 27 706  
birgit.arnold@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** | Reglement & Technik 24h-Rennen, Slalom-Youngster, Kartslalom, DMSB-Lizenzen

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

---

**Alexander Zäpernick** | Meisterschaften & Pokalwettbewerbe, Terminanmeldungen, Veranstaltungskalender, DMSB-Lizenzen

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 89 558 95 96 97 (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

---

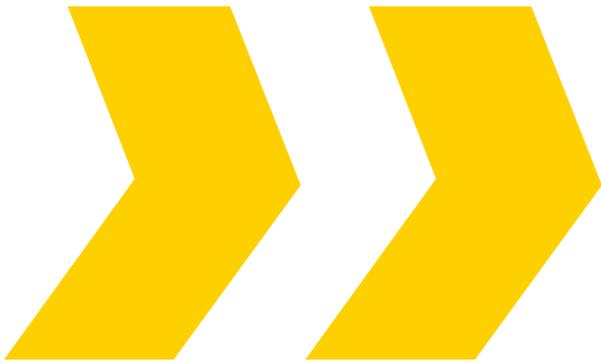
### Neue Adresse/neues Konto

www.adac.de/umzug  
T 089 558 95 96 97 (Mo. - Sa.: 8:00 – 20:00 Uhr)

---

### Ortsclubbetreuung

Christina Peters  
T +49 221 4727 466  
christina.peters@nrh.adac.de



# Inhalt



**12** **Cup- und Tourenwagen-Trophy:** Mike Münch gewinnt beide Sprintrennen am Nürburgring.



**24** **Kölner Kurs:** Historische Zweiräder sorgen am Nürburgring für Begeisterung.



**30** **Clubinfo:** ADAC Nordrhein empfiehlt: Fahrzeug-Check vor den Sommerferien.

## **AUTOMOBILSPORT**

- 4 ADAC TotalEnergies 24h Nürburgring
- 8 ADAC 24h Classic
- 10 Tourenwagen Legenden
- 12 Cup- und Tourenwagen-Trophy
- 14 RCN
- 15 Adenauer Racing Day
- 16 Falken Driftshow
- 18 ADAC GT4 Germany
- 27 Slalom AC Radevormwald

## **MOTORRADSPORT**

- 20 ADAC MX Masters
- 24 Kölner Kurs

## **KARTSPORT**

- 26 FIA Kart Europameisterschaft

## **JET-SKI**

- 29 Europameisterschaft

## **ADAC CLUBINFO**

- 30 Fahrzeug-Check vor den Sommerferien
- 31 Gebühren für Bewohnerparken in Köln
- 32 Das kosten Freizeitparks in NRW und ganz Deutschland
- 33 Sprengung der A45-Talbrücke Rahmede
- 34 Sicherer Fahrrad-Transport – so geht's!
- 35 Kindersitze im Test

## 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, RCN, Björn Niemann, Ralf Klinkhammer, Lorenz Prommegger, Eduardo Cartana, AdobeStock, Johannes Giewald, Phantasieland, m Till Westermann, Fotolia **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.



## Emotionaler Premierensieg für Frikadelli und Ferrari

Emotionale Doppel-Premiere bei den [ADAC TotalEnergies 24h Nürburgring](#): Das Frikadelli-Team hat zum ersten Mal den „Eifel-Marathon“ gewonnen und damit auch Ferrari den ersten Erfolg bei dem Langstrecken-Klassiker beschert.



Nach 24 Stunden durch die „Grüne Hölle“ steuerte der Brit David Pittard den neuen Ferrari 296 GT3 der Lokalmatadoren als Erster über die Ziellinie. Gemeinsam mit Earl Bamber, Nick Catsburg und Felipe Fernandez Laser stellte er auch einen Distanzrekord auf: Noch nie hatte seit der Premiere des Rennens 1970 ein Siegerteam 162 Runden zurückgelegt. Nach

4.085,858 Kilometern hatte der Frikadelli-Ferrari 26,911 Sekunden Vorsprung vor dem Rowe-BMW #98. Der bisherige Rekord lag bei 159 Runden mit 4.035,102 Kilometern aus den Jahren 2014 und 2022. Übersattet wurde das Wochenende vom Tod eines Sportwerts, der am Sonntagvormittag während seines Einsatzes kollabiert war und trotz sofortiger ärztlicher Versorgung

und Transports ins Krankenhaus in Mayen verstorben ist.

„Der Blutdruck ist jetzt im Moment vielleicht etwas hoch, aber natürlich geht es mir jetzt sehr gut. Heute Abend gibt es ein Kölsch“, sagte Frikadelli-Teameigner Klaus Abbelen im ersten Überschwang direkt nach dem Erfolg. „Ich weiß nicht, was ich sagen soll. Ich bin einfach unglaublich

stolz auf alle. Das ist mein erster richtig großer Erfolg. Sabine Schmitz hat uns vom Himmel aus geholfen. Ich freue mich auch sehr für den lieben Klaus“, meinte Fernandez Laser: „Unglaublich, was für ein Sieg“, erklärte Nick Catsburg. Für den Niederländer war es schon der zweite Sieg nach 2020, damals noch im Rowe-BMW. Eine Premiere ist der Sprung auf die oberste Stufe des Siegerpodests für seine Teamkollegen Felipe Fernandez Laser, den Briten David Pittard und Earl Bamber aus Neuseeland, der schon zweimal die 24 Stunden von Le Mans sowie einmal die 24 Stunden von Spa gewonnen hat.

Im Rowe-BMW #98 holten Marco Wittmann und Sheldon van der Linde wie schon 2021 Platz zwei beim „Eifel-Marathon“. Diesmal wurden sie unterstützt von Maxime Martin und Dries Vanthoor, der 2022 noch in einem Audi triumphiert hatte. Das Siegerpodest vervollständigten

Raffaele Marciello, Luca Stolz und Philip Ellis in der #4 aus dem Mercedes-AMG Team Bilstein. Insgesamt verfolgten am Wochenende 235.000 Zuschauer den Langstrecken-Klassiker. Die 52. Auflage der 24h Nürburgring steigt vom 9. bis 12. Mai 2024.

### Zweikampf seit Sonnenaufgang

Seit Sonnenaufgang hatten sich der Frikadelli-Ferrari und der Rowe-BMW #98 durch den Boxenstopp-Unterschied von zwei Runden immer wieder an der Spitze abgewechselt. Bereinigt lag allerdings ein deutlicher Vorteil bei der Ferrari-Crew, die lediglich in der Anfangsphase ein wenig Zeit durch einen Reifenschaden wenige Kilometer vor der Box verloren hatte. Die #98 dagegen war nach einem Ausritt im Top-Qualifying 1 nur von Startplatz 31 ins Rennen gegangen, arbeitete sich dann aber mit einem fehlerfreien Auftritt schon nach wenigen Stunden in die Spitzengruppe vor.

Den letzten Boxenstopp absolvierte der Frikadelli-Ferrari 61 Minuten vor Ablauf der 24 Stunden. 44 Minuten vor Schluss ging Dries Vanthoor mit knapp einer Minute Rückstand auf die Strecke, kam aber nicht mehr entscheiden heran. „Letzlich können wir total zufrieden sein. Wir sind von Platz 31 gestartet und damit in der letzten Reihe unserer Startgruppe. Um ehrlich zu sein, hätten wir nie gedacht, dass wir so weit nach vorne kommen“, sagte Wittmann. „Aber wenn man im letzten Renndrittel so nah am Sieg dran ist, dann will man auch gewinnen. Aber dafür ist der Ferrari zu schnell. Wir haben keine Fehler gemacht im Rennen und haben uns deswegen auch nichts vorzuwerfen.“

Bester Porsche im Endklassement war die #96 von Rutronik auf Rang fünf, bestplatziertes Modell aus Ingolstadt war der Land-Audi #39 als Sechster. Das Revival der drei ehemaligen DTM-Champi-



ROWE Racing fuhr mit dem BMW M4 GT3 auf Rang zwei.



HRT fuhr mit dem schnellsten Mercedes-AMG GT3 auf Rang drei.

ons Mike Rockenfeller, Timo Scheider und Martin Tomczyk im Scherer-PHX-Audi #40 endete auf Platz zwölf. Es war zudem das letzte 24h-Rennen des scheidenden Teamchefs Ernst Moser, der mit Phoenix sechs Gesamtsiege beim „Eifel-Marathon“ feierte.

### **Mapelli im Abt-Lamborghini der Mann der ersten Runden**

Nachdem Marciello zunächst noch seine am Freitagabend erkämpfte Pole-Position behauptet und das Feld als Erster auf die Nordschleife geführt hatte, war zunächst Marco Mapelli der Mann der ersten Runden. Der Italiener schob sich im Abt-Lamborghini #27 beim Start zunächst von Platz drei auf Position zwei vor und überholte in der dritten Runde auch Marciello. Damit bescherte er den Äbten bei ihrer 24h-Rückkehr mit dem neuen Hersteller gleich die ersten Führungsrunden. Ein früher Rei-

fenschaden warf das Team aber schon bald danach deutlich zurück, am Ende reichte es zu Rang neun.

### **Turbulente Nacht mit dem vorzeitigen Aus für mehrere Siegekandidaten**

Bis zur Rennhalbzeit gab es einige sehenswerte Zweikämpfe, aber auch bei einbrechender Dunkelheit zunächst kaum größere Zwischenfälle. Die zahlreichen Fans rund um die Nordschleife sorgten mit Grillduft, Musik und gewohnt skurrilen Aufbauten an den beliebten Hotspots wie Hatzenbach, Brunnchen oder Schwalbenschwanz für eine großartige Stimmung. Am frühen Morgen überschlugen sich dann etwas die Ereignisse, als sich innerhalb von kurzer Zeit mehrere Siegaspiranten vorzeitig verabschiedeten. So drehten sich beispielsweise die beiden Scherer-PHX-Audi mit der #1 und der #5 fast

synchron auf einer Ölspur von der Strecke, den Schwesterauto mit der #16 warf eine Zeitstrafe von 4:36 Minuten für insgesamt drei Flaggenverstöße weit zurück. Der Rowe-BMW #99 schied nach einer Kollision beim Überrollen aus, später wurde auch der Junior-BMW #72 wegen eines Aufhängungsschadens zurückgezogen. Frühzeitig Feierabend hatte auch der „Grello“ – der Manthey-Porsche #911 hatte nach einem frühen Reifenschaden immer wieder Probleme. Mercedes-AMG verlor frühzeitig die #3 um den aus der ersten Reihe gestarteten Maro Engel.

Text: ADAC Nordrhein | Fotos: Gruppe C



Gegen Björn und Georg Griesemann im Porsche war kein Kraut gewachsen

# Björn und Georg Griesemann siegen beim 24h Classic Rennen

2023 fand die 32. Auflage der **ADAC 24h Classic** statt. Ein wahres Highlight im Rennkalender für alle Old- und Youngtimer-Fans.

Auch dieses Jahr wurden die Zuschauer nicht enttäuscht und bekamen neben verschiedenen Automobilen Schätzen natürlich auch knallharte Racing-Action geboten.

Insgesamt mussten sich über 200 Fahrzeuge den Nürburgring teilen, die in drei Startgruppen auf die drei Stunden lange Reise geschickt wurden. Die Teilnehmer der Youngtimer Trophy bildeten die Startgruppen 1 und 2, der von der FHR ausgerichtet Dunlop Historic Endurance Cup

(HEC) bildete die dritte Welle.

Als die Startampel auf „Grün“ sprang, erwischte der Pole-Setter Olaf Manthey im Schumann BMW 635 CSI #508 keinen optimalen Start und lag nach den ersten Kurven nur noch auf Platz fünf hinter einem Porsche Trio, Ralf Schall im Mercedes und dem Morgan Plus 8. Insgesamt verlief die Startphase gesittet, lediglich Marc Simon in seinem Porsche 964 Cup #489 wurde völlig unverschuldet gleich in Kurve eins gedreht und verlor als Folge dieses Remp-

lers wenig später Teile seiner Heckstoßstange. In den anderen beiden Startgruppen liefen die Starts sehr diszipliniert ab und blieben ohne besondere Vorkommnisse.

Manthey kam nach der Startrunde jedoch schnell in Tritt und arbeitete sich binnen der ersten 20 Minuten wieder zurück in die führende Position. Diverse Ausrutscher und technische Probleme im Feld sorgten für einige Gelbphasen, so dass die Spitzengruppe lange eng zusammenblieb. Hinter

dem Gruppe 5 BMW hatte sich zunächst der #517 Porsche 964 Cup von Rudolph / Hammel etabliert, ab Rang 3 lieferten sich die Griesemann Brüder (#502 Porsche) sehenswerte Positionskämpfe mit dem #112 Porsche 911 RSR der Mittelmotor GmbH und dem spektakulären Morgan Plus 8.

Mit Beginn der Boxenstopps mischte sich das Klassement mehrfach neu, da einige Teilnehmer nur einmal stoppen mussten, andere aber auf einer Zwei-Stopp-Strategie unterwegs waren.

Dies brachte Björn und Jörg Griesemann in Führung, gefolgt von Vorjahressieger #552 Ralf Schall im Mercedes Benz 190 E2.5-16 und dem Porsche 911 964 Cup #517 von Jürgen Rudolph und Heiko Hammel. Das Rennen wurde in der Folge von vielen Zweikämpfen im Feld bestimmt sowie von einzelnen Ausritten und Drehern, die aber größtenteils ohne Folgen für die Beteiligten blieben.

Zum Beginn des Schlusspurts sorgte die #145 für ein Highlight, als der Opel Ascona B mit Burkhard Bock am Steuer nach längerer Reparatur das Rennen wieder aufnahm. Das Besondere daran: Bock lag kurz vorher noch selbst mit Schraubenschlüssel unter dem Fahrzeug und half es wieder fit zu machen. Belohnt wurde der Einsatz mit Rang 115 als Ergebnis,

Lange sah es so aus, als dass die Top-Positionen belegt waren, doch 20 Minuten vor Schluss bekam der drittplatzierte Porsche #517 wegen Überholens unter gelber Flagge eine 32-Sekunden-Zeitstrafe und sah das Ziel erst auf dem fünften Rang.

Am Ende sicherten sich die Griesemann-Brüder mit ihrem Porsche 911 RSR #502 souverän den Sieg, gefolgt von Ralf Schall im Mercedes 190E 2.5 16 #552, der im letzten Umlauf noch die schnellste Runde des Rennens in den Asphalt brannte. Den letzten Podiumsplatz sicherte sich der Por-

sche 911 RSR IMSA #511 pilotiert von Oliver Boyke und Ruben Zeltner.

„Heute ist endlich alles aufgegangen, was wir probiert haben. Es fühlt sich richtig gut an,“ so Georg Griesemann. Und wird durch seinen Bruder Björn ergänzt: „Wir beiden haben das echt gut hinbekommen. Unser Plan vorsichtig zu sein und nie das Auto zu 100% auszureizen ist voll aufgegangen. Ein Riesen-Dank geht auch an BRSM, die uns ein perfektes Auto hingestellt haben.“

Die von der FHR ausgerichtete HEC entschied die #601, ein Ford Escort Mk1 RS1600 von Heinz Schmearsal, Lance-David Arnold und Mike Stursberg für sich. Alexander Furiani mit seinem Alfa Romeo GTA 1600 #636 kam auf Platz zwei ins Ziel und der Porsche 911 ST #722 der Familie Oehme komplettierten das Podium.

Text + Fotos: ADAC Nordrhein



Schmearsal / Arnold / Stursberg entscheiden FHR-Wertung für sich.



Rudolf Schöllhorn gewann beide Rennen im Rahmen des 24h-Rennens.

## Legendär: Schöllhorn feiert Doppelsieg bei den Tourenwagen Legenden

Die Freude stand Rudolf Schöllhorn ins Gesicht geschrieben, als er nach seinem zweiten **TWL**-Sieg im Rahmen der ADAC TotalEnergies 24h Nürburgring seiner Mercedes DTM C-Klasse entstieg.

Vor zum Großteil vollbesetzten Tribünen rund um den Grand-Prix-Kurs setzte er sich im Samstagsrennen gegen zwei altgediente Rennprofis durch: Über Platz zwei freute sich Klaus Ludwig, der die AMG-Mercedes C-Klasse ITC von INTAX-Motorsport pilotierte. Dritter wurde Marc Hessel im BMW 320is E30.

Schöllhorn ließ am Samstagmittag nichts anbrennen, spielte die Leistung des modernsten TWL-Renners souverän aus. Die C-Klasse der 2008er Generation war zwar im Vergleich zu den Hightech-Boliden der späten Neunzigerjahre fast schon

die Renaissance rudimentärer Rennsporttechnik, die pure Leistung von mehr als 500 Pferdestärken war vor allem durch den infernalischen Sound deutlich spürbar. Trotz einer Safetycar-Phase im Rennen verlor Ludwig im 96er-Modell 1,39,325 Minuten auf Schöllhorn.

Das Leistung nicht alles ist, zeigte Hessel im BMW E30. Als Drittplatzierter verwies der ehemalige Rennprofi Tim De Vos mit seinem bulligen Nissan Skyline R32 GT-R um 44,038 Sekunden auf Rang vier. Dahinter war Spannung bis zum Schluss angesagt. TWL-Urgestein Ekkehard Ludewigs

musste sich mit dem Mercedes 190 E 2.5-16 Evo II im Kampf um Platz fünf gerade einmal 0,285 Sekunden dem DTM-Champion Eric van de Poele im BMW M3 E30 geschlagen geben. Ebenfalls weniger als eine Sekunde dahinter fuhr YouTube-Schrauber Jean-Pierre Zimmer im Evo I 190er auf sieben.

Dass auch im Mittelfeld bei den Tourenwagen Legenden um jede Zehntel gekämpft wird, stellten vier Piloten auf den Plätzen zwölf bis 15 unter Beweis. Heinz-F. Pott (BMW M3 E30), Patrick Stein (Opel Calibra), André Reuter (BMW 318iS E30) und Thomas

Ardelt (BMW M3 E30) wurden im Ziel binnen gerade einmal 0,734 Sekunden abgewinkt.

### **Schöllhorn gewinnt am Freitag sein TWL-Debüt**

Von der Pole-Position aus gestartet, übernahm Schöllhorn im modernsten Fahrzeug der Tourenwagen Legenden in Rennen eins am Freitag die Führung und gab diese bis ins Ziel nicht mehr ab. Kris Nissen, der in der AMG-Mercedes C-Klasse von Jörg Hatscher das Rennen bestritt, musste nach Getriebeproblemen im Training das Rennen vom Ende des Feldes aufnehmen. Im Verlauf des 30-minütigen Rennens kämpfte er sich bis auf Platz zwei nach vorne. Von Beginn an eine Bank war Klaus Ludwig im Mercedes 190 E 2.5-16 Evo II. Nach 16 Runden auf dem Grand-Prix-Kurs setzte er sich 16,160 Sekunden gegen Marc Hessel im BMW 320is E30 durch.

Enger ging es im Kampf um Platz fünf zu. René Ruch hatte mit seinem BMW M3 E30 im Ziel gerade einmal 0,094 Sekunden Vorsprung auf Max Wüst, der sich im Mercedes

190 2.5-16 EVO II nur knapp geschlagen geben musste. Auf den weiteren Positionen wurden Tim De Vos (Nissan Skyline R32 GT-R), Jean-Pierre Zimmer (Mercedes 190 2.5-16 EVO I) und Ralph Lauxmann (BMW M3B E36) abgewinkt. Ein packendes Finish lieferte sich Thomas Ardelt im BMW M3 E30 mit DTM-Champion Eric van de Poele um den letzten Top-10-Platz. Im Ziel trennten beide Fahrzeuge gerade einmal 0,509 Sekunden. Ardelt entschied zudem Klasse 3 für sich.

Ohne Glück waren weitere Zeitzeugen der glorreichen Tourenwagen-Jahre. Volker Strycek musste sich nach Problemen am Opel Kadett E 2.0 16V am Ende mit Rang 25 zufriedengeben. Noch weniger Glück hatte Harald Grohs, der in der Anfangsphase im BMW M3 E30 an der Spitze mitgekämpft hatte. Ein technischer Defekt zwang ihn nach acht Runden zur Aufgabe. Kurt Thiim beendete im Volvo 240 GRA zwar das Rennen, wurde aber von den Sportkommissaren nachträglich disqualifiziert, weil er eine falsche Bereifung verwendet hatte. Bestplatziertes Opel war am

Ende der Kadett von Stefan Epp auf Rang 18, den schnellsten Audi pilotierte Frank Haack auf 23.

Am Ende eines aufregenden TWL-Wochenendes zog Geschäftsführer Jörg Hatscher ein positives Fazit: „Unser Slogan mag einigen Leuten abgedroschen erscheinen, aber dieses Wochenende war einfach legendär. Das kann man nicht anders sagen. Ein fantastisches Teilnehmerfeld bei Kaiserwetter in der Eifel und mit dem Adenauer Racing Day sowie unserer Ehrenrunde am Donnerstag auf der Nordschleife gab es schon zwei Höhepunkte, bevor wir überhaupt zum Rennen gestartet sind. Aber auch unsere Unterbringung im Historischen Fahrerlager des Nürburgrings und der viele Zuspruch von den Fans, werden unseren Teilnehmern und der Orga-Crew noch lange in Erinnerung bleiben.“

Text: ks | Fotos: ADAC Nordrhein



Die Tourenwagen Legenden fahren eine Ehrenrunde über die Nordschleife.



Mike Münch gewinnt beide Sprintrennen am Nürburgring.

## Mike Münch gewinnt beide Sprintrennen am Nürburgring

Viele Zweikämpfe im Feld der **Cup- und Tourenwagen Trophy** bescheren den Fans bei den ADAC TotalEnergies 24h Nürburgring am GP-Kurs viel Rennaction

Am Donnerstagnachmittag gingen bei schönstem Wetter 39 Fahrer mit ihren Boliden an den Start des ersten Rennens der Cup- und Tourenwagen Trophy auf dem Grand Prix Kurs und boten den Fans ein spannendes Rennen. Pole-Sitter Mike Münch in seinem Porsche 996 GT3 Cup zog gleich von Anfang an auf und davon, dicht gefolgt von Alexander Köppen in Porsche 997 GT3 Cup. Beide setzten sich auch gleich vom Hauptfeld etwas ab und Köppen folgte Münch mit einer Sekunde Abstand wie ein Schatten.

Der von Platz sechs gestartete Marc Ull-

rich (#69 Porsche 997 GT3 Cup) hatte sich auf Position drei vorgearbeitet, wurde aber von Sascha Faath #45 im BMW M3 E46 GTR ordentlich unter Druck gesetzt. Aber nicht nur um die Podiumsplätze wurde gekämpft auch im Mittelfeld gab es viele Duelle, die teils auch inkl. Lackaustausch ausgetragen wurden.

Gerade als sich das Rennen etwas beruhigt hatte, rutschte Jesco Kaczmarek in der Goodyear Kehre ins Kiesbett und strandete dort mit seine Porsche 997 GT3 Cup mit der #65, was eine Safetycar-Phase zur Folge hatte.

Als noch sieben Minuten Restzeit auf der Uhr standen, wurde das Rennen wieder aufgenommen. Hinter dem führenden Münch lieferten sich Marc Ullrich #69 sowie Alexander Köppen #72 einen ordentlichen Zweikampf, den Ullrich für sich und Rang 2 entscheiden konnte. In den letzten Runden lieferten sich Ullrich #69, Faath #45 und Köppen #72 einen intensiven Kampf um die Plätze zwei, drei und vier. Faath schob sich zwei Runden vor Schluss mit seinem BMW am Ausgang des Yokohama S noch an Köppen vorbei auf Platz drei. Nach dem Rennen wurden Ull-

rich #69 und Köppen #72 von der Rennleitung jedoch je eine 30-Sekunden-Zeitstrafe wegen Überholens unter Safety-Car aufgebremmt und beide rutschten dadurch in der Wertung auf die Plätze neun und zehn. Somit konnte sich neben Mike Münch #11 über seinen Start-Ziel-Sieg, Sascha Faath #45 über Platz zwei und Kurt Ecke #55 über Platz drei freuen.

Auch das zweite Rennen der CTT war erneut äußerst unterhaltsam. Mike Münch #11, Pole-Sitter und Sieger des ersten Rennens, wurde am Start vom zweitplatzierten Marc Ullrich #69 überholt und musste sich mit der Rolle des ersten Verfolgers begnügen.

Leider endete das zweite Rennen für die Renault Clios von Rainer Stoffel #30 und Thomas Nagel #70 gleich in der ersten Kurvenkombination, als die beiden aneinandergerieten und ihre Fahrzeuge abstellen mussten.

An der Spitze boten Marc Ullrich #69 Porsche 997 GT3 Cup und Mike Münch #11 im Porsche 996 GT3 Cup einen sehenswerten Zweikampf. Münch folgte Ullrich

mit weniger als 0,5 Sekunden Abstand wie ein Schatten und konnte besonders in den Kurven noch mehr aufholen. Ullrich positionierte sein Fahrzeug aber perfekt auf der Strecke und spielte auf den Geraden seinen Leistungsvorteil jedes Mal aus, so dass Münch für ein Ausbremsmanöver immer zu weit weg war. Aber auch im Mittelfeld ging es heiß her. Der Porsche 911 #63 von Bastian Arend duellierte sich über mehrere Kurven hinweg mit dem Mini Cooper S 1.4 #25, wobei Stephan Reuter im Mini als Sieger Platz 13 für sich eroberte.

11 Minuten vor Schluss kam es an der Spitze des Feldes dann zum Showdown. Der Führende Marc Ullrich #69 bremste minimal zu spät für die „Hyundai N Kurve“, verpasste dadurch die Idealline, wodurch er einiges an Schwung für die folgende Start/Ziel-Gerade einbüßte. Diesen kleinen Fehler nutzte Mike Münch #11 dann gnadenlos. Münch setzte sich neben Ullrich und bremste diesen dann bei der Zufahrt zum Yokohama S aus. Wenig später in der gleichen Runde beging Münch ebenfalls einen kleinen Fahr-Fehler in der Goodyear-

Kehre, wovon Ullrich fast profitiert hätte. Doch Münch konnte die Führung behalten.

In der Folge konnte Münch noch eine Schippe nachlegen und zog das Tempo so an, dass er sich mit 3 Sekunden Vorsprung seinen zweiten Sieg an diesem Wochenende sicherte und Marc Ullrich #69 und Sascha Faath #65 auf die Plätze verwies.

Mike Münch #11: „Es war ein sehr anstrengendes Rennen. Der Kampf mit Marc Ullrich war wirklich sehr intensiv, aber trotzdem komplett fair. Ich konnte mich über die Runde immer wieder heranhafeln, bis er dann auf Start/Ziel mehr an Leistung ausgespielt hat und mir davongezogen ist. Ich habe versucht so nah wie möglich dranzubleiben und die ganze Zeit auf den einen Fehler von Marc gehofft, der mir das Überholen ermöglicht. Als dieser dann kam, war ich dann sofort zur Stelle und konnte die Gelegenheit nutzen.“

Text + Fotos: ADAC Nordrhein



Viele Zweikämpfe im Feld bescheren den Fans am GP-Kurs viel Rennaction.

# RCN eröffnet das längste Rennwochenende des Jahres

175 Teilnehmer beim ersten Kräftemessen des Wochenendes. Gesamtsieg bei der **RCN** für Wawer / Schmickler im Porsche Cayman.

Traditionell eröffnet die Rundstrecken-Challenge-Nürburgring das längste Motorsport-Wochenende des Jahres. Bei Temperaturen um drei Grad, aber sonnigen Bedingungen nahmen 175 Teilnehmer die Mischung aus Gleichmäßigkeit und Sprinttrunden unter die Räder. Hier zählt für die Pilotinnen und Piloten nicht nur schnellstmöglich über die Nordschleife zu fahren, sondern auch in bestimmten Runden eine zuvor selbst gesetzte Sollzeit bestmöglich zu erreichen und sich dadurch keine Strafpunkte einzufahren.

Am besten kam damit das Duo Volker Wawer und Stefan Schmickler mit ihrem Porsche Cayman zurecht und konnte sich gegen die starke Konkurrenz durchsetzen.

Besonderheit bei diesem Porsche Cayman ist, dass man den eigentlichen Motor auf 2 Liter Hubraum reduziert hat und somit in einer Klasse mit den etablierten Fahrzeugen der TCR sich messen muss.

Zur Mitte der Leistungsprüfung führten noch souverän Ralf Schall und Fabio Sacchi mit einem Porsche 911 GT3 Cup, mussten allerdings nach Unfall zu Beginn der 12. Runde aufgeben. Den zweiten Platz konnte sich Mario Fuchs sichern, der einen selbstentwickelten Mitsubishi Lancer als Kombi an den Start brachte. Dritter wurde schlussendlich Volker Hanf auf einem Seat Leon TCR. Somit sind mit Heckantrieb, Allrad und Frontantrieb alle drei Antriebsmöglichkeiten auf dem Gesamtsiegerpodium

vertreten gewesen.

Im Kampf um die Meisterschaft musste Dr. Dr. Stein Tveten einen Rückschlag hinnehmen, da er nur den 15. Rang in der Klasse der Serienwagen bis 2.500 ccm Hubraum einfahren konnte und damit lediglich eine sehr überschaubare Punkteausbeute vom Saisonhighlight mitnehmen konnte.

Anders dagegen lief es für die bisherigen Tabellenführer Fabian Tillmann und Joel Meili im Renault Megane RS in der Klasse VT2 wo man mit Platz 1 von 15 sich über eine weitere satte Ausbeute erfreuen konnte.

Text + Foto: ADAC Nordrhein



Gemischtes GLP Teilnehmerfeld.



# Traditionelles Come-Together von Fahrern und Fans

Renn-Boliden in der Innenstadt, Fan-Spalier entlang der Hauptstraße und Party-Stimmung auf dem Marktplatz – das ist der [Adenauer-Racing-Day](#).

Nirgendwo wird deutlicher als hier, dass Fahrer und Fans dieselbe Leidenschaft teilen. Genauso wie im Vorjahr, als der Adenauer Racing Day nach zweijähriger Corona-Zwangspause sein stimmungsvolles Comeback gefeiert hat, strömten auch diesmal die Motorsport-Fans aus aller Herren Länder in Scharen in die Rennstadt am Ring – denn auch 2023 gilt: Das fünftägige Rennsport-Spektakel in der Eifel beginnt traditionell am Mittwoch ab 16:00 Uhr mit dem spektakulären Fahrzeug-Corso der 30 Rennboliden durch die Adenauer Innenstadt. Ziel der rund zwei Kilometer langen Reise durch das dichte Spalier der begeisterten Fans ist die große Show-Bühne auf dem Marktplatz.

Erneut hatten der ADAC Nordrhein, die Stadt Adenau und deren Gewerbeverein zum traditionellen „Come-Together“ von Fahrern und Fans geladen. Wie schon in den Vorjahren empfing die über 1.000 Jahre alte

Johanniterstadt am Fuße des Nürburgrings auch diesmal alle Besucher mit einem farbenfrohen und motorsportlich geschmückten Stadtbild. „Der Adenauer Racing Day ist eine Veranstaltung, die nur für die Fans gemacht wird,“ betonte Mitorganisator Marko Dressel. „Deshalb gibt es auch keinerlei Barrieren, damit die Besucher hautnah an die Fahrer und Fahrzeuge herankommen.“ Um pünktlich und reibungslos zum Veranstaltungsort gelangen zu können, gab es für alle Besucher wieder den kostenlosen Bus-Shuttle, der ab 14:30 Uhr bis zum Veranstaltungsende halbstündlich entlang der bekannten Route im Einsatz war.

Anschließend wurden die ehemaligen DTM-Stars, die beim 24h-Rennen im Rahmenprogramm starten, von den beiden Moderatoren Olli Martini und Patrick Simon mit Witz und Sachverstand interviewt. „Was soll ich sagen, der Adenauer-Racing-Day ist jedes Jahr ein Erlebnis, nicht

nur für die Fans, sondern auch für mich“, sagte Klaus Ludwig. Und Chris Nissen fügte hinzu: „Es ist schön, hier die alten Kollegen und Freunde von damals zu treffen, und wieder mal zwei Rennen gegen sie fahren zu dürfen. Als alter Mann bin ich jedoch froh, dass wir mit den Tourenwagen-Legenden nur auf dem Grand-Prix-Kurs fahren und nicht auf der Nordschleife.“

Dicht umlagert waren auch die DTM-Legenden, Mike Rockenfeller, Martin Tomczyk und Timo Scheider, die mit der #40 auf einem Audi R8 LMS GT3 evo II vom Team Scherer Sport PHX an den Start gehen: „Die Veranstaltung hier ist wieder mal der Hammer. Einfach toll, wie die Fans das hier leben und lieben – und der Wettergott spielt auch noch mit“, sagte Timo Scheider und verteilte weiter speziell für diesen Anlass gedruckte Aufkleber.

Text + Foto: ADAC Nordrhein



# Falken Drift Show sorgt erneut für voll besetzte Ränge

Racing-Fans aus aller Welt bejubeln [Drift-Spektakel in der Müllenbachschleife](#). Fünfköpfiges Falken Drift-Team rund um Remmo Niezen begeistert einmal mehr mit aktiongeladener Show.

Quietschender Gummi, qualmende Reifen und abenteuerliche Driftwinkel – das ist die Falken Drift Show. Die tief-schwarzen Spuren, die die 25 Akteure aus verschiedenen Ländern mit ihren speziell dafür präparierten PS-starken Boliden auch diesmal wieder in den Asphalt der Müllenbachschleife gebrannt haben, zeugen einmal mehr von höchster Fahrzeugbeherrschung im Grenzbereich der Fahrphysik. „Unglaublich, dass solche High-Speed-Drifts überhaupt möglich sind“, staunte ein Besucher auf der voll besetzten Tribüne

– „einfach genial.“

Die bunte und schrille Szenerie der „Quertreiber“ ist eine ganz eigene Welt für sich und mit keiner anderen Motorsport-Disziplin vergleichbar. Zum Vollgas-Spektakel am tiefsten Punkt des Grand-Prix-Kurses trafen sich auch diesmal wieder 25 Drift-Artisten aus mehreren Ländern mit ihren teilweise über 1000 PS starken „Monstern“ mit so martialisch klingenden Namen wie BMW E92 „Eurofighter“ oder BMW E36 M3 „Kompressor“. Highlight des einstündigen Show-Events war auch diesmal wieder

der Auftritt des fünfköpfigen Falken Drift-Teams rund um ihren Chef Remmo Niezen. Der 56-jährige Niederländer und seine vier Kollegen, Rohan van Riel, Mark Visser, Rick van Goethem und James Deane begeisterten die rund 30 000 Besucher in der Müllenbachschleife mit gekonnt vorgetragenen Show-Elementen wie Einzel-Drifts über diverse Donats bis hin zur Königsdisziplin des Driftsports, den sogenannten „Twin-Battles“, wo zwei Fahrer gleichzeitig in dichten Abstand mehr neben- als hintereinander auf der Strecke sind.



„Ich genieße Jahr für Jahr die tolle Stimmung auf den Tribünen, denn alle haben Spaß“, erzählt Remmo Niezen, der seit 2005 keine Falken Drift Show in der Eifel verpasst hat. „Am Schluss der Show hänge ich mich gerne etwas aus dem Fahrzeug heraus, um die einzigartige Atmosphäre noch besser aufsaugen zu können“, lacht der Niederländer, der erst vor drei Wochen einen Lauf zur offiziellen Drift-Championship in Oschersleben gewonnen hat. So wie der 1er BMW von Remmo Niezen sind alle fünf Fahrzeuge des Falken-Drift-Teams einheitlich im markanten Falken-Design türkisgrün-blau lackiert.

Neben dem Drift-Team des japanischen Reifenherstellers donnerten noch 20 weitere Protagonisten mit ihren infernalisch klingenden Boliden der Marken BMW, Nissan und Toyota durch die Müllenbachschleife. Darunter auch die Red-Bull-Driftbrothers Johannes – und Elias Hountondji aus dem schwäbischen Schlierbach, die

sich mit ihren beiden BMW M4 G82 spektakuläre „Mann-gegen-Mann“ Duelle lieferten. „Hier auf dem Nürburgring hat 2009 alles angefangen“, erinnert sich Elias. „Hier sind wir unser erstes Drift-Event gefahren und haben seither kaum eine Veranstaltung in der Eifel ausgelassen.“ Auf die Frage nach ihrer Herkunft lachen die beiden Brüder mit dem schwer auszusprechenden Nachnamen und erklären: „Wir beide sind in Deutschland geboren. Unser Vater dagegen kommt aus West-Afrika (Benin) und hat beim Studium in Reutlingen unsere Mutter kennengelernt, die aus dem Schwarzwald stammt. Dort hat uns unser Opa auf einem verschneiten Wald-Parkplatz auch das Driften beigebracht“, erklärt Johannes. „Wir sind beide nie „klassische“-Rennen gefahren, sondern haben uns von Anfang an voll und ganz dem Driftsport verschrieben.“

Beide Brüder fahren zwei identische – man lese und staune – 1040 PS starke BMW M4 G82, gebrandet in den Farben ihres

Hauptsponsors Red-Bull. Noch bemerkenswerter ist allerdings folgende Tatsache: „Wir beide sind „offizieller Partner der BMW M GmbH“, erzählt Elias stolz.

„Ohne die Unterstützung aus München hätten wir das Projekt gar nicht realisieren können“, sagt Johannes. „BMW hat uns nicht nur finanziell, sondern vor allem in technischer Hinsicht sehr, sehr geholfen. Egal ob Motor, Fahrwerk Lenkung oder Bremsen – alles musste ja für den aktuellen M4 neu entwickelt werden. Und das alles in nur sechs Monaten. Das war für alle Seiten ein enormer Kraftakt.“

Den Lohn für all die Arbeit ernteten Johannes und Elias nun einmal mehr bei den 30 000 begeisterten Zuschauern im „weiten Rund“, die das einstündige Spektakel wie schon im Vorjahr mit ungläubigem Staunen verfolgten und jede Drifteinlage lautstark beklatschten.

Text + Foto: ADAC Nordrhein



Fabian van Triehl holte sich den Tagessieg.

## Doppelpodium für Hantke beim Saisonstart

Nico Hantke startete in der Motorsport Arena Oschersleben mit einem BMW M4 GT4 von Walkenhorst Motorsport in die neue Saison der **ADAC GT4 Germany**.

„Endlich geht es wieder los und in diesem Jahr in einer unglaublichen Kulisse. Wir starten bei allen Rennen im Rahmenprogramm der DTM, eine der größten Sportwagenrennserien der Welt. Darauf freue ich mich sehr und möchte gemeinsam mit meinem neuen Team Walkenhorst Motorsport und meinem Teamkollegen Mex Jansen um Siege kämpfen“, gab Nico einen Ausblick auf die Saison.

Bereits in den freien Trainings zeigte sich, dass die GT4-Boliden auch in diesem Jahr wieder eng zusammenhängen und es eine hohe Leistungsdichte gibt. Als Dritter nach dem Abschlusstraining konnte der Rheinländer aber zufrieden sein. Für ihn ging es auch darum den Startplatz für das Samstagsrennen auszufahren. „Mit Platz fünf haben wir eine gute Basis, leider gab

es in meiner schnellsten Runde eine rote Flagge, sonst wäre noch mehr möglich gewesen“, ergänzte Nico.

Vor vollen Rängen startete das erste Rennen der Saison. Nico erwischte einen guten Start und etablierte sich direkt im Führungspulk. Auch nach dem Fahrerwechsel blieb der BMW M4 GT4 in Schlagdistanz, so dass die Beiden direkt zum Auftakt als Dritter der Gesamt- und Juniorwertung auf das Podium steigen durften.

Sonntag fuhr Nico dann die zweite Hälfte des einstündigen Rennens. Diesmal übernahm er als Siebter das Auto und attackierte bis zum Fallen der Zielflagge voll. Mit starken Manövern kämpfte er sich nach vorne und wurde dafür mit einem weiteren dritten Rang und Platz zwei in der Junior-Wertung belohnt. Somit gab es

zum Auftakt gleich zwei Top-Drei-Ergebnisse und Zwischenrang zwei im Meisterschaftsklassement.

„Viel besser hätten wir nicht in die Saison starten können. Die Zusammenarbeit mit dem Team und Mex ist wirklich gut. Wir verstehen uns alle und haben ein Ziel vor Augen. Darauf gilt es nun weiter aufzubauen. Vielen Dank an die gesamte Crew von Walkenhorst Motorsport sowie meine Förderer und Partner Origin Event, GN Motorsport, Stiftung ADAC Nordrhein, Megamax, Salus Kliniken, Augla Autoglas und Leonidas Sports für deren Unterstützung“, fasste Nico abschließend zusammen.

Text + Fotos: Björn Niemann





Zwei Laufsiege und ein dritter Platz reichten Tom Koch zu seinem ersten Gesamtsieg.

## Tom Koch feiert in Randers seinen ersten ADAC MX Masters Gesamtsieg

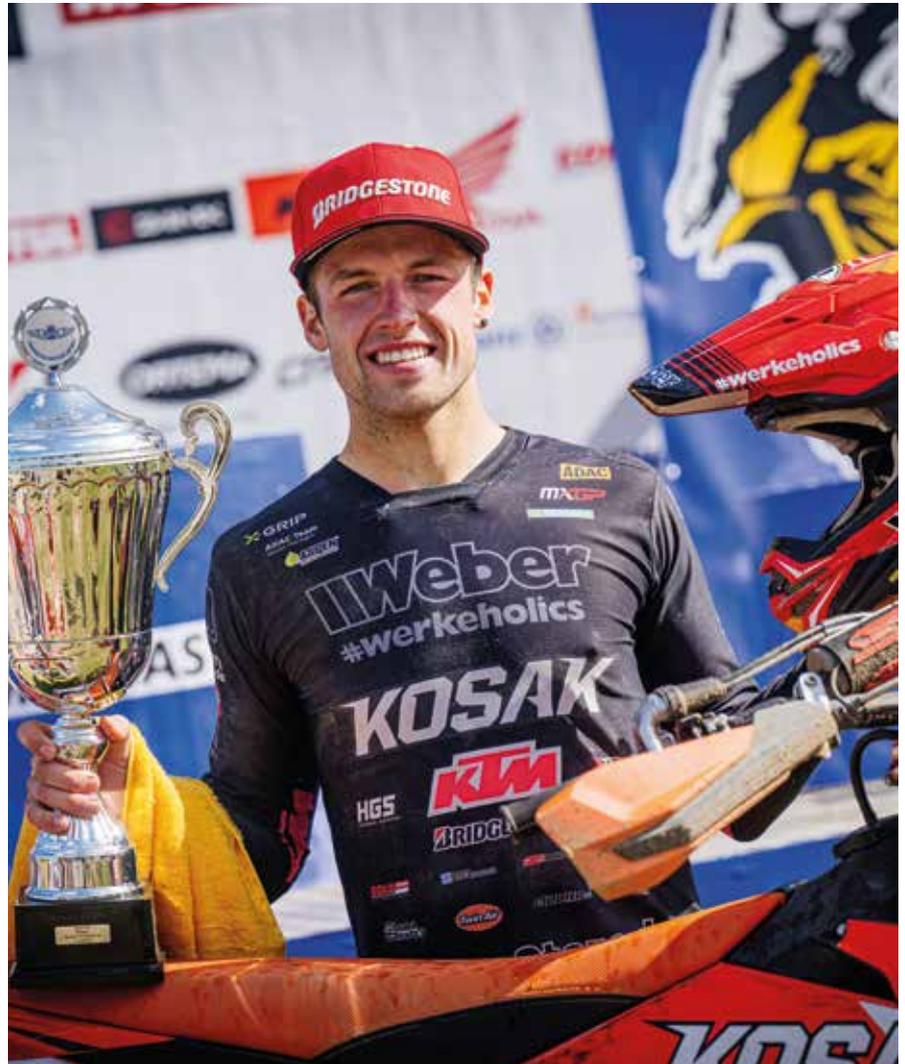
**Tom Koch gewinnt zwei Läufe und die Gesamtwertung in Dänemark. Max Nagl und Maximilian Spies runden das Podium ab. In der Tabelle führt Max Nagl weiterhin vor Adam Sterry und Tom Koch.**

Die Premiere des ADAC MX Masters auf dänischem Boden begeisterte zahlreiche Fans in Randers auf einer anspruchsvollen Strecke. Tom Koch (D/KTM Kosak Racing Team) gewann zwei der drei Wertungsläufe und damit zum ersten Mal in seiner Karriere eine Veranstaltungswertung in der ADAC MX Masters-Klasse. Max Nagl (D/KMP Honda Racing

powered by Krettek) siegte im ersten Rennen am Samstag und behält mit dem zweiten Gesamtplatz in Dänemark die Tabellenführung. Klassen-Rookie Maximilian Spies (D/KTM Kosak Racing Team) überzeugte mit seinem ersten Tagespodium in der Meisterschaft.

Im ersten Wertungslauf am Samstag spurtete Noah Ludwig (D/KTM Sarholz

Racing Team) vor dem Meisterschaftsführenden Max Nagl und Adam Sterry (GB/KTM Sarholz Racing Team) über die Red Bull Holeshoot-Linie. Nach drei Runden übernahm Henry Jacobi (D/KTM Sarholz Racing Team) die Führung von seinem jungen Teamkollegen und Nagl. In Runde fünf setzte sich Tom Koch auf die Position des ersten Verfolgers und verkürzte



den Abstand zu Jacobi kontinuierlich. Bei Rennmitte hatten sich Nagl und Sterry an Ludwig vorbeigearbeitet, der kurz danach stürzte und zurückfiel. An der Spitze entstand ein spektakulärer Dreikampf zwischen Jacobi, Koch und Nagl, bei dem die Führung und Positionen in den Top-Drei mehrfach wechselten. Nagl gelang es zu Beginn der letzten zwei Runden, einen hauchdünnen Vorsprung herauszufahren, während Jordi Tixier (F/KMP Honda Racing powered by Krettek) zu Jacobi und Koch aufschloss. Nagl gewann den Auftakt in Randers mit zwei Sekunden Vorsprung vor Jacobi, Koch und Tixier, die Rad an Rad durch das Ziel fuhren. Sterry rundete die Top-Fünf ab.

Am Sonntag im zweiten Wertungslauf ging der Red Bull Holeshoot an Lokalmata-

dor Glen Meier (DK/Schmicker Racing). In der vierten Runde verlor er die Führung an den von Rang neun nach vorne spurtenden Jacobi, in dessen Windschatten Sterry ebenfalls am Dänen vorbeiging. In der zweiten Rennhälfte erhöhte Koch den Druck und rückte innerhalb von zwei Runden vom dritten Platz an die Spitze. Kurz danach gingen auch Nagl und Spies an Jacobi und Sterry vorbei. Nagl setzte Koch zu Rennende noch stark unter Druck, doch Koch behielt die Nerven und fuhr seinen ersten Laufsieg der Saison vor Nagl, Spies, Jacobi und Tixier ein, der Sterry in der letzten Runde noch passierte.

Im dritten Rennen ging der Red Bull Holeshoot erneut an Meier, doch Nagl übernahm noch in der ersten Runde die Führung, während Jacobi im hinteren Teil

des Feldes lag. Doch dem Meisterschaftsführenden fiel es an diesem Wochenende in den ersten Rennminuten schwer, seinen Rhythmus zu finden. Das nutzte Spies in der zweiten Runde und übernahm die Spitze vor Nagl, Sterry und Koch, der nur als Neunter aus der ersten Kurve kam. Zur Rennmitte eroberte Nagl die Führung zurück, stürzte aber drei Runden später aus eigenem Verschulden und fiel auf Position vier hinter Sterry zurück. Koch fuhr langsam die Lücke zu Spies zu und übernahm drei Runden vor Rennende die Führung, die er bis ins Ziel behielt. Spies fuhr mit Platz zwei sein bestes Laufergebnis vor Nagl, Sterry und Tixier ein.

In der Gesamtwertung setzte sich zum ersten Mal in seiner Karriere Tom Koch vor Max Nagl und Maximilian Spies durch.



Oriol Oliver war eine Klasse für sich beim ADAC MX Youngster Cup-Gastspiel in Dänemark.

Tixier und Sterry rundeten die Top-Fünf ab. In der Tabelle behält Nagl die Führung vor Sterry, Koch rückt vor Jacobi und Spies, die punktgleich sind, auf den dritten Rang vor.

„Die Strecke hier ist sehr anspruchsvoll, bot aber gute Linien und Überholmöglichkeiten. Es waren drei schwierige Rennen, aber ich hatte das ganze Wochenende den Speed und nutzte meine Chancen. Zwei Laufsiege, mein erster Gesamtsieg beim ADAC MX Masters, besser hätte es nicht laufen können“, freute sich Tom Koch bei der Siegerehrung.

„Die Jungen geben Gas! Mit dem Ergebnis bin ich zufrieden, mit meinem Fahren jedoch nicht. Mein Sturz im dritten Rennen hätte auch anders ausgehen können, insofern bin ich froh, dass mir nichts passiert ist. Es war ein schwieriges und hartes Wochenende für mich“, zog Max Nagl sein Fazit.

„Mein Wochenende fing im Training schlecht an, doch ich nahm mir dann vor, das Beste daraus zu machen. Der dritte

Platz im ersten Rennen hat mir dann viel Selbstvertrauen gegeben. Jetzt zum ersten Mal in dieser Klasse auf dem Gesamtpodium zu stehen ist ein unbeschreibliches Gefühl“, jubelte Maximilian Spies über sein Resultat.

### **Die Nachwuchsklassen in Randers**

Die Nachwuchsklassen des ADAC MX Masters begeisterten die zahlreichen Fans bei der Dänemark-Premiere der Serie in Randers ebenso wie die etablierten Stars. Oriol Oliver (E/WZ-Racing) übernahm mit dem Punktemaximum aus den drei Wertungsläufen die Tabellenführung im ADAC MX Youngster Cup. Mads Fredsøe (DK/STC Sturm Racing) begeisterte die dänischen Fans mit einem Heimsieg in den zwei Rennen des ADAC MX Junior Cup 125 und geht damit auch in der Meisterschaft in Führung.

### **ADAC MX Youngster Cup: Oriol Oliver eine Klasse für sich**

Oriol Oliver drückte dem ADAC MX Young-

ster Cup mit drei Laufsiegen seinen Stempel auf. Der Spanier gewann alle Rennen mit einem deutlichen Vorsprung, selbst nach einem Sturz im dritten Lauf. Wie schon bei der vergangenen Veranstaltung rundeten seine WZ-Racing-Teamkollegen Cato Nickel (D) und Mike Gwerder (CH) das Gesamtpodium ab. Nickel ging durch eine Erkältung angeschlagen in die Rennen, biss aber auf der anspruchsvollen Strecke trotz nachlassender Kräfte auf die Zähne. Mit den Plätzen zwei, vier und sechs errang er den zweiten Platz in der Gesamtwertung, musste die Tabellenführung jedoch an Oliver abgeben. Gwerder kam mit den Plätzen neun, zwei und drei mit nur einem Punkt Rückstand auf den dritten Gesamtplatz am Wochenende, nachdem er im ersten Rennen am Samstag in das Startgatter fuhr und eine Aufholjagd starten musste. Peter König (D/KTM Sarholz Racing Team) erkämpfte sich den vierten Gesamtrang, wobei er sich nach den Startrunden jeweils aus dem vorderen Mittelfeld nach vorne kämpfte. Rasmus Peder-

sen (DK/Filten Racing) machte bei seinem Heimrennen einen guten Eindruck, fuhr im zweiten Lauf auf den dritten Platz und schloss das Rennen mit dem fünften Rang in der Veranstaltungswertung ab. Magnus Smith (DK) und Scott Smulders (NL/KMP Honda Racing powered by Krettek) fuhrten mit Lauf-Podestplätzen gute Einzelergebnisse ein, mussten jedoch auch jeweils einen Ausfall hinnehmen.

„Ich bin sehr zufrieden mit dem Wochenende. Die Strecke hat mir viel Spaß gemacht und sie wurde im Laufe des Wochenendes immer schwieriger und anspruchsvoller. Man musste nach guten Linien Ausschau halten, es war das bisher schwierigste Rennen der Saison. In den ersten beiden Läufen konnte ich schnell in Führung gehen und sie ausbauen. Im dritten Rennen wurde es nicht langweilig, nachdem ich erst einen Blockpass erhielt und dann auch noch stürzte. Ich bin sehr zufrieden, alle drei Rennen gewonnen zu haben“, freute sich Oriol Oliver.

### **ADAC MX Junior Cup 125: Fredsøe begeistert die dänischen Fans**

Der Lokalmatador Mads Fredsøe (DK/Sturm STC Racing) versorgte die Fans in Dänemark mit einem Triumph in der Gesamtwertung. Im beiden Rennen musste er sich nach dem Start zunächst nach vorne kämpfen. Im ersten Lauf setzte er sich unter lautem Beifall der Fans bei Rennmitte an Maximilian Werner (D/Fantic Factory Team Maddii) vorbei hinter den Führenden Vitezslav Marek (CZ/Cermen KTM Racing Team), was auch das Endresultat des Laufes war. Im zweiten Wertungslauf übernahm Fredsøe in der fünften Runde die Spitze vom bis dahin führenden Maximilian Ernecker (A/AMX Racing) und fuhr nicht nur den ersten Laufsieg seiner Karriere in der Klasse ein, sondern gewann auch die Veranstaltungswertung. Mit dem Sieg übernahm Fredsøe die Tabellenführung von Janis Martins Reisulis (LAT/Hamstra MX Team), der in Dänemark nicht an den Start ging. Marek beendete den zweiten

Lauf auf Rang drei, wodurch er in der Veranstaltungswertung Zweiter vor Nicolai Skovbjerg (DK/Yamaha Scandinavia/Wozniak Racing) wurde. Gyan Doensen (NL/WZ-Racing) und Werner rundeten punktgleich die Top-Fünf in Randers ab. In der Meisterschaft liegen Werner, Marek und Doensen punktgleich auf den Plätzen zwei bis vier, Skovbjerg ist auf Position fünf.

„Es ist unglaublich, hier in Randers zu gewinnen und ich bin sehr glücklich. Ich bin in beiden Läufen gut gefahren. Im ersten Lauf habe ich nach einem nicht so guten Start eine Weile benötigt, um nach vorne zu kommen. Im zweiten Lauf war mein Start besser und ich konnte bald die Spitze übernehmen und sie kontrollieren“, strahlte Mads Fredsøe bei der Siegerehrung.

Text + Foto: ADAC



Mads Fredsøe veröhnte die dänischen Fans mit einem Heimsieg im ADAC MX Junior Cup 125



Helmut Fenz auf NSU 251 OSB Max (Bj. 1954)

## Flugrost? Fehlanzeige!

Wer rastet, der rostet. Das gilt beim **Kölner Kurs**, der Mitte Mai zum 31. Mal vom MSC Porz auf dem Nürburgring ausgetragen wurde, weder für die Maschinen noch für ihre Piloten.

Mindestens 30 Jahre alt sind die Renneisen, die auf der GP-Strecke des Nürburgrings ihre Runden drehen, aber rosten tut hier gar nichts. Beim ersten Lauf der Deutschen Historischen

Motorrad-Meisterschaft (DHM) der Saison 2023 wird sich nichts geschenkt. Die Rundenzeiten, die auf dem Kölner Kurs gefahren werden, erinnern keineswegs an Ausflugsfahrten. Hier werden trotz der

zum Teil betagten Baujahre eindrucksvolle Zeiten gestoppt. Beim Kölner Kurs im Mai fuhr Hansueli Wyssen (Startnr. Ko8) aus der Schweiz auf seiner 60 Jahre alten Norton Manx (Bj. 62) mit 2:39 Min. eine der schnellsten Tagesrunden im gesamten Solobetrieb. Der „Schornsteinfeger aus der Schweiz“, in der K-Klasse eine Ikone und auch DHM-Klassensieger zurückliegender Jahre, stellte einmal mehr unter Beweis, welche Präzision auch mit historischem Renngerät möglich ist.

Dasselbe gilt für die Gespannklassen, bei denen neben beeindruckenden Rundenzeiten stets akrobatische Turnübungen der Beifahrer, die hier „Schmiermaxe“ genannt werden, besonders in den Kurven garantiert sind. Auch hier hat der Flugrost an Mensch und Maschine keine Chance. In ihrer schnellsten Runde gingen Seubert/Seubert auf ihrem Nourish-Weslake Kneeler-Renngepann (Bj. 1973) mit 2:37 Min. durchs Ziel.



Hansueli Wyssen auf Norton Manx (Bj. 62)



Seubert/Seubert auf Nourish-Weslake Kneeler-Rennspann (Bj. 1973)

Dabei geht es im historischen Rennsport der DHM nicht in erster Linie um die schnellsten Zeiten, sondern um Gleichmäßigkeit, also um möglichst konstante Runden. Allerdings ist das Geheimrezept der alten Haudegen für maximale Konstanz ziemlich einfach. Das offene Geheimnis, das Neulingen mit einem breiten Grinsen präsentiert wird, ist stets dasselbe: „immer Vollgas und am Limit, dann bist du ganz von selbst gleichmäßig!“

In Sachen konstanter Rundenzeiten hatte beim Kölner Kurs auf dem Ring in diesem Jahr Erich Sellmann auf seiner seltenen Paton 500 (Bj. 1968) die Nase ganz weit vorn. In der ersten gemessenen Runde wich er 0,145 Sekunden von seiner Setzzeit ab, in der zweiten Runde 0,166 Sekunden! Das entspricht ziemlich genau dem bei Zieldurchläufen oft zitierten Wimpernschlag und brachte ihm den unangefochtenen ersten Platz in seiner Klasse K im ersten Wertungslauf, - ganz nebenbei eine eindrucksvolle Ansage in Sachen Gleichmäßigkeit.

Überröffen wurde dieses Fabelergebnis in Sachen Gleichmäßigkeit allein von Egon Welter auf seiner Eigenbau Honda CB 450 (Bj. 1969) in der Klasse V. Mit unglaublichen 0,056 Sekunden Abweichung zur Setzzeit in der ersten Wertungsrunde sowie 0,030 Sekunden in der zweiten Wertungsrunde, in Summe also 0,086 Sekunden holte er sich unangefochten den ersten Platz im ersten Wertungslauf der Klasse V.

Der traditionsreiche Kölner Kurs des MSC Porz ist stets gut besucht, sowohl was die Zuschaueranzahl betrifft, als auch die Anzahl der Motorsportler. In diesem Jahr waren knapp 300 Starter gemeldet. Allein in den 18 DHM-Soloklassen gingen über 240 Starter an den Start. Bei den ältesten Geräten der Klasse E „Vintage/Post-Vintage“ und damit der Baujahre 1920-1949 waren 13 Fahrer auf ihren Renngeräten am Start. Auch die übrigen Soloklassen waren gut besetzt, so z.B. die Klasse U „Clubsport bis Bj. 1978, 125-250 ccm (2-Takt), 125-350 ccm (4-Takt, Ein- und Zweizylinder), 250 ccm (Mehrzylinder)“ mit 20 Startern. Und auch in den jüngeren Klassen bis Baujahr

1978, darunter die Klasse V „500 ccm/1- und 2-Zylinder + 350 ccm Mehrzylinder“, der Klasse W „2-Zylinder + 500 ccm Mehrzylinder“ sowie der Klasse X „Clubsport 1000 ccm“ waren jeweils um die 20 Fahrer gemeldet.

Und wie immer gilt der Kölner Kurs auch als DHM-Wertungslauf für 5 Gespannklassen, zu denen 27 Teams gemeldet waren. Am besten besetzt war die Klasse Z der „Kneeler-Gespanne bis Bj. 1983, 750 ccm (2-Takt) und 1000 ccm (4-Takt)“ mit 18 Startern, die sich packende Kurvenschlachten lieferten. Und auch hier bestätigte sich der Zusammenhang zwischen schnellen Runden und hoher Gleichmäßigkeit. Denn Ulrich Seubert und Gernar Seubert fuhren nicht nur die schnellsten Runden an diesem Tag, sondern lieferten mit in Summe 1,7 Sekunden Abweichung zur Setzzeit in zwei Läufen auch die höchste Gleichmäßigkeit ab und holten sich damit Platz 1 in ihrer Klasse Z.

Die nächsten DHM-Rennen stehen am 7.-9.7.2023 beim „VFV Klassik GP Schleizer Dreieck“ an, am 29.-30.7.2023 beim „VFV Klassik GP Colmar Berg“, am 19.-20.8.2023 zum „Int. ADAC/VFV Schottenring GP (ohne DHM Wertung)“ sowie zum Saisonabschluss am 29.9.-1.10.2023 bei den „46. Hockenheim Classics“.

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



Egon Welter auf Honda CB 450 Eigenbau (Bj. 1969).



Mathilda Paatz nahm in Trinec Fahrt auf.

## Erst Frust, dann Lust

Nach einem enttäuschenden Auftakt hat Mathilda Paatz beim Rennen der **FIA Kart Europameisterschaft** im tschechischen Trinec im wahrsten Sinne des Wortes wieder die Kurve bekommen.

Ein technischer Defekt zerstörte das wichtige Qualifying, sodass die Pilotin von DPK-Racing in den Vorläufen vom Ende des Feldes starten musste. Der anfängliche Frust wandelte sich zur Lust auf Überholmanöver, sodass Paatz im Verlauf des Wochenendes mit zahlreichen Positionsgewinnen glänzte.

Der Auftakt zur FIA Kart Europameisterschaft in Trinec verlief für Mathilda Paatz alles andere als planmäßig. Schon im zweiten freien Training, kurz vor Beginn des wichtigen Zeittrainings, ging der Motor an ihrem Kart plötzlich fest, ausgerechnet am Ende der Start-Ziel-Geraden, einer der schnellsten Abschnitte der Strecke. Die junge Kölnerin drehte sich, konnte einen heftigen Abflug allerdings vermeiden.

„Mir ist das Herz in die Hose gerutscht“, gab Paatz ehrlich zu. „Am Ende der Geraden hast du TopSpeed drauf, dann drehst du dich um 180 Grad auf der Strecke und siehst deinen Konkurrenten auf dich zufliegen.“ Der nachfolgende Fahrer konnte ausweichen, drehte sich allerdings selbst von der

Strecke. Mit dem Schrecken davongekommen, liefen die Vorbereitungen auf das wichtige Qualifying weiter.

Denn in Trinec, wo die Strecke sehr eng und kurvenreich ist, nimmt das Zeittraining einen wichtigen Stellenwert ein. Voller Motivation startete Paatz auf ihre schnelle Runde, doch erneut sollte den Zuschauern der Atem stocken. Die 14-jährige war an gleicher Stelle unterwegs, als der Motor erneut blockierte und sich Paatz ein weiteres Mal drehte. Dieses Mal hing ihr die Konkurrenz noch dichter im Nacken, weshalb der nachfolgende Fahrer nahezu ungebremst in die Streckenbegrenzung raste, um einen Highspeed-Crash zu vermeiden. Glücklicherweise klagte er nur über Prellungen am Fuß.

### *Mit Frust zum Erfolg*

Durch den erneuten Schockmoment war Paatz emotional gezeichnet. Vater Michael und das DPK-Team mussten das junge Talent beruhigen und mental wieder aufbauen. Dank des regelmäßigen Mental-

trainings konnte sich die Pilotin von DPK-Racing schnell wieder fokussieren und schon zwei Stunden später mit einer ehrgeizigen Aufholjagd glänzen.

Der ganze Frust aus dem zerstörten Qualifying entlud sich im ersten Heat: Vom 27. Platz ins Rennen gegangen, erwischte die Kölnerin einen guten Start und machte schon in der ersten Runde wichtige Plätze gut. Mit schnellen Rundenzeiten und guten Überholmanövern schaffte es die Förderpilotin vom Deutschen Sportfahrer-Kreis am Ende auf einen guten 18. Platz. Das war Balsam für die geschundene Seele und hielt die Hoffnungen auf einen versöhnlichen Abschluss in Trinec hoch.

Im zweiten Heat musste Paatz einen unverschuldeten Ausfall notieren. In einer starken Anfangsphase kämpfte sich die DPK-Pilotin nach vorne, ehe sie von einem Kontrahenten umgedreht wurde und das Rennen beenden musste. Im dritten Vorlauf konnte die 14-Jährige erneut glänzen: Mit starken Überholmanövern kämpfte sich die Förderpilotin der ADAC Stiftung

Sport auf den 19. Platz nach vorne.

Im vierten Heat knüpfte Paatz an die starke Aufholjagd aus den vorherigen Rennen an und kämpfte sich mit starken Überholmanövern nach vorne. Leider übersah die 14-Jährige im Eifer des Gefechts eine gelbe Flagge, sodass sie im Anschluss an das Rennen eine fünfsekündige Zeitstrafe bekam und dadurch vom guten 18. Platz auf die 22. Position zurückgeworfen wurde. Im fünften und letzten Vorlauf lag Paatz abermals auf aussichtsreicher Position, als sie von einer Kontrahentin abgeräumt wurde. Zwar konnte die Kölnerin das Rennen fortsetzen, erreichte aber nur noch den 23. Platz.

### Verpatztes Superheat zum Abschluss

Wenngleich die Chancen auf den Finalezug durch das missglückte Qualifying

bereits erloschen waren, wollte Paatz im abschließenden Superheat noch einmal überzeugen. „Ich hatte Lust, noch einmal alles zu geben, der Frust aus dem Qualifying war längst vergessen“, so Paatz, die in der Anfangsphase mit guten Rundenzeiten und sehenswerten Manövern für Aufsehen sorgte.

Bereits nach wenigen Runden hatte sich Paatz bis auf den 25. Gesamtrang nach vorne gekämpft, als sie durch einen Fahrfehler von der Strecke abkam, dabei rund fünf Sekunden verlor und wieder an das Ende des Feldes zurückfiel. Für eine erneute Aufholjagd fehlte die Zeit, sodass die DPK-Pilotin infolge einiger Zeitstrafen schlussendlich auf dem 24. Gesamtrang gewertet wurde. Das stellte im Vergleich zur Startposition eine Verbesserung um zehn Plätze dar, war jedoch keinesfalls zufriedenstellend. Dass Paatz deutlich wei-

ter vorne gewesen wäre, zeigen auch die Rundenzeiten, die ein Ergebnis in den Top-15 ermöglicht hätten.

„Die Enttäuschung aus dem Qualifying hat mir das ganze Wochenende versaut“, bilanziert Paatz. „Mit einer besseren Startposition wäre wieder einmal deutlich mehr möglich gewesen. In den Heats konnte ich beweisen, dass ich vor den Zweikämpfen nicht zurückschrecke. Das hat wirklich Lust gemacht! Ich verlasse Tschechien mit gemischten Gefühlen: Frust über den enttäuschenden Beginn und den Fehler im Superheat, aber Freude über die gute Performance in den Rennen.“

Text: Privat | Foto: Eduardo Cartana

# Erfolgreiches Wochenende für Borkowsky und Reidt

Am ersten Maiwochenende fand die **Slalomveranstaltung des AC Radevormwald** statt. Mit gesamt 130 Teilnehmern an beiden Tagen konnte Slalomleiterin Anja Steffens nach Corona sehr zufrieden sein.

Den Auftakt machte jeweils die Klasse G6, in der Sebastian Klug (Scuderia Augustusburg Brühl) einmal mehr Anwärter für einen Klassensieg war. Den konnte er am Samstag auch für sich verbuchen, während er sich am Sonntag mit nur einem Hundertstel Rückstand Noah Cebulla vom MSC Neviges-Tönisheide geschlagen geben mußte.

Die Klassen G5 und 4 kränkelten weiterhin an Teilnehmern, daher wurden Ralf Kissler (G5) und Nachwuchsfahrerin Lina Kuchta vom AC Radevormwald sowohl am Samstag wie auch am Sonntag mit der Klasse G4 und G3 zusammengelegt. Während Kissler am Samstag 45 Strafsekunden auf Platz 5 der zusammengelegten Klassen zurückwarf, konnte er am Sonntag einen Klassensieg einfahren. Lina Kuchta hat am Samstag ihren Einsatz ohne Wer-

nung beendet, doch am Sonntag platzierte er sich immerhin auf dem 3. Platz. Klassensieger in der zusammengelegten Klassen wurde am Samstag Dietmar Chur vom Hagen Klein und Annica Hochholz vom AC Radevormwald, die mit dem sehr guten dritten Platz in der Klasse ebenfalls beste Dame der Gruppe G wurde. Dies sollte ihr am Sonntag ein weiteres Mal gelingen. Mit Klassenplatz 5 bewies sie, dass sie in der Klasse G3 angekommen ist. Den Klassensieg am Sonntag sicherte sich Andreas Leindecker vor Heiko Hochholz und Hagen Klein. Mit 6 Strafsekunden hieß es für Dietmar Chur mit Platz 4 zufrieden zu sein.

Mit drei Teilnehmern war am Samstag die Klasse G2 für eine eigene Wertung voll und Norbert Charlier konnte sich vor Manfred Vogt und Philippe Zimmerlin behaupten. Am Sonntag kam es zur Höherstufung der

G2 in der G1 und da gab es an beiden Tagen kein Vorbeikommen an Heinz Stutzinger. Lt. seiner Aussage kommt er immer besser mit seinem Toyota Yaris GR zurecht, was dann ja auch zwei weitere Klassensiege nach dem Osterslalom zeigten. Zusätzlich wurde Heinz an beiden Tagen Gruppensieger der Wertungsgruppe G. Platz 2 und 3 nahmen am Samstag Philipp Weber vom Hagener AC und Daniel Sevenig ein. Am Sonntag belegten Norbert Charlier und Philippe Zimmerlin die Plätze 2 und 3.

Über 16 Teilnehmer am Samstag in der F8 und sogar 21 am Sonntag freute sich nicht nur Slalomleiterin Anja Steffens, sondern auch die Teilnehmer selbst. Denn eine gute Platzierung bringt immerhin gute Punkte und damit stieg auch die Spannung über den Ausgang dieser stark frequentierten Klassen. Den Auftakt am Samstag machte

mit einem Klassensieg Michael Hardt, gefolgt von Newcomer Marcus Klasen (AC Radevormwald). Ralf Lipkow mußte eine geworfene Pylone verschmerzen, die ihm allerdings die Chance auf den Klassensieg und damit wichtige Punkte für die Meisterschaft nahm. Letztendlich brachte ihm der dritte Platz vor Moritz Will und Jan Neppe, beide ebenfalls Neulinge des AC Radevormwald, aber doch noch ein paar Punkte. Der Abriss der Antriebswelle am Opel Corsa war für Marco Maldener mehr als frustrierend. Er mußte den Opel ohne Platzierung und damit auch ohne Punkte abstellen und für Sonntag wieder einsatzbereit machen. Die Reparatur hatte sich dann auch gelohnt, denn immerhin erzielte er am Sonntag den zweiten Platz hinter Dennis Teigelkamp. Martin Jargon, der als Mitfahrer im VW Polo von Michael Hardt antrat, platzierte sich auf Podiumsplatz 3.

Mit Horst-Günter Bockting war nur ein Teilnehmer in der F9 vertreten und er trat aufgrund der Klassenzusammenlegung gegen die Teilnehmer in der F10 an. Die Klasse wurde wie auch schon beim Osterslalom mit deutlichem Abstand zum Rest des Feldes einmal mehr von André Borkowsky dominiert. Seine überlegene Fahrweise und das Endresultat verhalfen ihm verdient nicht nur zum Klassensieg, sondern auch zum Gewinn der Wertungsgruppe und des Gesamtergebnisses. Heinz Dieter Reidt belegte mit deutlichem Rückstand den zweiten Platz, während Martin Jargon an diesem Samstag mit seinem BMW E36 auf den dritten Rang fuhr. Mit neuen, frischen Reifen war erstmals in diesem Jahr auch Conny Konschack mit dabei. Er kam auf den 4. Platz.

Weiter ging es mit der Klasse H12. Am Samstag war diese noch eigenständig, am Sonntag wurde wieder eine Zusammenlegung fällig. Als Top-Favorit wurde bereits Jens Müller gehandelt, der, so wie auch andere Teilnehmer, für die Teilnahme am SWT Sauerlandcup nach Neuss gekommen war. Allerdings wurde seine Favoritenrolle durch eine geworfene Pylone gebremst. Dies machte für Karl-Heinz Klein mit seinem NSU den Weg zum Klassensieg frei. Florian Wissing komplettierte das Siegerpodest auf dem dritten Platz.

Der einzige Teilnehmer in der H12 am Sonntag, Hansjörg Klein, wurde in die H13 hochgestuft und landete hinter Dennis Opterbeck und vor Horst Günter Bockting auf dem 2. Platz.

Anders sah es am Samstag in der H13 aus. Dennis Opterbeck und Christian Konrad wurde in die H14 hochgestuft, die Opterbeck mit dem 2 Platz beendete. Nach dem Ende der Corona-Pandemie wollte Benjamin Schöler aus dem Siegerland seinen Opel Kadett C 8V zum Saisonstart testen und sich Punkte für den SWT Cup holen. So bot sich ihm in Neuss eine gute Gelegenheit. Obwohl leichter Regen einsetzte und die Teilnehmer über einen Reifenwechsel nachdachten, erzielte er trotz der widrigen Umstände den Klassensieg und sicherte sich zudem noch den Sieg der Wertungsgruppe. Dritter hinter Opterbeck wurde Dirk Kohlhas von der Scuderia Augustusburg Brühl. Einen tollen fünften Platz belegte Jessika Pottmann, Nachwuchsfahrerin vom AC Radevormwald, die damit auf Anhieb beste Dame in der Gruppe H wurde.

Unmut machte sich am Sonntag bei den Teilnehmern der H14 breit, da nicht bei jedem die „Klassen- bzw. Gruppenspringerei“ ankam. Aufgrund eines gebrochenen Gaspedals an seinem Alfa am Samstag wollte Dirk Vogel wichtige Punkte am Sonntag holen. Er setzte seinen BMW E36 zunächst in der F10 ein, um dann später in die H14 umzubenennen. Ihm gleich tat es Heinz Dieter Reidt. Da es am Samstag nicht zum Klassensieg in der F10 gereicht hatte, rechnete er sich bessere Chancen mit dem Wechsel aus der F10 in die H14 aus. Sein Plan sollte am Ende aufgehen. Vogel

warf im ersten Wertungslauf eine Pylone. Doch auch ohne die Strafsekunden konnte er Reidt nicht Paroli bieten. Mit einem sehr deutlichen Vorsprung gewann Reidt letztendlich die Klasse H14 und sicherte sich zudem den Wertungs- und Gesamtsieg. Hinter Vogel belegte Dirk Kohlhas Rang 3. Jacques Plesker, am Samstag noch wegen technischem Defekt ausgeschieden, kam auf den 4. Platz. Erneut konnte Jessika Pottmann den Preis für die beste Dame der Gruppe H entgegennehmen.

An beiden Tagen war Marcus Mark in seiner Klasse H15 alleine. So fuhr er am Ende gegen sich und die Zeit.

Die Mannschaftswertungen der beiden Tage entschied am Samstag MSF Flamersheim vor AC Radevormwald 2 und AC Mülheim für sich, am Sonntag wechselte die Führung in der Reihenfolge AC Radevormwald 1 vor MSF Flamersheim und MSC Neviges-Tönisheide.

Text: Johanne Gogol



**22. Classic Tour durch den Rhein Kreis Neuss**  
- Samstag, den 9. September 2023 -  
zugelassen für Oldtimer und Youngtimer.



**Veranstalter:**  
Neusser Motor Sport Club 1928 e.V im ADAC  
Ausschreibung und weitere Informationen:  
[www.nmsc.de](http://www.nmsc.de) oder per Mail: [info@nmsc.de](mailto:info@nmsc.de)



# Nils Wittling ist Vize-Europameister

Bei der ersten **Jet-Ski-Europameisterschaft** in Polen holte Nils Wittling mit einem Sieg und zwei zweiten Plätzen den Vizetitel.

Vom 17. bis 21. Mai fand in Mechelinki die Jet-Ski-Europameisterschaft statt. Die Veranstaltung auf der Ostsee zählte zudem zur Weltmeisterschaft. Insgesamt waren 28 unterschiedliche Klassen ausgeschrieben, insgesamt nahmen 150 Jet-Ski-Fahrer an den Rennen teil.

Wittling startete in der Runabout Stock 1100cc Klasse mit elf Gegnern aus Bahrain, Kuwait, Thailand, Finnland, Estland, Rumänien, Polen, Belgien und Deutschland. Der Kurs auf dem Meer war mit 55 Bojen groß und technisch sehr anspruchsvoll. Einzelne Tage mit Wellen von 0,5-1,5 Meter, verlangten den Fahrern alles ab. Wittling fuhr in ersten Heat den Sieg heraus und platzierte sich in den beiden weiteren jeweils auf Rang zwei, so dass

am Ende der zweite Platz zu Buche stand. „Das war ein super Start in die internationale Rennsaison“, freute er sich. „Das war

besonders wichtig, weil die Veranstaltung ja auch zur WM zählt.“

Text: ks | Foto: Privat



## WEITINS CLASSIC

Oldtimer-Ausfahrt für historische Fahrzeuge bis Baujahr 1983



[www.weitins.de](http://www.weitins.de)

**GDMSKT**

### 15. WEITINS CLASSIC 2023

Wertungslauf zum ADAC-Oldtimer-Touristik-Pokal

<p>Start am 03.09.2023 (Sonntag) um 10.00 Uhr auf dem Altmarkt in der Oberhausener City. Teilnahmegebühr 119,- Euro für Fahrer und Beifahrer. Nennungsunterlagen unter <a href="http://www.weitins.de">www.weitins.de</a></p>	<p>Mittagspause von 12:30 - 14:00 Uhr in der idyllischen Burg Boetzelaer in Kalkar-Appeldorn.</p>	<p>Ziel ist wieder der Altmarkt. Eintreffen ab ca. 16:30 Uhr mit anschließender Siegerehrung und Buffet im Restaurant Gdanska.</p> <p>Anmeldeschluß: 20.08.2023</p>
---	---	---



**CARAT**  
PROJEKTENTWICKLUNGS GMBH

Weitins Racing Team e.V. im ADAC  
Dirk Köster  
Schönefeld 40, 46045 Oberhausen  
Tel. 0208/99882-0, Fax 0208/99882-10  
E-Mail: [dirk.koester@weitins.de](mailto:dirk.koester@weitins.de)








## Bergische Impressionen

### 29. Juli 2023

*24. touristische und (Touren) 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 mit Mittagsimbiss**  
**15.30 Uhr Ziel in Overath- Cyriax (Schulzentrum)**  
**18.00 Uhr Siegerehrung in Overath-Cyriax**

**Touristik:** Touristische Fahrt – SZP – Sonderaufgaben  
Streckenbeschreibung im Klartext  
**Tourensport:** Bordbuch mit leichten Orientierungsetappen, SZP  
**Sport:** Max. 150km lang – Mittelschwere Orientierungsetappen  
mit Zeitwertung – Solzeitprüfung (SZP)

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




**Ortsclub  
im ADAC**



[www.msc-heiligenhaus.org](http://www.msc-heiligenhaus.org)



AdobeStock

## ADAC Nordrhein empfiehlt Fahrzeug-Check vor den Sommerferien

Am 22. Juni startet NRW in die Sommerferien. Der ADAC Nordrhein erklärt, wie böse Überraschungen zum **Ferienstart** vermieden werden können.

Auch in diesem Sommer werden viele Menschen mit dem Auto in den Urlaub fahren. Der ADAC Nordrhein rät vor dem Start der Ferien in NRW daher zu einem gründlichen Fahrzeug-Check. „Eine volle Beladung und hohe Temperaturen können das Fahrzeug schnell an die Belastungsgrenze bringen. Daher sollte alles einwandfrei funktionieren“, betont Technik-Experte Heinz-Gerd Lehmann vom ADAC Nordrhein.

Damit die Fahrt ohne technische Komplikationen verläuft, empfiehlt der Club auf folgende Punkte zu achten:

**Sicherheit:** Stoßdämpfer, Bremsen, Lenkung, Reifen und die Achsaufhängung des Fahrzeugs sollten überprüft werden. Ein Defekt kann das Fahrverhalten gefährlich verändern. Pflicht sind im Auto zudem ein gültiger Verbandskasten sowie ein Warn-

dreieck und eine Sicherheitsweste. Der ADAC Nordrhein rät zu einer Weste pro Mitfahrer. In einigen Ländern wie Frankreich oder Kroatien ist dies sogar vorgeschrieben.

**Reifen:** Alle Reifen müssen eine Restprofiltiefe von mindestens 1,6 Millimetern haben. Der Mobilitätsclub empfiehlt als Untergrenze jedoch drei Millimeter, denn mit abnehmender Profiltiefe verliert der Reifen gerade bei Regen an Bodenhaftung (Aquaplaning) und der Bremsweg verlängert sich. Bei schwerer Beladung ist ein höherer Reifendruck notwendig. Angaben hierzu stehen in der Fahrzeug-Bedienungsanleitung oder – je nach Fahrzeugtyp – auch an der Innenseite der Tankklappe. Wenn das Auto länger stand oder wenig gefahren wurde, sollte für den Fall einer Panne geprüft werden, ob das Rei-

fendichtmittel im eigenen Reparatur-Set noch haltbar ist. Wer mit einem Reserverad unterwegs ist, sollte auch dessen Zustand und Luftdruck vor einer längeren Fahrt checken.

**Beleuchtung:** Scheinwerfer, Blinker und Heckbeleuchtung müssen einwandfrei funktionieren, um von anderen Verkehrsteilnehmern frühzeitig gesehen zu werden. Bei voller Beladung müssen oft die Scheinwerfereinstellungen angepasst werden. Das funktioniert entweder automatisch oder die Scheinwerfer müssen manuell justiert werden. Eine genaue Beschreibung gibt es in der Bedienungsanleitung des Fahrzeugs.

**Flüssigkeitsstände:** Auch Autos verlangen bei Hitze nach Kühlung. An jeder Tankstelle lässt sich Kühlwasser nachfüllen. Aber Vorsicht: Bei heißem Motor steht das

Kühlsystem unter Druck, dann sollte der Behälter nicht sofort geöffnet werden. Fehlendes Kühlmittel kann zu einer Überhitzung des Motors und im schlimmsten Fall sogar zu einem Motorschaden führen. Der droht auch bei einem zu geringen Motorölstand. Zudem gehört Scheibenreiniger in das Wischwasser, um Insektenreste zuverlässig von der Windschutzscheibe zu entfernen. Die Bremsflüssigkeit sollte nach Herstellervorschrift (meist alle zwei Jahre) ausgetauscht werden.

**Klimaanlage:** Ein Auto heizt sich im Sommer bei direkter Sonneneinstrahlung auf über 60 Grad Celsius auf. Autofahrer werden bei Hitze schneller müde, unkonzentriert und angespannt. Das Unfallrisiko

steigt. Wer die Temperatur über die Klimaanlage aber zu stark herunterkühlt, kann Kreislaufprobleme bekommen oder sich erkälten. Der Unterschied zwischen Innen- und Außentemperatur sollte nicht zu extrem sein. Optimal sind innen 22 bis 25 Grad. Die Klimaanlage sollte etwa alle zwei Jahre gewartet werden. Der Pollenfilter sollte nach Herstellervorgabe getauscht werden.

#### **Urlaubs-Check beim ADAC Nordrhein**

Der ADAC Nordrhein bietet in seinen Prüfzentren Köln und Oberhausen sowie auf den mobilen Prüfstationen einen Urlaubs-Check mit 39 Prüfpunkten an. Die Technik-Experten nehmen Motor und Antrieb,

Bodengruppe, Bereifung, Bremsanlage, Beleuchtung, Sicherheitseinrichtungen sowie Lenkung und Fahrwerk unter die Lupe. Der Check kostet für ADAC Mitglieder 39 Euro, ansonsten 49 Euro. Für eine Klimawartung (R134a) mit Sicht-, Funktions- und Leistungsprüfung, Austausch des Kompressoröls zahlen Mitglieder des Clubs 75 Euro plus Materialkosten (Kältemittel), ansonsten ab 90 Euro.

*Informationen zu allen Prüfangeboten, Anschriften und Öffnungszeiten sowie die Möglichkeit zur Terminvereinbarung gibt es gebührenfrei unter 0 800 5 34 24 66 oder unter [adac.de/pruefdienste-nrw](http://adac.de/pruefdienste-nrw).*

## Gebühren für Bewohnerparken in Köln: Das sagt der ADAC Nordrhein

Aus Sicht des ADAC Nordrhein schießt die Stadt Köln bei der **Anhebung der Gebühren** für das Bewohnerparken über das Ziel hinaus.

Die Stadt Köln plant die Gebühren für das Bewohnerparken in Köln deutlich anzuheben. Prof. Dr. Roman Suthold, Mobilitätsexperte des ADAC Nordrhein, bezieht hierzu Stellung:

„Dass Städte wie Köln knappen Parkraum effektiver bewirtschaften und die sehr niedrigen Gebühren für Anwohnerparkausweise anheben, ist nachvollziehbar. Auch aus Sicht des ADAC sind 25 bis 30 Euro pro Jahr für einen Anwohnerparkausweis nicht mehr zeitgemäß. Mit 330 bis 390 Euro schießt die Stadt aber über das Ziel hinaus. Wir halten eine Anhebung auf bis zu 200 Euro für angemessen. Gut ist, dass soziale Aspekte zumindest zum Teil berücksichtigt werden. Es kann aber auch Betroffene geben, gerade Familien, die auf das Auto angewiesen und für die mehr als 300 Euro ein viel zu hoher Preis sind.“

Das Problem der hohen Pkw-Zulassungszahlen in Köln lässt sich nicht allein über das Drehen an der Preisschraube für Bewohnerparken lösen. Die Stadt muss ihr Versprechen wahr machen und die Mobi-



litätsalternativen konsequent weiter ausbauen, damit ÖPNV und Fahrrad für mehr Menschen attraktiver werden. Nicht alle Anwohner können aber ihr Auto abschaffen. Deshalb müssen Alternativen wie Quartiergaragen und die Nutzung weiterer

privater Flächen massiv gefördert werden.“

Die Pressemitteilung der Stadt Köln zu dem Thema finden Sie unter: [stadt-koeln.de/politik-und-verwaltung/presse/bewohnerparken-koeln](http://stadt-koeln.de/politik-und-verwaltung/presse/bewohnerparken-koeln).



Phantasialand

# ADAC Preisanalyse: Das kosten Freizeitparks in NRW und ganz Deutschland

Der ADAC hat für 25 beliebte **Freizeitparks in Deutschland** die Preisstruktur untersucht. In NRW ist das **Phantasialand** in Brühl mit 176 Euro für eine vierköpfige Familie am teuersten.

Der ADAC hat für 25 beliebte Freizeitparks in Deutschland die Preisstruktur näher untersucht. In fast 30 Prozent der Parks liegt der Eintrittspreis für eine vierköpfige Familie (2 Erwachsene, 2 Kinder im Alter von 6 und 8 Jahren) beim Kauf eines Online-Tickets unter 100 Euro. Bei immerhin 60 Prozent der Freizeitparks bleibt er unter 150 Euro. Im Durchschnitt zahlt eine Familie knapp 135 Euro für Tickets, die online für ein vorab festgelegtes Besuchdatum gekauft werden.

Drei der untersuchten Parks liegen in NRW. Hier ist das **Phantasialand in Brühl** mit 176 Euro für das Online-Ticket am teuersten, gefolgt vom **Movie Park in Bottrop** mit 161,60 Euro und dem **Fort Fun Abenteuerland in Bestwig** mit 96,50 Euro. Spitzenreiter bei den Online-Eintrittspreisen ist mit 213 Euro der Europa-Park im Breisgau, der allerdings auch der größte unter den betrachteten Freizeitparks ist und die meisten Attraktionen bietet. Die Seilbahnen Thale Erlebniswelt im Harz ist mit

56 Euro die günstigste Variante.

Die Preise für Online-Tickets weichen teilweise erheblich von den Preisen an der Tageskasse ab. Dabei sind die Online-Tickets für die Musterfamilie durchschnittlich 20 Euro günstiger als an der Tageskasse. Die höchste Ersparnis beim Kauf eines Online-Tickets bietet hier mit 100 Euro das Heidepark Resort in der Lüneburger Heide. Im **Fort Fun Abenteuerland** muss die Musterfamilie an der Tageskasse 25,50 Euro mehr bezahlen, im **Movie Park** 56 Euro. Im **Phantasialand** gibt es keine Tageskasse. Auch die Wahl des Besuchstages kann sich auf den Eintrittspreis auswirken: Gerade an Wochenenden oder in den Ferien sind die Preise oftmals höher. Elf von 25 Freizeitparks haben ein variables Preismodell.

Beim Parken fallen ebenfalls unterschiedliche Gebühren an: Zehn von 25 Freizeitparks bieten den Gästen einen kostenfreien Pkw-Stellplatz für die Dauer des Besuchs. In den anderen Parks kostet das

Parken zwischen 2 Euro (pro Stunde) und 10 Euro (pro Tag). Im **Fort Fun** ist das Parken mit 3 Euro pro Pkw und Tag vergleichsweise günstig. Im **Phantasialand** bezahlen Besucher 7 Euro, im **Movie Park** sogar 8 Euro.

Das rät der ADAC: Wer den Besuch eines Freizeitparks plant, sollte vorab die Preise recherchieren und gegebenenfalls frühzeitig Onlinetickets buchen. Auch sollte man auf Preisermäßigungen achten: beispielsweise haben Geburtstagskinder häufig freien Eintritt und in vielen Parks gibt es spezielle Familienangebote. Einen Vorteil für ADAC Mitglieder bieten zudem das Fort Fun Abenteuerland und der Movie Park. Hier kann man auch noch einmal 12 bzw. 25 Euro sparen, wenn man die Tickets vorab im ADAC Service-Center kauft.

Scannen Sie den QR-Code und gelangen Sie über [adac.de/nrw](https://adac.de/nrw) zu den 15 besten Freizeitparks in NRW sowie wie zur großen Übersicht mit allen Ausflugstipps des ADAC Nordrhein.

# Sprengung der A45-Talbrücke Rahmede: Das sagt der ADAC Nordrhein

Der ADAC Nordrhein fordert nach der Sprengung der A45-Talbrücke **Tempo beim Neubau**. Realistisch sei eine Bauzeit von maximal fünf Jahren.

Seit Ende 2021 ist die A45 bei Lüdenscheid gesperrt. Mehrere Jahre lang wird die Sperrung andauern, da die Brücke Rahmede nicht mehr für den Verkehr zugelassen ist. Am 7. Mai 2023 wurde die alte Brücke der A45 erfolgreich gesprengt, jetzt beginnt der Neubau.

## Das sagt der ADAC in NRW zur Sprengung der Brücke

„Mit der Sprengung wird endlich auch nach außen erkennbar, dass es vorangeht“, sagt Prof. Dr. Roman Suthold, Verkehrspolitischer Sprecher des ADAC in NRW. Für die neue Brücke hält der Verkehrsexperte eine Bauzeit von maximal fünf Jahren für realistisch. „Der Zeitplan ist durchaus ambitioniert, aber umsetzbar.“ Ein Blick ins Ausland zeige, was möglich ist, wenn alle Beteiligten an einem Strang ziehen würden. „In Genua hat es nach dem Brückeneinsturz nur knapp zwei Jahre bis zur Einweihung der neuen Autobahnbrücke gedauert, auch wenn die Rahmenbedingungen nicht eins-zu-eins mit der A45-Brücke vergleichbar sind“, erklärt Suthold. Auftretende Probleme müssten frühzeitig identifiziert und dann unbürokratisch und lösungsorientiert angegangen werden.

„Mögliche Stolpersteine wie zum Beispiel Lieferengpässe, schlechte Materialqualität, Personalmangel bei Baufirmen oder Klagen gegen den Neubau dürfen nicht – wie bei der Leverkusener Brücke – zu jahrelangen Verzögerungen führen. Das wäre ein erneutes Desaster und ein weiterer Schlag ins Gesicht der Lüdenscheider Bürger“, mahnt Suthold. Der ADAC in NRW fordert Bund und Autobahn GmbH auf, alle gesetzlichen, finanziellen, planerischen und organisatorischen Vorgänge bestmöglich aufeinander abzustimmen.



Die schnellstmögliche Fertigstellung der neuen A45-Talbrücke sei in vielfacher Hinsicht von herausragender Bedeutung.

*„Wenn die neue Brücke steht, wird das zuallererst für eine erhebliche Entlastung der Lüdenscheider Bürger und der regionalen Infrastruktur sorgen. Auch die Wirtschaft im Sauer- und Siegerland kann aufatmen, weil Transportwege wesentlich erleichtert werden.“*

Prof. Dr. Roman Suthold, Mobilitätsexperte

„Für den Fernverkehr steht dann eine der wichtigsten Nord-Süd-Verbindungen Deutschlands wieder zur Verfügung. Das trägt auch zu einer besseren Verteilung des Verkehrs bei und entlastet die derzeitigen Ausweichrouten über die A7 und A3“, macht Suthold deutlich.

Mit Blick auf die marode Brückeninfrastruktur in ganz Nordrhein-Westfalen fordert der ADAC Experte: „Die Politik muss weiter massiv in den Erhalt und die Erneue-

erung von Brücken investieren. Planungs- und Genehmigungsverfahren müssen – wie von der Politik versprochen – auch bei anderen Projekten beschleunigt werden. Es darf nicht zu einem Domino-Effekt kommen, bei dem in NRW eine Brücke nach der anderen für Lkw oder sogar Pkw gesperrt werden muss.“

Was bedeutet die A45-Sperrung für den Kölner Ring und NRW?

„Es ist zu befürchten, dass Auto- und Lkw-Fahrer sich auf den ohnehin stark belasteten Autobahnen A1, A3, A4 und A6 in den kommenden Jahren auf noch mehr Staus einstellen müssen“, so Suthold. Der Verkehr rund um den Kölner Ring ist jetzt schon durch Baustellen und Sperrungen am Limit. Nun kommt noch der umgeleitete Verkehr der gesperrten A45 hinzu. Vor der Sperrung passierten täglich 64.000 Fahrzeuge die A45-Talbrücke, davon 13.000 Lkw. Das bedeutet deutlich vollere Autobahnen ab dem Westhofener Kreuz in Richtung Süden. Und ab dem Kreuz Olpe-Süd in Richtung Westen und ab Köln-Ost in Richtung Norden.

Weitere Infos zur Sprengung der Talbrücke finden Sie unter [adac.de/nrw](https://www.adac.de/nrw).

# Sicherer Fahrrad-Transport – so geht's!

Trägersysteme für die Anhängerkupplung haben **Vorteile**.

**W**er Fahrräder mit dem Auto transportieren möchte und die Räder nicht auseinanderbauen will, hat die Wahl zwischen Heck- und Dachträgern. Folgende Punkte sollten für die jeweilige Transportart beachtet werden:

**Für einen Heckträger** benötigt das Auto eine Anhängerkupplung oder eine vom Hersteller freigegebene stabile Heckklappe, an der der Träger montiert werden kann. Außerdem braucht der Träger, sofern er Nummernschild und Rückleuchten verdeckt, eine Beleuchtungsanlage sowie ein Folgekennzeichen. Wichtig dabei: Die Traglast des Trägers und die Stützlast der Anhängerkupplung dürfen nicht überschritten werden. Wer beispielsweise schwere Pedelecs transportiert, kommt schnell an

die Grenzen der Gesamtlast. Auch die Länge der Räder spielt eine Rolle, denn sie dürfen seitlich jeweils höchstens 40 Zentimeter über die Schlussleuchte hinausragen. Die maximale Breite des Fahrzeugs inklusive Räder darf 2,55 Meter nicht überschreiten.

**Für den Transport auf dem Dach** braucht das Fahrzeug eine Dachreling oder ein vom Fahrzeughersteller zugelassenes Trägersystem. Die zugelassene Dachlast darf von Rad und Träger nicht überschritten werden. Vor dem Kauf sollte man mit dem eigenen Auto verschiedene Trägersysteme samt Rädern ausprobieren. Tests des ADAC haben gezeigt, dass Trägersysteme für die Anhängerkupplung im Vergleich mit dem Transport auf dem Dach Vorteile haben: Das Beladen fällt leichter, der Kraftstoffverbrauch

ist niedriger, und für E-Bikes und Pedelecs kommt ein Transport auf dem Dach wegen des hohen Gewichts oftmals ohnehin nicht in Frage.

**Beim Fahren gilt für Heck- und Dachträger:** Fuß vom Gas. Der Luftwiderstand erhöht sich, und auch das Kurven- und Bremsverhalten des Wagens verändert sich. Der ADAC rät, nicht schneller als 120 km/h zu fahren und keine Abdeckplanen zu verwenden. Außerdem sollte man nach ein paar Kilometern kurz stoppen, um zu kontrollieren, ob die Räder noch fest sitzen. Da man als Fahrer für das korrekte Sichern der Ladung verantwortlich ist, empfiehlt der ADAC neben der Sicherung der Fahrradrahmen am Träger zusätzliche eine Sicherung der Räder mit Spanngurten.



AdobeStock



## Kindersitze im Test

Der ADAC hat **20 Kindersitze** getestet: Gute Modelle gibt es in allen Größen, nur ein Modell fiel durch. Ab September 2023 wird die Zulassung für Autos ohne Isofix allerdings problematisch.

Die Wahl des richtigen Kindersitzes fällt vielen Eltern schwer: Welche Modelle sind sicher, passen zum eigenen Auto, haben das beste Preis-Leistungs-Verhältnis? Der ADAC hat 20 Kindersitze in puncto Sicherheit, Bedienung, Ergonomie und Schadstoffgehalt geprüft. Insgesamt erreichen elf Sitze das ADAC Urteil „gut“, acht Modelle erhalten ein „befriedigend“. Diese Sitze übertreten die gesetzlichen Vorschriften zum Teil deutlich. Ein Modell fällt wegen zu hoher Schadstoffbelastung durch.

Bei den Babyschalen heißt der Testsieger Joie i-Snug 2 + i-Base Advance, eine leichte und sehr sichere Babyschale, die für Kinder bis etwa einem Jahr geeignet ist. Kostenpunkt ohne Isofix-Halterung 119 Euro, mit Isofix (i-Base Advance) 269 Euro. Bei den Kleinkindersitzen erreicht der Joie i-Harbour mit der i-Base Encore die beste Note. Testsieger der Sitze für größere Kinder, bei denen die Kinder mit dem Autogurt ange-

schnallt werden, ist der Cybex Solution G-Fix für 220 Euro, bei dem eine Isofix-Befestigung schon integriert ist.

Vom Kauf des mangelhaft getesteten Kindersitzes Besafe iZi Twist M rät der ADAC ab. Dieser drehbare Reboarder-Sitz ist mit seiner Isofix-Befestigung und den großen Seitenaufpralldämpfern zwar sehr sicher, doch sein Bezugsstoff ist mit Naphthalin belastet, das in Verdacht steht, Krebs auszulösen.

In der Regel bieten Kindersitze mit Isofix die beste Sicherheit, die Gefahr von Einbaufehlern ist kleiner. Fast alle neuen Kindersitzmodelle, die nach der neuen Norm (UN Reg. 129) zugelassen sind, sind damit ausgestattet. Ab September 2023 tritt in der EU schrittweise ein Verkaufsverbot für Kindersitze mit der älteren Norm in Kraft (UN Reg. 44). Ab diesem Datum dürfen entsprechende Produkte nicht mehr hergestellt oder importiert werden. Ein Verwendungsverbot dieser Kindersitze ist nicht

geplant, bereits vorhandene Sitze dürfen also weiterhin ohne Einschränkung genutzt werden.

Besonders betroffen vom zukünftigen Verkaufsverbot ist allerdings ein Großteil der derzeit erhältlichen integralen Sitze zur Gurtbefestigung (für Kleinkinder von ca. 1 bis ca. 4 Jahre). Das Problem: Die Kindersitzhersteller konzentrieren sich bei den neuen Sitzmodellen und dem aufwändigeren Zulassungsverfahren überwiegend auf das obere Preissegment. Da die Nachfrage hier nach Isofix besonders groß ist, werden nur noch Isofix-Modelle zur Zulassung gebracht. Zwar sind inzwischen die meisten Fahrzeuge auf zwei Sitzplätzen mit Isofix-Verankerungen ausgestattet, aber auf dem Beifahrersitz, der dritten Sitzreihe von Vans, in Wohnmobilen oder in Oldtimern können Kindersitze meist nur mit dem Fahrzeuggurt befestigt werden.

Weitere Informationen zum aktuellen Kindersitztest gibt es unter [adac.de](http://adac.de).



**MOTUL**



**DMSB**  
Deutscher Motor Sport Bund e.V.

**ADAC**



**JETZT TICKETS  
SICHERN!**

**LOKALMATADOR  
LUKAS PLATT AUS  
GUMMERSBACH**

# ADAC MX MASTERS »»

»» **Int. Deutsche Motocross-Meisterschaft**

**17.-18.6.2023**

**BIELSTEIN**

ADAC Nordrhein e.V.