

ADAC

**Meins
Deins
Unsers**

Das Magazin des ADAC Württemberg



„Das Besondere am ADAC ist für mich die „Konstante“.“

Ursula Spellenberg, Vorstand
Ortsclubsangelegenheiten

DEINS...

Alle Mitglieder vertrauen auf die gelben Engel und fühlen sich gut aufgehoben.

MEINS...

Das Besondere am ADAC ist für mich, dass er zu meinem Leben immer dazugehört hat.

UNSERS...

Der ADAC ist im gesamten Thema Automotive und Mobilität aufklärend und innovativ tätig.

Meins
Deins
Unsers

Liebe Leserinnen und Leser,

es ist Urlaubszeit und mit der Vorfreude auf die Reise wachsen auch wieder die Blechlawinen auf den Straßen.

Die gelben Engel des ADAC werden auch diesen Sommer pannengeplagten Urlaubern mit Rat und Tat zur Seite stehen. Der ADAC kümmert sich allerdings noch um viele weitere Aspekte der vollen Straßen. Wie können Unfälle am Stauende vermieden werden? Wie wird die Rettungsgasse gebildet? Was empfiehlt die Wissenschaft? In dieser Ausgabe finden Sie unter dem Stichpunkt „Stau Spezial“ ab Seite 14 Antworten auf wichtige Fragen rund um das Thema Urlaubsverkehr. Dazu gehört auch, in welchen Ländern ich mein E-Auto auf dem Weg in den Urlaub gut laden kann.



Rasanter geht es im Herbst in der Stuttgarter Schleyer-Halle zu. Am 9. und 10. November 2018 findet dort der 36. ADAC Supercross statt. Ab Seite 30 unterhalten wir uns mit Collin Dugmore, der selbst viele Jahre beim Supercross dabei war und nun nach seiner aktiven Zeit junge Menschen an den Motocross heranführt.



Noch ganz jung und schon ganz begeistert vom Motorradtrial ist die dreijährige Emily Breiner aus Wildberg-Sulz. Mit ihrem eigenen Elektro-Motorrad kann sie es kaum erwarten, wie die Großen auf Wettbewerben Pokale abzuräumen. Mona Pekarek hat das jüngste Mitglied des MSC Falke Sulz begleitet und stellt sie uns auf Seite 40 vor.

Viel Freude beim Lesen wünscht die DeinsMeinsUnsers Redaktion

MEIN CLUB UND ICH

- 4 **115 Jahre ADAC Württemberg**
Eine Zeitreise zu den Anfängen
- 6 **Ursula Spellenberg**
Porträt
- 8 **Hände hoch**
Manfred Rückle – 20 Jahre im Vorstand des ADAC Württemberg
- 10 **NO_x-Projekt**
Diesel im Dauertest

SICHER UND MOBIL

- 12 **ADAC Württemberg macht's vor**
Beratung zur Elektromobilität
- 14 **Aufgepasst!**
Auffahrunfälle durch Lkws
- 16 **Nächste Auffahrt: Stau**
Unterwegs mit dem Stauberater
- 20 **Schon wieder Stau**
Empfehlung der Wissenschaft
- 22 **Einer links, Rest rechts**
Zwischenbilanz zur Kampagne „Rettungsgasse – rettet Leben“
- 24 **Sicher Motorradfahren**
Förderprogramm des ADAC Württemberg zum Unterfahrschutz
- 26 **Unter Strom**
Welche Reiseländer sind mit dem E-Auto attraktiv
- 28 **Neuseeland**
Ein Reisebericht von Anette Voigtritter

TREFFPUNKT

- 30 **Supercross 2018**
Interview mit Collin Dugmore
- 34 **Veranstaltungshinweise**

MOTORSPORT IM VEREIN

- 36 **Enduro-Fahrer erkunden Swasiland**
Der MSC Frickenhausen unterwegs in Afrika
- 38 **2. Kreidler Automobilslalom**
Voller Erfolg des MSC Ludwigsburg
- 40 **Nach dem Kindergarten geht es aufs Motorrad**
Bericht über die 3-jährige Trialfahrerin Emily
- 42 **Vorschau, Geschäftsstellen, Impressum**

115 Jahre ADAC: Club hat seine Wurzeln in Stuttgart

Vor wenigen Wochen, am 24. Mai 2018, wurde der ADAC 115 Jahre alt. Was manche nicht wissen: Gegründet wurde der Club einst in Stuttgart. Die baden-württembergische Landeshauptstadt spielt auch in der weiteren Clubgeschichte eine wichtige Rolle.

1903

Die Gründung

Emil Schmolz hatte es eilig: Am 14. Mai 1903 lud der Vorsitzende des Stuttgarter Radvereins gemeinsam mit seinen Freunden Carl Schwarz, Paul Reuss, Nikolaus Hort und Christian Barth zu einer Versammlung von Motorradfahrern ein. Trotz der Kürze der Frist sagten immerhin 25 Personen zu. Bereits zehn Tage später gründeten die Teilnehmer im Hotel Silber die Deutsche Motorradfahrer-Vereinigung (DMV). Die Gründungsversammlung wählte einen Ausschuss mit Emil Schmolz an der Spitze sowie sechs weiteren Mitgliedern. In den Folgemonaten wurde die Runde vom Erfolg regelrecht überrollt. Am 27. August hatte die DMV bereits 1.000 Mitglieder. Von Beginn an bot der Club eine ganze Menge Service. Mit einer Versicherungsgesellschaft wurde eine Unfall- und Haftpflicht-Versicherung für Fahrer abgeschlossen, beim Club gab es wichtige Grenzdokumente sowie Radfahrer- und Automobilkarten. Auch die technische Beratung lief im Gründungsjahr an, der Club gab zudem Auskünfte bei Fragen zum Sport. Im Juli 1903 errichtete der Club Benzin- und Ölstationen.



Der Gründer: Pionier und Perfektionist

Emil Schmolz, der erste Vorsitzende des ADAC-Vorläufers Deutsche Motorradfahrer-Vereinigung war ein gut vernetzter Mensch, wie es heute heißen würde. Der Stuttgarter arbeitete nicht nur als Direktor der Benz-Filiale, sondern war Ehrenmitglied in mehreren Sportvereinen. Der umtriebige Schmolz galt als Perfektionist. Vor der ersten Hauptversammlung des neu gegründeten Clubs, geplant für den 6./7. Juni 1903, rief er Sitzungen ein, in der sämtliche Sachverhalte lange und bis ins letzte Detail besprochen wurden. Am Südheimer Platz 4 richtete der Club zügig die erste Geschäftsstelle ein. Der angesehene Kaufmann Schmolz gewann sogar den Bruder Kaiser Wilhelms als DMV-Mitglied. Sein Zeitbudget ließ eine längerfristige Tätigkeit an der DMV-Spitze nicht mehr zu. 1905 übernahm der Münchner Josef Bruckmayer das Amt, alsbald wurde München zum Sitz des Vereins, der 1911 in Allgemeiner Deutscher Automobil Club umbenannt wurde.

1954

Stuttgart erneut im Blickpunkt

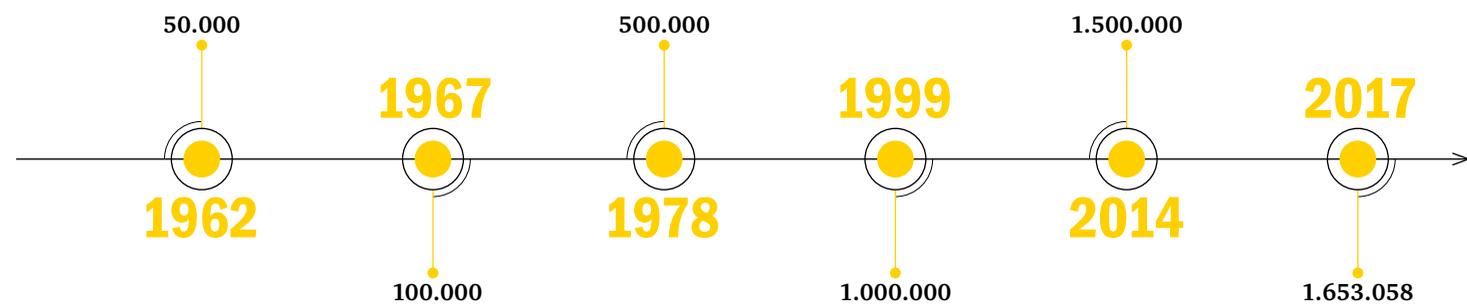
Es war ein fantastisches Bild, das sich am 2. Mai 1954 bot: 60 gelb lackierte Motorrad-Beiwagen-Gespanne der ADAC Straßenwacht standen in lockerer Formation aufgereiht auf der Wiese vor Schloss Solitude, rollten anschließend hinunter zur ADAC Hauptversammlung in der Stuttgarter Innenstadt. Was folgte, war ein Meilenstein: Zusammen mit der Landesregierung von Baden-Württemberg hob der Club an jenem 2. Mai im Hof des Neuen Schlosses die neue ADAC-Straßenwacht offiziell aus der Taufe. Von Stuttgart aus nahmen die Maschinen ihren Dienst auf. Die Startflotte umfasste Motorräder der Marken BMW, NSU und Zündapp. Im Beiwagen untergebracht waren eine vom Deutschen Roten Kreuz entwickelte Erste-Hilfe-Ausrüstung sowie ein Werkzeugkasten. Außerdem hatten die Straßenwachtfahrer Benzin, Diesel und Wasser dabei. Alsbald fuhr auch das erste Straßenwachtauto durch die Lande: Ein Ford Taunus Kombi. Als sogenanntes „Mutterschiff“ diente er den Motorradgespannen als Nachschubwagen. Zum Vergleich: Heutzutage sind rund 1.900 Straßenwacht-Fahrzeuge im Einsatz.

Wie der ADAC gelb wurde

Die Signalfarbe auf den Fahrzeugen der neuen ADAC Straßenwacht blieb fortan bestehen. Die Pannenhelfer selbst mussten auf dem Weg zum Gelb dagegen einigen modischen Schnickschnack über sich ergehen lassen – von schwarzem Leder bis hin zu grauem Salz- und Pfeffer-Muster auf den Mänteln. Heikel, weil die Pannenhelfer in der Dunkelheit schlichtweg untergingen. Modeschöpfer Heinz Oestergaard brachte Orange ins Spiel, später wechselte der ADAC auf Gelb. 1997 schließlich erzwang eine neue Norm der Europäischen Union den Umstieg auf Zitronengelb. Woher die Gelben Engel ihren Namen haben, bleibt freilich geheimnisumwittert.



Mitgliederentwicklung des ADAC Württemberg seit 1962



1983

Neckartor wird neues Domizil

1983 war in zweierlei Hinsicht ein besonderes Jahr für den ADAC Württemberg. Der Club richtete in Sindelfingen die Hauptversammlung des ADAC aus, in der Stuttgarter Innenstadt begann im Oktober der Einzug in das neue Club- und Verwaltungsgebäude „Am Neckartor 2“. Die Räumlichkeiten in der Richard-Wagner-Straße waren angesichts des enormen Mitgliederzuwachses zu klein geworden. Die offizielle Einweihung am Neckartor erfolgte am 11. Januar 1984. Neben Büros für die Verwaltung gehören zum Gebäude eine Geschäftsstelle im Erdgeschoss, ebenso das Prüfzentrum im rückwärtigen Teil des Hauses. Das Neckartor ist heute noch Sitz des Clubs.



2003

Formel 1 bis Scorpions – Jubiläum in Stuttgart

Traumwetter, traumhaftes Programm: 2003 feiert der ADAC zusammen mit Zehntausenden im Gründungsort Stuttgart das 100-jährige Clubjubiläum. Als Scorpions-Sänger Klaus Meine am 24. Mai kurz vor Mitternacht auf dem Schlossplatz zum Finale „Wind of change“ singt, stimmen 80.000 Konzertbesucher ein – Gänsehautatmosphäre. Der Auftritt der deutschen Kult-Rockband ist Höhepunkt eines Jubiläumstages, der am Morgen mit dem Live-Auftritt des Tigerentenclubs auf der Showbühne für die Kleinen begann. An Nachmittag säumen Zehntausende die Straßen beim Jubiläumskorso. Angeführt von einem historischen ADAC Straßenwachtmotorrad sind Fahrzeuge aus allen Epochen unterwegs. So begeistern Kimi Räikkönen und Ralf Schumacher mit ihren Formel 1-Boliden.



Meins Deins Unsers

Ursula Spellenberg Porträt

Wenn man mit Ursula Spellenberg spricht, spürt man sofort: Der ADAC ist für sie mehr als nur ein Verein. Er ist Teil ihres Lebens. Bereits im Alter von 15 Jahren trat sie dem 1. MSC Bad Cannstatt e.V. im ADAC bei, in dem ihr Vater lange Jahre Vorsitzender war. Orientierungsfahrten und Slaloms der Obersten Nationalen Sportkommission gehörten für sie genauso zu ihrer Mitgliedschaft wie der Gang ins ADAC Reisebüro, um Vignetten fürs Ausland oder eine Streckenempfehlung zu besorgen. Im März 2018 ist Ursula Spellenberg erstmalig in den Vorstand des ADAC Württemberg gewählt worden. Hier ist sie seither für alle Themen rund um die 144 Ortsclubs verantwortlich.

Das Auto fasziniert Ursula Spellenberg schon seit ihrer frühesten Kindheit: „Ich liebe schöne und schnelle Autos, ich liebe alte und edle Autos und ich habe mich immer mit dem Auto beschäftigt“, sagt die Vorstandsfrau des ADAC Württemberg und schmunzelt. Als 16-Jährige begann sie ihre Ausbildung zur technischen Zeichnerin bei der Mercedes-Benz AG. Nach ihrem BWL- und Informatikstudium war sie bei der Daimler Tochter debis Systemhaus und Ende der 1990er Jahre trat sie wieder in die Daimler AG ein. Als

Abteilungsleiterin Health & Safety verantwortete sie unter anderem den Aufbau eines internen Arbeits- und Gesundheitsschutzmanagementsystems. Zudem war sie viele Jahre für die weltweite Organisation der Arbeitssicherheit zuständig. „Diese Aufgabe hat mir immer großen Spaß gemacht und unser Erfolg ließ sich auch an der sinkenden Anzahl an Arbeitsunfällen erkennen.“

Als leitende Sicherheitsingenieurin der Daimler AG war Ursula Spellenberg auch maßgeblich an der Erhöhung der

Sicherheit auf Prüf- und Testgeländen weltweit beteiligt. Diese Aufgabe begleitete sie über ihr offizielles Ausscheiden bei Daimler im Februar 2016 hinaus als Senior Expertin. So wurde sie auch 2017 vom Bereich Entwicklung von Mercedes-Benz Cars für das neue Prüf- und Technologiezentrum in Immendingen angefragt, wo sie Sicherheitseinweisungen für Testfahrer durchführt und ihre Kollegen in Fragen rund um die Sicherheit unterstützt.

Auch wenn Ursula Spellenberg durch ihren Beruf viel in der Welt unterwegs war, nahm sie sich immer Zeit für ihren heimischen Motorsportclub, dem sie bis zum heutigen Tag treu geblieben ist. Von Slalom-Rallyes mit Nervenkitzel bis zur traditionellen Sternfahrt nach Meran, war der Motorsport für sie immer wichtig. Auch bei einer Damen-Trophy konnte sie erfolgreich „Die goldene Rose von Bad Cannstatt“ für den 1. MSC



 Mehr Inhalte auf unserem Blog



und den DAC gewinnen. In letzter Zeit gehören Ausfahrten am Wochenende mit ihrem Oldtimer und dem Mercedes-Benz R/C 107 SL-Club zu ihrem Hobby. Der ADAC ist für sie eine Konstante, die in allen Lebenslagen dazugehört – egal, ob beim ersten Stehenbleiben mit dem eigenen Fahrzeug oder um über aktuelle Mobilitätsformen auf dem Laufenden zu sein.

„Ich liebe schöne und schnelle Autos, ich liebe alte und edle Autos und ich habe mich immer mit dem Auto beschäftigt.“

Ursula Spellenberg

„Das Bewährte beibehalten und Neues entdecken und weiterentwickeln“, das ist die Devise von Ursula Spellenberg, die sie ihrem zukünftigen Amt als Vorstandsmitglied des ADAC Württemberg zugrunde legt. Dazu gehören nicht nur Weiterentwicklungen in den Ortsclubs, sondern auch an der allgemeinen Ausrichtung des ADAC.

„Heute hat der ADAC es sich zur Aufgabe gemacht, die Verbraucher über alternative Mobilität zu informieren.“ Dazu gehören für Ursula Spellenberg sowohl die Elektromobilität und die weitere Verbesserung von Dieselmotoren als auch die umfassende Beratung von alten und jungen Mitgliedern. Wichtig ist für sie dabei, dass der ADAC das langjährige Vertrauen seiner Mitglieder und der Verbraucher erhält und sie über komplizierte Themen neutral aufklärt. Denn das macht für sie die Konstante des ADAC in ihrem Leben aus: gelbe Logos, gelbe Engel und das Vertrauen, in guten Händen zu sein.

Text: Clara Ketterer

Hände hoch



Manfred Rückle: Nach 20 Jahren im Vorstand ist Schluss – Im Ruhestand ist er deswegen noch nicht.

Vor einigen Wochen musste Manfred Rückle in sich gehen und eine Liste schreiben. Er brauchte Anhaltspunkte, was er wann als Funktionär gemacht hatte. Diese Übersicht war aus zwei Gründen nötig: Erstens hatte Rückle wegen der vielfältigen Aufgaben in seinem langen Funktionärsleben auf Anhieb selbst keinen Überblick mehr. Denn eigentlich legt er auch keinen besonderen Wert darauf, sein gesamtes ehrenamtliches Lebenswerk Revue passieren zu lassen. Doch zweitens kann man sich gegen manche Dinge nicht wehren – auch nicht gegen eine gebührende Würdigung. Und dazu kam es dann auch: Manfred Rückle wurde kürzlich bei der Jahreshauptversammlung des ADAC Württemberg nach zehn Jahren als Sportvorstand vom Vorsitzenden Dieter Roßkopf in allen Ehren verabschiedet. Die Liste der Funktionen und Tätigkeiten hat einen beachtlichen Umfang, denn insgesamt war Rückle zwei Jahrzehnte Teil der ADAC Führungsriege in Württemberg. Er war oder ist Mitglied der Sportkommission und des Sportausschusses, Motorboot-Referent, Vorsitzender des MC Lauffen, Zeitnehmer, technischer Kommissar, Rallyeleiter, Rennleiter Slalom und Veranstalter. „In dem Moment, wo man eine Hand aus der Tasche nimmt, hat man einen Job“, sagt Rückle. Er erzählt, dass er nie Nein sagen konnte.



Aber das ist nur die halbe Wahrheit. Denn Rückle sucht stets so intensiv den Kontakt mit seinen Mitmenschen, dass jeder in ihm prompt einen Fürsprecher sieht. Weil der Gegenüber sofort erkennt: Dem 71-Jährigen geht es allein um die Sache; keine taktischen Spielchen, keine persönlichen Fehden. Solche Sätze sind sonst über Politiker zu lesen und sie klingen abgedroschen. Doch Manfred Rückle gehört zu den wenigen Menschen, bei denen sie zu 100 Prozent zutreffen. „Ich bin reiner Dienstleister. Der Sportler kommt zu mir und will eine Leistung. Und die kriegt er auch, wenn es möglich ist.“

Legendär in diesem Zusammenhang ist ein Rennsport-Sonntag mit drei Endläufen und Meisterschaften, die an verschiedenen Orten in Württemberg stattfanden. Rückle ließ es sich nicht nehmen, überall präsent zu sein – in Biberach, auf der Solitude, überall. „Ich wollte bei allen sein und Zeit haben. Um die Kleinen muss man sich kümmern.“ An solch intensiven Tagen verbrachte Rückle 500 Kilometer auf der Straße. Die freien Wochenenden konnte er in manchen Jahren an einer Hand abzählen. Und wenn Rückle irgendwo aufkreuzte, war er es, der

auf die anderen zuzuging und sie begrüßte. Aus seinem Verständnis heraus sollte niemand vor ihm den Bückling machen. Er sah sich in der Pflicht.

Diese Grundhaltung hat Rückle der Lauffener Bank zu verdanken, wo er zwei Jahrzehnte tätig war. „Die beste Ausbildung, die ich mir vorstellen konnte.“ Er leitete dabei auch das zur Bank gehörende Lagerhaus, wo Landwirte ihre Ware einkaufeten. „Da lernt man, nicht den großen Max raushängen zu lassen. Sonst hätte es was auf den Deckel gegeben.“

Und jetzt? Wird ihm bestimmt nicht langweilig. Der 71-Jährige kämpft um die Zukunft des Motorbootsports, der sich momentan in schwierigem Fahrwasser befindet. Rückle, der das einstige Motorsport-Event beim MC Lauffen auf die Beine stellte, berät nun Veranstalter in Deutschland. „Ich helfe und will präsent sein.“ Ein Amt komme aber nicht mehr infrage. Das Organisieren von der ersten Genehmigung bis zur letzten Bratwurst habe ihn über die Jahrzehnte müde gemacht. Dabei gebe es genügend Angebote: „Jeden zweiten Tag kommt jemand und trägt mir einen Job an.“ Doch an diesem Punkt will Rückle standhaft bleiben: Die Liste soll definitiv nicht noch länger werden.



Breiten- und Spitzensport auf dem Schirm

Der neue Sportvorstand Michael Saur betont, dass ihm alle Sportarten gleich wichtig sind.

Michael Saur (Bild oben rechts) ist der neue Sportvorstand des ADAC Württemberg, aber keinesfalls ein Frischling. Schließlich sitzt er bereits seit sechs Jahren im Führungsgremium, in dem er bisher für Ortsclubangelegenheiten zuständig war. „Manfred Rückle hat mich über die Jahre gut mitgenommen“, sagt Saur. Ihm sei klar, dass er in große Fußstapfen trete. „Ich will versuchen, diese in einem gewissen Rahmen auszufüllen. Denn neue Köpfe bringen neue Ideen“, so Saur. Jedem solle klar sein, dass sich Dinge mit und durch ihn ändern, dass es an manchen Stellen auch nötig sei, kritisch zu hinterfragen. „Ich werde mich bemühen, die Richtung festzulegen, die sich aus der konstruktiven Zusammenarbeit zwischen den Ortsclubs und dem Hauptamt ergibt.“ Die Ortsclubs könnten weiterhin darauf zählen, dass der ADAC Württemberg ein verlässlicher Partner ist, wenn es um „strukturelle Unterstützungsleistungen“ geht. So wolle der Mobilitätsclub verstärkt Seminare anbieten, um das nötige Know-how rund um Veranstaltungen zu vermitteln. Saur weiß, wovon er spricht. Er war früher aktiver Motocross-Fahrer, leitet nun seit zwölf Jahren als Vorsitzender die Geschicke des 1. RMC Reutlingen. Er betont: „Mir sind alle Sportarten im ADAC Württemberg gleich wichtig. Und ich habe den Breiten- und den Spitzensport auf dem Schirm.“ Wie gesagt, Michael Saur ist alles andere als ein Neuling.

Text: Christian Schreiber

” **In dem Moment, wo man eine Hand aus der Tasche nimmt, hat man einen Job.** “

Manfred Rückle

Diesel im Dauertest

Die politische Diskussion um die Verhängung von Fahrverboten für Dieselfahrzeuge gewinnt aktuell massiv an Fahrt. Der ADAC Württemberg hat eine weitere Testreihe zur Hardware-Nachrüstung initiiert, die in diesen Tagen startet. Sie soll in den kommenden Monaten die Stabilität entsprechender Abgasreinigungs-Systeme im Alltags- und Dauerbetrieb überprüfen.

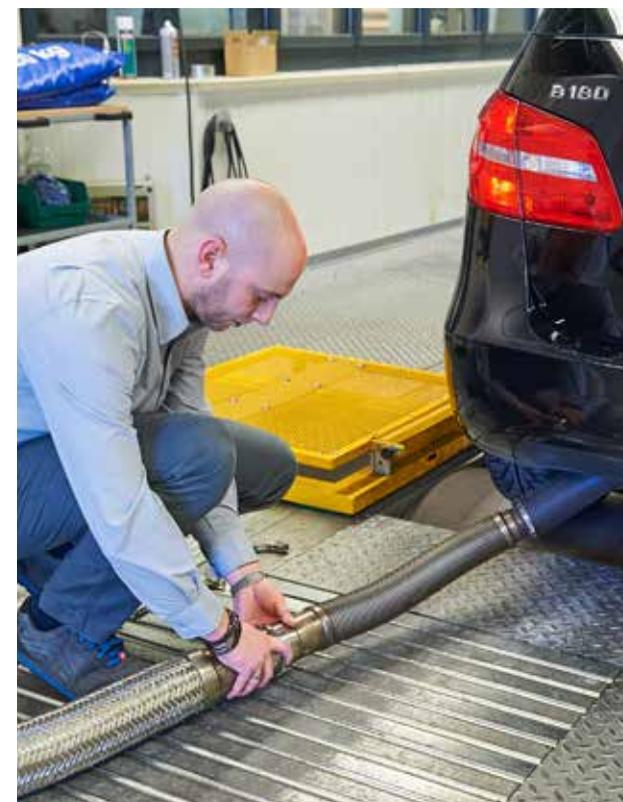


Dieter Roßkopf, Vorsitzender des ADAC Württemberg, bei der Pressekonferenz im Februar.

Am 20. Februar 2018 drängten sich im Raum Christophorus der Stuttgarter ADAC Zentrale am Neckartor Dutzende von Journalisten. Mehrere Kamerateams von ARD, ZDF und anderer TV-Sender hatten ihre Stative aufgebaut. Anlass für den Medienauftrieb: Dieter Roßkopf, Vorsitzender des ADAC Württemberg, stellte gemeinsam mit dem baden-württembergischen Verkehrsminister Winfried Hermann die Ergebnisse eines Projekts vor, das die Wirksamkeit von Nachrüstsystemen zur Reduktion von Stickoxiden (NO_x) bei Euro 5-Dieselfahrzeugen überprüfen sollte. Das Ergebnis der Testreihe war eindeutig: Der Wirkungsgrad der Abgasreinigungssysteme lag bei mindestens 50 bis hin zu 80 Prozent weniger NO_x-Ausstoß.

In diesen Tagen fällt nun der Startschuss für ein neues Gemeinschaftsprojekt des ADAC Württemberg e.V. mit dem ADAC e.V., das wieder vom Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg finanziell gefördert wird. Ziel dieses Nachfolgeprojektes ist es, in den kommenden Monaten die Funktions- und Leistungsfähigkeit von nachgerüsteten SCR-Systemen (Selective Catalytic Reduction) an Euro-5-Diesel-Fahrzeugen im Alltags- und Dauerbetrieb zu testen. „Wir sind und bleiben von der Wirksamkeit der Hardware-Nachrüstung zur Vermeidung von Fahrverboten für Euro-5-Dieselfahrzeuge überzeugt“, erklärt Projektleiter Carl-Eugen Metz, Vorstand Verkehr & Umwelt beim ADAC Württemberg. „Mit dem neuen Langläufer-Projekt wollen wir nun gesicherte Erkenntnisse darüber gewinnen, wie sich diese Technik im Dauerbetrieb bewährt.“

Den Kern der Untersuchung bildet ein Langstreckentest, bei dem alle vier bereits im ersten Förderprojekt des ADAC Württemberg eingesetzten Fahrzeuge mindestens 50.000 Kilometer zurücklegen werden – im Stadtverkehr sowie auf Landstraßen und Autobahnen. Dabei soll die Funktionsstabilität der Systeme unter verschiedenen klimatischen Bedingungen wie Hitze, Frost, Regen und Schnee untersucht werden. Um die NO_x-Emissionen regelmäßig zu ermitteln, müssen die Testwagen, zwei Pkw und zwei leichte Nutzfahrzeuge, alle 10.000 Kilometer auf den Abgasprüfstand und sich einer Untersuchung nach dem WLTC-Zyklus unterziehen. Zum Untersuchungsumfang des Projekts gehören auch mehrere Emissionsmessungen im realen Straßenverkehr (RDE-Messungen). Der Projektplan sieht auch eine Reihe an Sondermessungen vor, die Aufschluss über mögliche Emissionen von schädlichen Gasen wie Ammoniak (NH₃) oder des äußerst klimagefährdenden Lachgases (N₂O) geben sollen.



In einem ersten Schritt bekommen die beteiligten Nachrüstunternehmen Baumot Twintec, Dr. Pley, HJS und Oberland Mangold in den kommenden Wochen die Gelegenheit, ihr jeweiliges zugeteiltes Testfahrzeug technisch auf den neuesten Stand zu bringen. Das Pflichtenheft schreibt den Nachrüstern unter anderem vor, alle Fahrzeuge mit Informationssystemen auszustatten, die etwa den Füllstand im AdBlue®-Tank sowie die Funktionsfähigkeit des SCR-Systems laufend überprüfen und anzeigen. Nach Abschluss dieser Phase werden die Fahrzeuge mit den weiterentwickelten Systemen einer ersten Abgasmessung auf dem Prüfstand und auf der Straße unterzogen und die Ergebnisse mit denen aus der ersten Entwicklungsstufe verglichen.

Danach beginnt der Dauerfahrttest, der sich bis in den Januar 2019 hinziehen wird und dabei das breite klimatische Spektrum von Sommerhitze bis Winterkälte abdeckt. Am Ende der vorgesehenen Fahrstrecke werden die Testwagen der Prüfung „Belgisch Block“ unterzogen, die eine extrem schlechte Wegstrecke simuliert. Dabei müssen die Abgasreinigungssysteme ihre mechanische Belastbarkeit beweisen. „Mit diesem umfassenden Untersuchungsdesign werden wir in der Lage sein, die wichtigsten offenen Fragen rund um die Hardware-Nachrüstung schlüssig zu beantworten“, meint Dr. Reinhard Kolke, Leiter des Bereichs Test und Technik beim ADAC e.V. in Landsberg/Lech.

Text: Stefan Braunschweig

ADAC Württemberg macht's vor

Elektromobilität: Kostenlose Erstberatung kommt gut an und weckt Interesse in ganz Deutschland .



Vor einem halben Jahr hat der ADAC Württemberg in Sachen Elektromobilität ein neues Angebot gestartet: Mitglieder profitieren von einer kostenlosen Erstberatung durch Elektro-Fachbetriebe. Dabei unterziehen die Fachleute die Hausinstallation einem Vor-Ort-Check und klären ab, ob sie der Dauerbelastung durch eine Ladestation gewachsen ist.

Mit diesem Angebot hat der ADAC Württemberg bei anderen Regionalclubs in Deutschland großes Interesse geweckt. Anfragen kamen zum Beispiel aus Südbayern, Niedersachsen oder Schleswig-Holstein. Überall dort wollen die Verantwortlichen mit Hilfe des ADAC Württemberg vergleichbare Beratungskonzepte realisieren. „Wir haben die Sache aufgebaut und geben unser Know-how gerne weiter. Schließlich ist uns daran gelegen, dass unter dem Dach des ADAC ein einheitlicher Standard entsteht“, erklärt Volker Zahn, Leiter der Abteilung Verkehr und Umwelt beim ADAC Württemberg.

Als nächstes steht sogar direkte Nachbarschaftshilfe an, wenn es darum geht, das Projekt in Südbaden zu verwirklichen. Mit im Boot ist das Elektro-Technologie Zentrum Stuttgart (etz). Die dortigen Experten zertifizieren die Elektro-Fachbetriebe, damit die ADAC

Mitglieder wiederum von einer hohen Beratungsqualität profitieren können. Vertreter des etz und des ADAC Württemberg reisten kürzlich gemeinsam nach Südbaden, um Gespräche mit interessierten Unternehmen zu führen.

In Württemberg, wo das Projekt im Dezember an den Start ging, umfasst das Berater-Netzwerk 16 Elektro-Betriebe. Sie verteilen sich über die ganze Region, der Anfahrtsweg zum Kunden beträgt so maximal 60 Kilometer. Mitglieder müssen zwei bis vier Wochen Wartezeit einplanen, bis der Elektriker auf der Matte steht, um das Stromnetz des Eigenheims genau unter die Lupe zu nehmen. Vor allem ältere Häuser ohne moderne Elektro-Installation müssen auf den Prüfstand. Schließlich ist in der Regel ein neuer Stromkreis zwischen Haus und Garage beziehungsweise Autostellplatz nötig, um das Elektrofahrzeug zu Hause laden zu können. Viele Experten empfehlen zudem eine sogenannte Wallbox.

Der Erstkontakt läuft über die Berater des ADAC Württemberg, die telefonisch zu erreichen, aber auch auf Messen präsent sind. „An manchen Tagen glühen die Hörer bei uns regelrecht“, sagt Christian Schäfer, Leiter der Abteilung Mobilität und Technik. Er und seine Mitarbeiter haben in den

ersten sechs Monaten bereits mehr als 200 Mitglieder in Sachen Elektromobilität beraten. Die Gespräche drehen sich in erster Linie darum, welches Fahrzeug am besten zu den Bedürfnissen passt: Soll es ein rein elektrischer Wagen sein oder lieber ein Hybrid? Wird es der Erstwagen oder genügt ein kleines Modell für Einkaufs- und Stadtfahrten? Im Raum stehen Fördergelder, Zufahrtsberechtigungen oder steuerliche Fragen.

Beim Thema Laden kommt dann das ADAC Angebot ins Spiel. „Viele sind schon sehr gut informiert und wollen wissen, wie der Haus-Check abläuft. Andere beschäftigen sich erst mit dem Gedanken ein Elektroauto anzuschaffen und haben viel Erklärungsbedarf“, berichtet Schäfer. Auf dieser Basis hat der ADAC Württemberg bereits Dutzende Interessierte an die Kooperationsfirmen vermittelt. Schäfer ist gerade dabei, die Feedback-Bögen der Fachbetriebe auszuwerten und zieht ein positives Fazit: „Alle Seiten sind zufrieden.“

Das bestätigt auch Stefan Schwarz von der Stuttgarter Firma Berner GmbH, die eine eigene Abteilung „Elektromobilität“ mit fünf Mitarbeitern eingerichtet hat, und zu den 16 Firmen zählt, mit denen der ADAC kooperiert. „Wir sind glücklich, die Sache läuft gut.“ Im Schnitt besuchen die Berner-Mitarbeiter in einem Umkreis von 50 Kilometern mindestens ein ADAC Mitglied pro Woche. „Der Beratungsbedarf ist sehr hoch, die Kunden zögern aber bei der Umsetzung.“ Um eine optimale Lade-Infrastruktur zu Hause zu schaffen, sei in der Regel ein baulicher Eingriff nötig, den kaum jemand von heute auf morgen in Auftrag gebe. Lob gibt es von Schwarz dafür, dass der ADAC ausschließlich auf zertifizierte Betriebe setzt: Elektromobilität sei sehr komplex. „Da ist besonderes Wissen nötig. Das können nur extra geschulte Techniker haben.“

Text: Christian Schreiber



Info:

Interessierte ADAC Mitglieder können sich an Tel. 0711 28 00 21 03 oder per Mail an technik@wtb.adac.de wenden. Weitere Infos zum Thema gibt es auf den Mitgliederseiten im Internet unter: www.deinsmeinsuners.de. Dort hat der ADAC Württemberg zudem eine Serie gestartet, die in loser Reihenfolge wichtige Themen rund um Elektromobilität beleuchtet.



„Bei Elektroautos besteht viel Erklärungsbedarf.“

Christian Schäfer, Leiter der Abteilung Mobilität und Technik beim ADAC Württemberg

Das Video zum Crash-Test finden Sie auf www.adac.de/lkwcrash

Aufgepasst auf der Autobahn

Durch Lkw verursachte Auffahrunfälle und gefährliches Parken auf der Autobahn - Was Autofahrer tun können und welche Lösungen es gibt.

Zwei Autos stehen hinter einem Lastwagen im Stau. Auf einmal rauscht ein orangefarbener Lkw von links ins Bild und kracht nahezu ungebremst in die beiden Fahrzeuge. Sie werden zwischen den beiden Lastern eingequetscht und völlig zerstört. Zum Glück handelt es sich bei diesem Unfall nur um einen Crash-Test des ADAC, doch der Anblick dieser Bilder bereitet jedem Autofahrer ein mulmiges Gefühl.

„Autofahrer sollten bei Erkennen eines Staus sofort das Warnblinklicht anschalten und den nachfolgenden Verkehr im Rückspiegel beobachten“, rät Carsten Bamberg, Verkehrsexperte beim ADAC Württemberg. Wenn es die Verkehrssituation zulässt, ist auch ein Spurwechsel auf den mittleren oder linken Fahrstreifen möglich. Denn die meisten Kollisionen mit Lkw-Beteiligung ereignen sich auf der rechten Spur.

2017 kamen in Baden-Württemberg nach Angaben des Innenministeriums 111 Menschen bei Lastwagen-Unfällen ums Leben, fast 21 Prozent mehr als im Vorjahr. Die häufigsten Ursachen sind dieselben wie bei Pkw- oder Motorrad-Fahrern: zu hohe Geschwindigkeit und zu geringer Abstand. Doch auch Übermüdung und Ablenkung am Steuer können weitere Gründe sein, sagt Bamberg: „Monotones Fahren über mehrere Stunden lässt die Konzentration sinken.“ Käme dann noch die Beschäftigung mit Frachtbrieffen oder technischen Geräten hinzu, steige die Wahrscheinlichkeit eines Unfalls stark an.

” **Bei Stau das Warnblinklicht anschalten und den nachfolgenden Verkehr im Rückspiegel beobachten.**

Carsten Bamberg, ADAC Verkehrsexperte



Ein weiteres Sicherheitsrisiko auf Autobahnen sind regelwidrig abgestellte, häufig unbeleuchtete Lkw auf Verzögerungs- oder Beschleunigungsstreifen. Das liegt zum einen am dramatischen Mangel an Stellplätzen für Lastwagen an den Autobahnen und zum anderen an der strengen Kontrolle der Lenk- und Ruhezeiten.

„Die Fahrer befinden sich in der Zwickmühle, dass sie gesetzlich eine Pause einlegen müssten, es aber keine freien Parkplätze gibt“, erklärt Bamberg. In Baden-Württemberg fehlen insgesamt über 2.000 Lkw-Stellplätze. Besonders groß ist die Parkplatznot entlang der wichtigen Transitstrecken A 5, A 6 und A 8. Der ADAC Experte fordert zur Beseitigung dieses Problems einen verstärkten Aus- und Neubau der Stellplätze an den Autobahnen. Darüber hinaus hätten telematische Parkleitsysteme das Potenzial, den Lastwagen-Fahrern die nervenaufreibende Suche zu erleichtern. Mit umfassenden Informationen, wo es noch freie Plätze gibt, lassen sich diese auch gezielter auffinden.

Immerhin – für die schweren Auffahrunfälle gibt es bereits eine Lösung: Sogenannte Notbremsassistenten lösen bei einem drohenden Aufprall automatisch aus. In einem Test zeigte der ADAC, dass diese Systeme einen 80 km/h schnellen Lkw rechtzeitig stoppen können. Diese Ausstattung ist mittlerweile für alle in der EU neu zugelassenen Lkw über acht Tonnen Pflicht. Jedoch muss die Geschwindigkeit um lediglich 10 km/h reduziert werden. Zudem besteht die Möglichkeit, dass Lastwagen-Fahrer den Notbremsassistenten dauerhaft ausschalten. Gerade bei Überholvorgängen können sie so dichter auf den vorausfahrenden Lkw heranfahren.

Der ADAC setzt sich dafür ein, bei den Notbremsassistenten eine Geschwindigkeitsreduzierung um mindestens 40 km/h bei einem stehenden Hindernis gesetzlich vorzuschreiben. „Außerdem sollten sie sich grundsätzlich nicht abschalten lassen oder nach manueller Deaktivierung selbstständig wieder zuschalten“, fordert Verkehrsexperte Bamberg. Damit es auf der Straße nicht wie in dem Crash-Test endet.

Text: Julian Häußler

Nächste Auffahrt: Stau

Joachim Baumhauer verbringt 30 Tage pro Jahr im stehenden Verkehr und hilft Urlaubern, schneller ans Ziel zu kommen.

Joachim Baumhauer fährt dorthin, wo alle anderen so schnell wie möglich raus wollen. Stau ist sein Auftrag. Der 51-Jährige ist für den ADAC mit seinem Motorrad in Württemberg unterwegs, um zu helfen, zu beruhigen, zu trösten. Heute ist Freitagnachmittag vor Pfingsten, die Radiosprecher kündigen aus Zeitgründen nurnoch die längsten Blechlawinen an.

Eine davon quält sich im Schneckentempo auf der A 8 den Aichelberg hoch. Mittendrin Baumhauer, der seine BMW an Lkw, Reisebussen, Cabrios und Familienkombis vorbeizirkelt, in denen Kinder mit ihren Nasen an den Scheiben kleben und hoffen, dass alles bald vorbei ist.

Für den ein oder anderen ist die Sache schon gelaufen: Baumhauer hat sein Motorrad auf dem Standstreifen abgestellt, wo ein Ehepaar mit seinen drei Kindern neben dem Auto im Grünen sitzt. Der Wagen macht keinen Mucks mehr und eigentlich sollte die Reise heute bis nach Kroatien gehen. Den Kindern kann man die Enttäuschung über die geplatzten Urlaubs-



träume an den Gesichtern ablesen, Mutter und Vater tragen es mit Fassung. „Das ist aber schön, dass Sie halten, um sich um uns zu kümmern“, sagt die Frau zu Baumhauer. Er erkundigt sich, was die Familie unternommen hat. Der Abschleppdienst ist unterwegs, das Warndreieck korrekt platziert. Der Stauberater erklärt, dass die nächste Werkstatt nicht weit weg ist und den Wagen heute bestimmt noch unter die Lupe nimmt. „Vielleicht können Sie am Abend doch noch in den Urlaub starten.“

Baumhauer hat längst gesehen, dass sich ein ADAC Abschlepper nähert, der gerade ein anderes Pannenfahrzeug aufgeladen hat, das nur wenige Hundert Meter entfernt liegen geblieben ist. Er hält den Fahrer an. Kurzes Gespräch, gute Nachricht: In zehn Minuten soll der Lkw da sein, der das defekte Auto der Familie huckepack nimmt. Zum Abschied kramt Baumhauer noch Rätselspiele und eine CD aus dem Gepäckfach des Motorrads und drückt die Geschenke den Kindern in die Hand. Die Familie winkt zum Abschied. Auftrag erfüllt.



„Im ersten Moment sehen uns die Menschen als Gelbe Engel, aber wir laufen nur im Schatten der ADAC Pannenhelfer mit.“ Will heißen: Baumhauer ist kein Mechaniker, er hat kein Werkzeug, um gestrandete Fahrzeuge flott zu machen.

Manchmal klappt aber sogar das: Diesmal sind es nur 150 Meter bis zur nächsten Panne. Das Fahrzeug einer vierköpfigen Familie streikt. Es ist abgestorben und liegt zu allem Übel auch noch auf dem linken Fahrstreifen. Baumhauer muss schnell handeln, platziert sein Motorrad im Sicherheitsabstand hinter dem defekten Fahrzeug und schaltet das gelbe Warnlicht an.

Der Fahrer beugt sich verzweifelt über den Motorraum, während zu seiner Linken die Autos wie an einer Perlenschnur vorbeiziehen. Die Kinder sitzen auf der Rückbank, blicken mit angstvollen Augen zu ihren Eltern. Baumhauer beruhigt die Mutter, fragt, was passiert ist. Der Vater murmelt etwas von „verfluchter Elektronik“. Baumhauer überlegt schon, wie er das Fahrzeug quer über die Autobahn auf den Standstreifen bugsieren kann. „Das muss sein, schon allein aus Sicherheitsgründen. Aber wir müssen den Verkehr komplett anhalten.“

„Im ersten Moment sehen uns die Menschen als Gelbe Engel, aber wir laufen nur im Schatten der ADAC Pannenhelfer mit.“

Joachim Baumhauer

Doch davor unternimmt der Stauberater aus Kuchen noch einen Versuch. Und siehe da, der Wagen springt an. „Ich glaube, da war der falsche Gang zum Starten drin. Ist ja Automatik. So was kann in der Aufregung passieren.“ Der Mann strahlt Baumhauer an. „Wahnsinn, Sie sind unsere Rettung.“ Dann springt er hinters Steuer und fährt davon.

Baumhauer war früher mal ein echter Retter. Er fuhr als ehrenamtlicher Helfer eine Art Sanitätsmotorrad im Auftrag des Roten Kreuzes, war meist als erster an Unfallstellen. Vor gut zehn Jahren bewarb er sich dann als Stauberater beim ADAC Württemberg. Die Aufnahmekriterien sind streng. Anwärter dürfen anfangs nur mit erfahrenen Kollegen mitfahren, um sich zu bewähren. Aktuell hat Baumhauer noch drei Kollegen, mit denen er sich in der Sommerzeit zwischen Pfingsten und Ende August abwechselt. Pro Saison hat er rund 30 Einsätze und legt dabei gut 6.000 Kilometer zurück.





Die Stauberater haben Sonderrechte, dürfen zum Beispiel mit Warnblinker auf der Standspur fahren oder in der Mitte zwischen den Autos und überholen. Wenn Baumhauer mit blinkenden Lichtern anrollt, teilt sich das Meer aus Blech und Gummireifen in zwei Hälften. Dumm nur, dass es sich hinter ihm gleich wieder schließt. „Die Leute haben die Rettungsgasse leider immer noch nicht verinnerlicht.“ Seit kurzem sind Baumhauer und seine Kollegen aber mit einer Weste unterwegs, die den Autofahrern klar signalisiert, wo sie eine freie Spur bilden sollen, damit Einsatzfahrzeuge durchkommen.

Andere Dinge machen Baumhauer immer noch sprachlos: Autofahrer, die an einem Unfallort Fotos schießen und Videos drehen. Der 51-Jährige stellt sich dann demonstrativ hin und fotografiert die Gaffer. „Das wirkt meistens und schreckt auch die ab, die gerade loseilen, um das Handy zu zücken.“ Baumhauer hat auch schon Auffahrunfälle erlebt, bei denen sich die Beteiligten an den Kragen gegangen sind. „Dann muss ich die Leute runterholen und erklären, dass die Polizei alles regelt.“

Baumhauers Wort hat Gewicht. Er wirkt wie eine Respektsperson, manch einer stellt ihn gar auf eine Stufe mit den Gesetzeshütern, wie er in einer kurzen Pause abseits der A 8 erfährt: Ein Österreicher steht mit seinem Lkw an einer Behelfsauffahrt und weiß nicht so recht, ob er hier drauf darf. Baumhauer nickt ihm freundlich zu und sagt: „Ich fahre vor Ihnen auf die Autobahn, dann ist es sicherer. Wegen des Staus nutzen viele den Standstreifen und kommen von oben direkt auf den Auffahrsstreifen.“

Das sind die Momente, in denen Baumhauer an seine Kumpels denken muss, die anfangs den Kopf schüttelten, als er erzählte, dass er seine Freizeit freiwillig im Stau verbringt. Er hilft anderen gern, das tut ihm gut. „Und es sind einfach tolle Motorräder, die der ADAC hat. So eine Maschine könnte ich sonst nicht fahren“, sagt er und zeigt auf seine BMW 1200, die auf einem Rastplatz gerade von einem Lkw-Fahrer fotografiert wird. Das passiert Baumhauer, der für seinen Job eine kleine Aufwandsentschädigung erhält, regelmäßig. Bei extremen Staus klappert er die Parkplätze ab, um den Leuten Umleitungen zu empfehlen, damit sie schneller ans Ziel kommen. Denn bei Stau will jeder nur noch weg – nur Joachim Baumhauer fährt mitten rein.

Text: Christian Schreiber



ADAC Reisebüro

Die ganze Welt auf einer Seite



Finden. Buchen. Wohlfühlen.

- ✓ Große Auswahl attraktiver Hotel-, Mietwagen-, Camper-, Pauschalangebote und vieles mehr
- ✓ Beratung und Buchung bequem online, telefonisch oder in einem der 171 ADAC Reisebüros
- ✓ Tipps und Inspirationen rund um Ihren Traumurlaub

In Kooperation mit:





Schau, schau, schon wieder Stau

Warum entstehen die lästigen Blechlawnen und wie könnte man sie verhindern?

Fast jeder von uns kennt das: Der morgendliche Berufsverkehr quält sich schleppend durch die Stadt. Auch bei der Fahrt in den Urlaub steckt man häufiger als einem lieb ist auf der Autobahn fest – vor allem in Baden-Württemberg, das zu den Top-Regionen in Sachen Stau zählt. Es gibt viele schmerzhafteste Fakten zum Thema, aber auch ein bisschen Hoffnung. Wissenschaftler wie Professor Dr. Markus Friedrich (Foto), Stauforscher an der Uni Stuttgart, beschäftigen sich nämlich intensiv damit, den Verkehr flüssiger zu machen. Nur leider tun die Lösungen auch ein bisschen weh, denn zu den Top-Vorschlägen zählen zeitweilige Tempolimits und eine Maut.

Stau-Bilanz

Der ADAC hat im vergangenen Jahr rund 723.000 Staus in Deutschland gezählt. Das sind etwa vier Prozent mehr als im Vorjahr. Die addierte Stauschlange wuchs auf knapp 1,5 Millionen Kilometer, eine Blechlawine von rund 4.000 Kilometern jeden Tag. In der ADAC Stau-Bilanz belegt Baden-Württemberg erneut Platz drei unter den deutschen Bundesländern. Jeder neunte Stau bildete sich irgendwo zwischen Mannheim und Friedrichshafen. Als einer der „Top-Staubabschnitte“ in Deutschland gilt die A 8 zwischen Stuttgart und Karlsruhe.

Warum entstehen Staus?

Ursachen sind Unfälle oder Ereignisse wie starker Regen, Schnee und Eisglätte. Aber auch Baustellen bereiten Probleme. Die Autos müssen langsamer fahren und haben weniger Platz. Die Fahrbahn wird enger, ein Fahrstreifen ist möglicherweise gesperrt. „Auch ein überholender Lkw wirkt auf einer Autobahn wie eine Fahrstreifenreduzierung auf 500 oder 600 Metern“, erklärt Professor Dr. Markus Friedrich. Im Berufsverkehr oder zur Ferienreisezeit sind außerdem zu einer bestimmten Zeit schlichtweg zu viele Autos unterwegs. „Der Zufluss in eine Verkehrsanlage ist dann größer als der Abfluss aus der Verkehrsanlage.“ Ein Fahrstreifen einer Autobahn verträgt laut Friedrich pro Stunde bis zu 2.000 Fahrzeuge. „Sind es mehr, ist die Wahrscheinlichkeit groß, dass der Verkehr zusammenbricht.“



digkeit fahren.“ Dann gäbe es keine Notwendigkeit mehr, den vorausfahrenden Lkw zu überholen. Da die Lkw-Geschwindigkeit heute auf 80 km/h begrenzt ist, könnte laut Friedrich eine Erhöhung auf 100 km/h sinnvoll sein. „Diese Geschwindigkeit müsste dann zumindest in der Hauptverkehrszeit von allen Fahrzeugen eingehalten werden. Damit kommen wir im Mittel schneller ans Ziel. Für den Einzelnen kann es aber bedeuten, dass er etwas länger braucht.“ Ein weiterer, allerdings unpopulärer Lösungsansatz wäre eine tageszeitabhängige Maut, die nach Meinung von Friedrich sehr viel bringen könnte. Sie müsste auf allen Straßen erhoben werden und in der Stadt teurer sein als auf Schnellstraßen. Dabei könnte die Nutzung der Autobahn in den Nachtstunden durchaus kostenlos sein. Das Bezahlmodell müsste aber greifen, sobald der Berufsverkehr einsetzt und die großen Reisewellen anrollen.

Text: Christian Schreiber



Wie könnte man Staus vermeiden?

Eine logische Maßnahme ist der Neu- und Ausbau von Straßen. Wird eine Autobahn von zwei auf drei Fahrstreifen erweitert, kann sie 50 Prozent mehr Fahrzeuge aufnehmen. Auch kurzfristige Maßnahmen wie temporäre Seitenstreifen oder Ampeln in der Stadt, die sich an das Verkehrsaufkommen anpassen, können den Verkehrsfluss verbessern. Friedrich sieht auch Potenzial in einem „Störfallmanagement“, bei dem der Autobahn-Fahrstreifen nach einem Unfall ohne schwerwiegende Personenschäden möglichst schnell wieder geräumt wird. „Dazu müssten Einsatz- und Abschleppfahrzeuge zumindest an Tagen mit hoher Nachfrage möglichst verteilt entlang der Autobahn positioniert sein, und man müsste mit den Autoversicherungen neue Regeln für eine vereinfachte und damit schnelle Schadensaufnahme vereinbaren.“

Laut Friedrich spielt auch das Fahrverhalten der Autofahrer eine entscheidende Rolle. „Auf einer ausgelasteten Autobahn kann jeder Fahrstreifenwechsel einen Stau auslösen. Ideal ist deshalb ein Zustand, bei dem alle Fahrzeuge mit der gleichen Geschwin-

Der kleine Stau-Knigge

- Fahrstreifenwechsel bringen nichts. Im Gegenteil: Er kann im dichten Verkehr bei den nachfolgenden Fahrzeugen zu starken Bremsvorgängen führen und einen Verkehrszusammenbruch auslösen.
- Rettungsgasse bilden: Je besser die Einsatzfahrzeuge durchkommen, desto schneller löst sich der Stau auf. Unbedingt beachten: Alle auf dem äußersten linken Fahrstreifen fahren nach links, alle anderen nach rechts.
- Stauende: Am Stauende zügig beschleunigen und nicht die Stauursache „begafften“.
- Ausfahrt: Die Umfahrung bringt nur in wenigen Fällen etwas, weil viele andere Autofahrer auch auf diese Idee kommen und die Nebenstrecken damit verstopfen. Meist hilft nur: auf der Autobahn bleiben und Geduld beweisen.
- Aussteigen: Laut Straßenverkehrsordnung verboten, kann sogar mit zehn Euro Bußgeld bestraft werden.
- Abfahrtszeit: Wer vor sieben Uhr zur Arbeit und am Feriensamstag entweder um 3 Uhr morgens oder nach 15 Uhr losfährt, hat bessere Chancen, flüssig durchzukommen.



› Mehr Infos zum Thema Stau auf www.deinsmeinsuners.de

Einer links, Rest rechts

Die Rettungsgasse kann bei einem Unfall Leben retten. Polizei, ADAC und Fahrlehrerverband haben dazu eine Aufklärungskampagne gestartet. DeinsMeinsUnsers zieht eine Zwischenbilanz.

Die Schlagzeilen ähneln sich: „Hunderte Autofahrer ignorieren nach Unfall Rettungsgasse“, „Polizei klagt nach Unfall über fehlende Rettungsgasse“ oder „Keine Rettungsgasse! Autofahrer behindern Rettungskräfte“. Leider kommen die Rettungsdienste, die Polizei, die Feuerwehr oder dringend benötigte Bergungsfahrzeuge in Notsituationen häufig nicht schnell genug zur Unfallstelle. Ob aus Gedankenlosigkeit oder Unkenntnis der Verkehrsregeln – Auto- und Lkw-Fahrer machen zu selten den Weg frei.

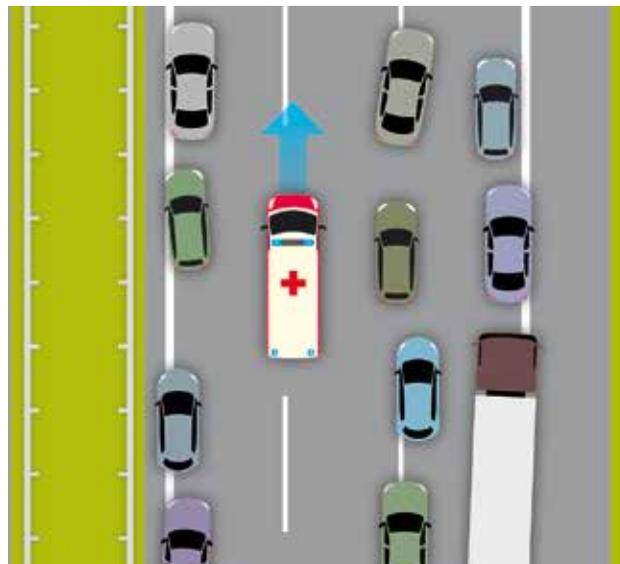
Baden-Württembergs Polizei setzt daher in Zusammenarbeit mit dem ADAC Württemberg und dem Fahrlehrerverband Baden-Württemberg auf mehr Aufklärung. Schon seit Februar läuft eine Kampagne mit Bannern an Autobahnbrücken, die eine Rettungsgasse schematisch darstellen.

Zusätzlich sind die Beamten der Verkehrspolizei unterwegs, um per Videobeweis die Verstöße festzuhalten. Das Zusammenspiel von informativer Aufklärungsarbeit und konsequenter Ahndung soll die Autofahrer für das Thema sensibilisieren.

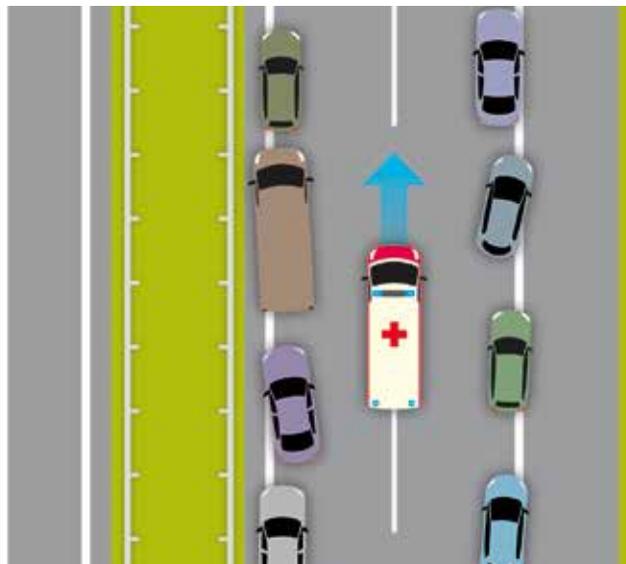
Seit Ende letzten Jahres müssen Rettungsgassen-Sünder zudem mit höheren Strafen rechnen. Bei Nichtbeachtung drohen 200 Euro Bußgeld und zwei Punkte in Flensburg. Behinderung, Gefährdung oder Sachbeschädigung haben sogar bis zu 320 Euro sowie zwei Punkte und einen Monat Fahrverbot zur Folge. Die Sanktionen sind hoch, weil es im Ernstfall um Leben und Tod gehen kann. Positives Zwischenfazit: Das Maßnahmenbündel aus Aufklärung und Sanktionen zeigt Wirkung (siehe Interview).

Die richtige Bildung der Rettungsgasse ist relativ simpel. Kurz erklärt: Wer sich auf dem linken Fahrstreifen befindet, weicht nach links aus. Wer auf einem der übrigen Fahrstreifen unterwegs ist, fährt nach rechts. Diese Regel gilt für alle Bundesstraßen und Autobahnen mit zwei oder mehr Spuren. Beginnen sollte man damit schon bei stockendem Verkehr. Denn stehen die Autos bereits dicht an dicht, ist es schwierig, den Einsatzfahrzeugen Platz zu machen. Wichtig: Die Rettungsgasse muss unbedingt bis zur Auflösung des Staus offen bleiben.

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



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



„Machen Sie Platz und ermöglichen Sie die schnelle Hilfe“

Interview mit Timon Kuntz, Verkehrsreferent im Innenministerium Baden-Württemberg.

Seit Februar läuft die Kampagne zur „Rettungsgasse – rettet Leben“, wie fällt Ihre Zwischenbilanz aus?

Wir können bisher ein weitgehend positives Zwischenfazit ziehen, denn wir befinden uns mit der Rettungsgasse auf einem guten Weg. Das Thema ist mittlerweile stark im Fokus der Öffentlichkeit. Aus unserer Sicht ist das eines der wichtigsten Ziele der Kampagne. Im Februar waren wir beispielsweise mit 70 Beamten auf Rasthöfen in ganz Baden-Württemberg unterwegs, um Flyer zu verteilen und Menschen gezielt anzusprechen. Zusätzlich wird ein Erklärvideo im Internet sehr gut angenommen und bereits über 250.000 Mal aufgerufen.

Wie kontrollieren Sie die Bildung der Rettungsgasse?

Wir sind auf den Autobahnen zum Beispiel mit Fahrzeugen unterwegs, die Videoaufnahmen anfertigen. Die konsequente Sanktionierung der Verkehrsteilnehmer, die keine erforderliche Rettungsgasse bilden, ist ein wichtiger Bestandteil unserer Maßnahmen. Seit Kampagnenstart haben wir rund 600 Verstöße geahndet. Zuvor waren es in sechs Jahren nur 28, da vor der Verschärfung der Regelung die Gesetzeslage sehr dünn war.

Warum halten viele den Weg nicht frei oder behindern sogar die Rettungskräfte?

Meistens ist es Gedankenlosigkeit und bei Gaffern vor allem Neugierde. Gerade ausländische Verkehrsteilnehmer denken oft nicht daran, weil sie in ihrem Land die Pflicht zur Rettungsgasse gar nicht haben. Wenn Rettungskräfte behindert oder gar angegriffen werden sind das Einzelfälle, aber dann natürlich umso dramatischer, wenn es passiert. Letztlich muss man sich bewusst machen, dass niemand einen persönlichen Vorteil davon hat, wenn er im Stau drängt oder die Rettungsgasse dicht macht.



Im Februar startete die Kampagne „Rettungsgasse – rettet Leben“

Findet bei den Autofahrern mittlerweile ein Umdenken statt?

Ich habe schon das Gefühl, dass es mittlerweile eine große Akzeptanz für die Rettungsgasse unter den meisten Verkehrsteilnehmern gibt. Häufig ist es ein einfacher Nachahmungseffekt: Fahren ein, zwei Autos zur Seite und machen den Weg frei, dann folgen die anderen dem Beispiel.

Wie geht es weiter?

Unsere Konzeption ist auf Dauer ausgelegt, wir sehen darin also keine kurzzeitige oder einmalige Sache. Wir müssen weiter versuchen, auf verschiedenen Kanälen und mit unterschiedlichen Mitteln diese Thematik fest in den Köpfen der Menschen zu verankern. Wenn das gelingen sollte, dann haben wir unser Ziel erreicht. Bis dahin gilt es weiter kräftig aufzuklären und jeden zu sanktionieren, der sich nicht daran hält. Mein persönlicher Rat an alle, die einmal in so eine Situation kommen: „Machen Sie Platz und ermöglichen Sie die schnelle Hilfe!“

Text: Julian Häußler



Ein Video zur Rettungsgasse gibt es auf www.adac.de/rettungsgasse



Spaß beim Motorradfahren – aber sicher!

Förderprogramm des ADAC Württemberg macht gefährliche Straßen und Stellen sicherer für Biker.

Die Haarnadelkurven am Lochenpass bei Balingen haben es in sich – und machen vor allem Bikern Spaß. Im Internet schwärmen einige von der „schönsten Motorradstrecke Deutschlands“. Und nun ist sie dank der Hilfe des ADAC Württemberg auf einer Länge von 2,5 Kilometern auch noch deutlich sicherer. Mit finanzieller Unterstützung des Mobilitätsclubs wurde ein so genannter Unterfahrschutz angebracht, der schlimmere Verletzungen verhindern und im Extremfall sogar Leben retten kann. Unterhalb der eigentlichen Leitplanke verläuft ein zusätzliches breites Band aus Metallblech. Gestürzte Motorradfahrer rutschen nicht mehr unten durch. Vor allem prallen sie aber nicht mehr an die senkrechten, kantigen Pfosten der Planken. Während diese Fahrbahn-Begrenzungen zwar einen guten Schutz für Auto- und Lkw-Insassen bieten, können sie für Motorradfahrer hingegen zur tödlichen Falle werden.



„Der elastische Unterfahrschutz nimmt auch Energie bei einem Aufprall auf“, erklärt Volker Zahn, Abteilungsleiter Verkehr und Umwelt beim ADAC Württemberg. „Auch das kann die Unfallfolgen drastisch reduzieren.“ Wie wichtig dieses Sicherheits-Instrument sein kann, zeigen laut Zahn unter anderem Studien der ADAC Unfallforschung und des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Straßenentwicklung. Die Empfehlung laute klar: An Gefahrenstellen und Unfallschwerpunkten Unterfahrschutz montieren.

Die „drastisch gestiegenen Motorrad-Unfallzahlen“ bereiten nicht nur dem ADAC Sorgen. Im vergangenen Jahr kamen allein in Baden-Württemberg 101 Biker ums Leben. Im Vergleich zu 2016 bedeutet dies einen Anstieg von knapp 42 Prozent.

„Deswegen zählt jeder Meter, der sicherer für Motorradfahrer wird“, sagt Zahn und erläutert das Förderprogramm des ADAC Württemberg, der jedes Projekt mit bis zu 5.000 Euro unterstützt. Auch die Regionalclubs in Nordbaden und Südbaden haben sich nach Angaben von Zahn der Aktion angeschlossen. Man arbeite eng mit Polizei und Straßenbau-Behörden zusammen, um Unfallschwerpunkte zu ermitteln. „Wir sprechen die Verwaltungen auch aktiv an, um zu erfahren, wo Maßnahmen sinnvoll wären.“ In der Regel erkläre sich die öffentliche Hand bereit, die Summe, die der ADAC gibt, zu verdoppeln. „Alle strengen sich an, damit unsere Straßen sicherer werden für Motorradfahrer.“

Text: Christian Schreiber

Warum ist das Unfallrisiko für Motorradfahrer so hoch? Stefan Bockisch, Motorrad-Ausbildungstrainer des ADAC Württemberg:

Die häufigsten Fehler, die zu Unfällen führen, gehen auf mangelnde Aufmerksamkeit, fehlende Routine, Konzentrationsschwächen und Selbstüberschätzung des Motorradfahrers zurück. Brenzlich wird es häufig in Kurven. Die Leute kommen zu schnell an, verbremsten sich und scheuen sich davor, in die notwendige Schräglage zu gehen. Oder sie lenken zu früh ein und geraten am Kurvenausgang auf die Gegenfahrbahn oder in die Leitplanken. Auch eine falsche Blickführung führt zu Unfällen.

So viel zu den eigenen Fehlern. Aber warum sind andere Verkehrsteilnehmer so gefährlich für Motorradfahrer?

Bockisch: Motorradfahrer sind verhältnismäßig kleine Verkehrsteilnehmer. Man kann ihre Geschwindigkeit nicht so gut einschätzen und übersieht sie leicht. Tests zeigen, dass Motorradfahrer, die eine leuchtende, auffallende Kleidung tragen, bis zu drei Sekunden früher wahrgenommen werden, als jene mit dunklen Klamotten. Ein Problem sind auch die dominanten A-Säulen, vor allem bei großen Autos, die die Sicht verdecken.

Stefan Bockisch (rechts) gibt Anweisungen beim Training

Wie können sich Motorradfahrer folglich besser schützen?

Bockisch: Sie müssen immer mit dem Fehlverhalten anderer rechnen und so vorausschauend fahren, dass sie für jede Situation das passende Handlungsmuster verinnerlicht und parat haben. Wenn am Fahrbahnrand ein Auto steht, muss ich immer davon ausgehen, dass es losfährt oder eine Tür aufgeht. Also halte ich größtmöglichen Abstand beim Überholen. Wichtig ist, dass Motorradfahrer immer auf sich aufmerksam machen. Beispiel Landstraße: Wenn ich hinter einem Auto fahre, zeige ich mich mal mittig, mal rechts, mal links auf meiner Fahrbahn, damit mich der Fahrer im Rückspiegel wahrnimmt, bevor ich überhole. Und man muss es immer wieder sagen: Von einem Motorrad-Sicherheitstraining profitiert jeder. Vor allem auch Wiedereinsteiger, die viele Jahre nicht gefahren und nun mit einem deutlich erhöhten Verkehrsaufkommen konfrontiert sind. Die heutigen Motorräder sind so gut, dass man sehr schnell in die Grenzbereiche kommt. Dabei kann man ohne Übung schnell überfordert sein.



Fahrsicherheits-training für alle

Der ADAC Württemberg bietet auf den Übungsanlagen in Leonberg, Balingen und Kirchheim/Teck Fahrsicherheits-Trainings für Pkw- und Motorradfahrer an. Es gibt auch spezielle (Wieder-)Einstiegerskurse für Biker. Infos und Buchung: www.sicherheitstraining-stuttgart.de Tel.: (07 11) 28 00 - 2 12 97.

Unter Strom: Urlaub mit dem E-Auto

Süd- und Osteuropa sind „Ladewüsten“ – Deutschland so lala – Norwegen top.

Die Deutschen fahren gerne mit dem Auto in den Urlaub. Laut einer Umfrage legen deutsche Auto-Urlauber in den Sommerferien im Schnitt 855 Kilometer zurück. Mit einem Benziner oder Diesel ist das kein Problem. Aber mit dem Elektroauto? Die Reichweite beträgt meist nur 200 Kilometer, dann ist Stromtanken angesagt. Viel hängt also vom Ladenetz auf der Route und im jeweiligen Ferienland ab. Ein Blick auf die wichtigsten Ziele:

Deutschland

Je nach Quelle existieren hierzulande zwischen 5.000 und 8.700 öffentliche Ladestationen. Allerdings gibt es große regionale Unterschiede: In Hamburg, im Ruhrgebiet, in der Rhein-Main-Region und in Teilen Bayerns existiert, bezogen auf die jeweilige Bevölkerungszahl, ein relativ gut ausgebautes Ladenetz. Ostdeutschland, Rheinland-Pfalz, aber auch Großstädte wie München oder Köln hinken hinterher.

Schweiz

Die Schweizer haben es geschafft, die 1.600 Kilometer lange Panoramastraße „Grand Tour of Switzerland“ vollständig mit Ladestationen (200 Stück) auszustatten. Damit gilt bereits ein Großteil des Nachbarlandes als erschlossen.

Österreich

Der Verkehrsclub Österreich (VCÖ) sieht seine Heimat nach einer aktuellen Untersuchung im europäischen Mittelfeld. Vor allem Hoteliers und Tourismusverbände treiben das Thema voran, um weitere Anreize für den Österreich-Urlaub zu schaffen. So findet man meist sogar in alpinen und ländlichen Regionen Stromtankstellen.

Norwegen

Norwegen gilt als Spitzenreiter in Sachen Elektromobilität. Das Land verfügt weltweit über die meisten Ladestationen pro Einwohner und trotzdem gibt es in Ballungszentren wie Oslo bereits Kapazitätsprobleme. Bis Ende des Jahres soll entlang von Hauptrouten alle 50 Kilometer eine Ladestation stehen. Norwegische Großstädte wollen mithilfe der E-Autos auch ihr Smog-Problem in den Griff kriegen: An bestimmten Säulen ist der Saft fürs Auto gratis, um noch mehr zum Umstieg zu bewegen. Im vergangenen Jahr war bereits jede vierte Neuzulassung in Norwegen ein Elektroauto.

Niederlande

Die Niederlande folgen im Europa-Ranking gleich hinter Norwegen. Dort kommen auf 100.000 Einwohner mehr als 180 öffentliche Ladestationen. Zum Vergleich: Deutschland schafft in dieser Statistik gerade mal mickrige 25 E-Tankstellen.

Frankreich

Auch Frankreich hat im Vergleich mit Deutschland die Nase vorn. Es gibt bereits rund 16.000 Ladestationen. Die ehrgeizigen Pläne der Regierung sehen vor, binnen zwei Jahren insgesamt eine Million Stationen (100.000 öffentliche und 900.000 private) im Land zu schaffen.

Osteuropa

Auch wenn Kroatien eines der beliebtesten Autoreiseländer der Deutschen ist: Elektrofahrzeuge haben dort schlechte Karten. Als Schlusslichter in der EU gelten Bulgarien und Griechenland.

Südeuropa

Spanien und Italien werden im Internet als „Ladewüsten“ bezeichnet. Kein Wunder, dass ausgerechnet ein EU-Klimakommissar aus Spanien auf die Tube drücken will. Mit 800 Millionen Euro Fördergeldern soll das Netz in Europa ausgebaut werden. E.ON ist dabei, ein Netz von 180 Schnell-Ladestationen in sieben Ländern zu errichten und will innerhalb von drei Jahren Norwegen mit Italien verbinden. Die europäische Automobilbranche kommt auch langsam in die Gänge, hat im Rahmen eines gemeinschaftlichen Projektes die ersten von 400 geplanten Schnell-Ladestationen an europäischen Autobahnen errichtet.

 Bedenkenloses Reisen

 Mit ein wenig Planung ausreichend Ladesäulen

 Achtung, vor dem Urlaub die Route genau checken!

 Ungenügend bis gar keine Lademöglichkeit

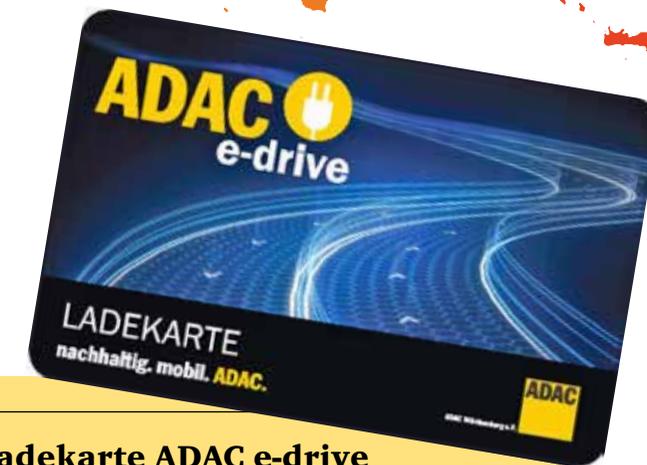


Was es noch zu beachten gibt:

- Steuern Sie Schnell-Ladestationen an. Eine halbe Stunde kann reichen, um die Batterie wieder voll zu laden.
- Im Internet kann man europäische Ladestationen abrufen. Z. B. unter: <https://de.chargepoint.com>
- Viele Anbieter fordern eine Registrierung, die man oft schon Wochen vorher am PC erledigen muss, um eine Ladekarte zu erhalten.
- Kosten: Beim Laden an der heimischen Steckdose kostet ein „voller Tank“ meist unter zehn Euro (Durchschnittspreis 29 Cent je Kilowattstunde). Die Schnell-Ladestation im europäischen Ausland kann schon mal doppelt so teuer sein.

Haben Sie auch schon eine Urlaubsreise mit Elektro-Auto unternommen? Dann schreiben Sie uns doch, schildern Sie uns Ihre Erfahrungen, damit andere von Ihnen lernen können. E-Mail: deinsmeinsuners@wtb.adac.de

Text: Christian Schreiber



Ladekarte ADAC e-drive

Mitglieder des ADAC können kostenlos die Ladekarte ADAC e-drive in den Geschäftsstellen in Baden-Württemberg abholen oder in der Stuttgarter Zentrale anfordern (technik@wtb.adac.de, 0711/2800-2103). Die Ladekarte wird von mehr als 50.000 Ladepunkten in ganz Europa akzeptiert.

Naturwunder am Ende der Welt

In Neuseeland lassen sich inmitten überwältigender Landschaften auch steinerne Pfannkuchen bestaunen.

Neuseeland beeindruckt vor allem durch seine spektakuläre und vielseitige Natur: von dampfenden Geysiren überkühle Fjorde und gewaltigen Gletschern zu kargen Vulkanen, üppigen Regenwäldern und sanften Weiden.

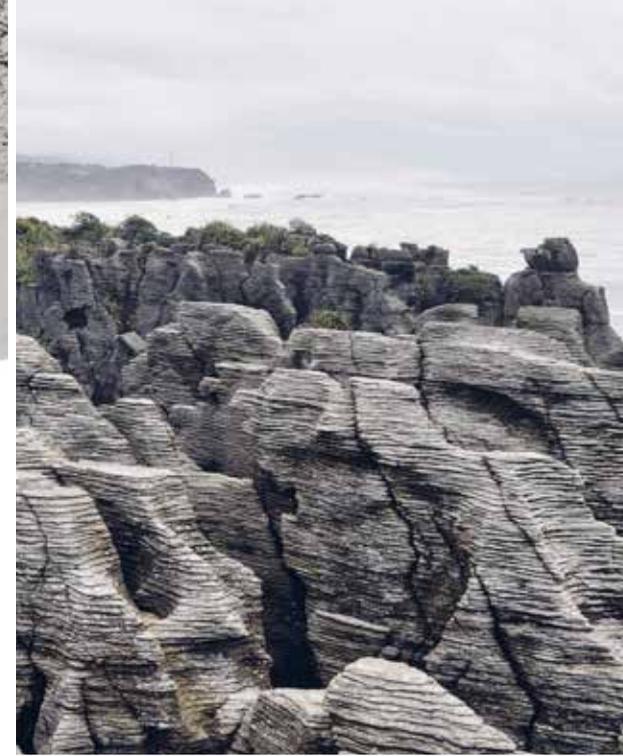
ADAC Reise-Expertin Anette Voigtritter kennt diese abwechslungsreiche Landschaft aus eigener Erfahrung. Sie empfiehlt, eine Rundreise durch Neuseeland in Auckland zu starten. Die Metropole auf der Nordinsel ist mit knapp eineinhalb Millionen Einwohnern die größte Stadt des Landes und wird oft als „Stadt der Segel“ bezeichnet. Jeder Fünfte besitzt hier laut Statistik ein Segelboot, mehr als irgendwo sonst auf der Welt. Besonders in der Gegend um den Hafen können Reisende die entspannte und freundliche Lebensart der „Kiwis“ beobachten, die sich das gleichnamige hühnergroße Federvieh zum Wappentier erwählt haben.

Im Herzen der Nordinsel gelegen bietet Rotorua eine Wunderwelt aus Dampf und Feuer. Hier warten Vulkane, Geysire, heiße Quellen und

Schlammlöcher auf Reisende. „Die Region gilt als das wichtigste Zentrum der Maori, der Ureinwohner Neuseelands“, sagt Voigtritter. Mit etwas Glück können Besucher einen der Furcht einflößenden Haka-Kriegstänze erleben, die auch das neuseeländische Rugbyteam vor jedem Match aufführt. Dabei sollen die rollenden Augen und herausgestreckten Zungen der Tänzer Gegner einschüchtern.

Anette Voigtritter hat ebenfalls einen Tipp für die Südinsel: Queenstown, malerisch am Lake Wakatipu gelegen. Den bekannten Erholungsort umgibt eine fantastische Bergwelt, die diese Region so beliebt macht. Wer mit der Skyline Gondola hinauf zur Aussichtsplattform des 450 Meter hohen Bob's Peak fährt, dem liegen Stadt und See zu Füßen. Bei guter Sicht reicht der Blick sogar bis zu den Gipfeln der fernen Bergkette namens „The Remarkables“.

Besonders gut hat Voigtritter der Paparoa Nationalpark auf Neuseelands Südinsel gefallen. Er bietet einen tollen Überblick über die Vielfalt des Landes: von der Küste der Tasmansee über tiefe Canyons und Regenwälder bis zu



Lebensart sucht, sollte unbedingt eine Übernachtung in einem „Homestay“ oder „Farmstay“ (Urlaub auf dem Bauernhof) einbauen“, rät die ADAC Reise-Expertin. Hier kann man hautnah die Gemütlichkeit und Gastfreundschaft erleben. Außerdem ist das Land mit seinen zahlreichen Campingplätzen auch sehr gut mit dem Wohnmobil zu bereisen. Alle, die sich in Neuseeland selbst ans Steuer setzen, sollten besonders aufmerksam sein: Bei den „Kiwis“ herrscht Linksverkehr.

Text: Julian Häußler



Mehr Infos auf
www.adacreisen.de

den ersten Gipfeln der Neuseeländischen Alpen. „Eines der Highlights sind die sogenannten Pancake Rocks, Felsformationen aus Kalkstein“, erinnert sich Voigtritter. Sie machen in Punakaiki, einem kleinen Ort im Nationalpark, ihrem Namen alle Ehre und wirken tatsächlich wie gestapelte Pfannkuchen. Besonders faszinierend: Durch Löcher in den Felsen schießt die Brandung als Meerwassergeysir hoch in den Himmel.

Für alle, die das Fernweh nach Neuseeland ziehen sollte, hat Anette Voigtritter auch ein paar praktische Tipps im Gepäck. „Wer gerne den direkten Kontakt zu der neuseeländischen Bevölkerung und der neuseeländischen



„An Neuseeland faszinieren mich die verschiedenen Landschaftsformen.“

*Anette Voigtritter,
ADAC Reise-Expertin*

Superjump machte ihn zum Helden

Collin Dugmore prägte viele Jahre den ADAC Supercross Stuttgart. Noch immer ist der 50-Jährige jedes Jahr dabei, wenn die Hanns-Martin-Schleyer-Halle zur Bühne für die aktuellen Top-Fahrer wird.



ADAC Supercross Stuttgart
am 9./10. November 2018.

Der Südafrikaner Collin Dugmore ist eine Motocross-Legende in Deutschland. Zwei Jahrzehnte war der mehrfache Deutsche Meister Dauergast beim ADAC Supercross Stuttgart. In seiner Zeit avancierte er zum Publikumsliebbling. Stuttgart hat ihn nie ganz losgelassen, er hat Stuttgart nie ganz losgelassen. Was macht er heute? DeinsMeinsUnsers hat nachgefragt ...

Wo sind Sie am 9. und 10. November?

Collin Dugmore: Ich weiß, da ist wieder Supercross in Stuttgart. Und mit hoher Wahrscheinlichkeit fahre ich auch wieder hin. Ich war fast jedes Jahr dort, habe Fahrer betreut, mich mit Freunden getroffen und auch schon als Experte bei einem Live-Stream gearbeitet.

Werden Sie von den Zuschauern in der Halle noch erkannt?

Dugmore: Ja, einige erinnern sich doch noch an mich. Ich habe ja immer noch Freunde und Bekannte in der Region knapp zehn Jahre in Schorndorf gelebt und von 1986 bis 2006 an fast jedem Supercross in Stuttgart teilgenommen. Leider konnte ich nie gewinnen, meine beste Platzierung war ein zweiter Platz. Aber ich war nun mal Spezialist für draußen, für Motocross, und konnte mich nur auf eines richtig konzentrieren. Schon damals waren die Jungs aus Nordamerika und Frankreich richtig gut im Supercross.



Wie erklären Sie sich dann, dass Sie zum absoluten Publikumsliebbling wurden?

Dugmore: Es hat sicher auch damit zu tun, dass es früher keine Freestyle-Show gab, sondern einen Superjump, für den man immer ein paar Fahrer aus dem Feld brauchte. Mir haben die Sprünge immer Spaß gemacht. Wobei man sagen muss, dass es für die Zuschauer damals schon ein Wahnsinn war, wenn ein Fahrer in der Luft beide Hände vom Lenker genommen hat. Ich habe mein Bike gerne auch mal quergelegt. Das war irre für die Leute.

Und wie war der ADAC Supercross Stuttgart aus Fahrersicht?

Dugmore: Wir Fahrer hatten in Stuttgart immer Top-Verhältnisse. Die Strecke war jedes Jahr super gut und der Boden, die griffige Erde, war und ist einfach der Wahnsinn. So etwas findet man ganz selten bei einem Supercross. Auch die vielen Zuschauer, die jedes Jahr kommen und der Veranstaltung seit langer Zeit die Treue halten, sind phantastisch. Und in Sachen Stimmung muss ich sagen: Sie ist in den vergangenen Jahren noch besser, vor allem lockerer geworden. Ganz früher waren die Leute eher zurückhaltend. Heute sind gerade die jungen Menschen in der Halle anders drauf, positiver, freier, einfach lockerer.



Das hört sich fast an, als wollten Sie selbst nochmal mitfahren ...

Dugmore: Nein, ich bin kürzlich 50 geworden, meine aktive Zeit ist definitiv vorbei. 2012 habe ich ein kurzes Comeback in Stuttgart gegeben. Ich hatte richtig Lust und Laune und wollte nochmal auftreten, aber das war eine Ausnahme. Wenn ich auf dem Bike sitze, will ich eine ordentliche Leistung bringen und mir fehlt letztlich die Zeit, um richtig zu trainieren. Deswegen sage ich ab, wenn wieder mal eine Anfrage reinflattert, ob ich an einem Veteranen-Rennen teilnehmen will. Aber auch so dreht sich bei mir alles ums Bike ...

Inwiefern?

Dugmore: Ich bin Trainer, Berater, Betreuer und habe eine eigene Bikeschule in Hessen, wo ich wohne. Beim ADAC Hessen-Thüringen haben wir ein vierstufiges System zur Nachwuchsförderung etabliert. Es fängt an bei Kindern, die noch nie ein Motorrad gesehen haben. Wir wollen sie an Motocross herantreiben und bieten Schnuppertrainings. In der nächsten Stufe, der Kids School, geht es schon darum, talentierte Fahrer zwischen sieben und 16 Jahren mental zu schulen und sie technisch weiterzubringen. Dann existieren auch ein B-Kader und das Rookie-Team mit sieben Fahrern, die an den ADAC MX Masters teilnehmen. Sie sehen, Motocross ist immer noch ein wichtiger Teil meines Lebens.

Interview: Christian Schreiber



ADAC Supercross Stuttgart 2018

Wann: Freitag und Samstag, 9. und 10. November

Wo: Hanns-Martin-Schleyer-Halle, Stuttgart

Karten: ab Mittwoch, 1. August, über den Webshop (www.supercross-stuttgart.de/tickets), in den ADAC Geschäftsstellen sowie unter der Hotline 0711 2800 136. ADAC Mitglieder erhalten zehn Prozent Rabatt auf die Freitagstickets in der Silberkategorie beim Kauf in den ADAC Geschäftsstellen.

Am 9. und 10. November 2018 warten beim 36. ADAC Supercross Stuttgart spannende Motocross-Rennen und eine spektakuläre Freestyle-Show auf die Fans in der Schleyer-Halle. Wenn die Motocross-Saison vorüber ist, trifft sich die Crème de la Crème der internationalen Supercross-Fahrer und kämpft in packenden Rennen um den Titel. Die Zuschauer dürfen sich auf ein abwechslungsreiches Programm freuen, das Spannung und erstklassige Unterhaltung garantiert.

Dafür wird die Hanns-Martin-Schleyer-Halle komplett auf den Kopf gestellt: Gefüllt mit 2.000 Kubikmeter Lehmerde verwandelt sie sich in eine spektakuläre und anspruchsvolle Motocross-Strecke. Sprunghügel, enge Kurven und kurze Distanzen fordern von den Fahrern alles und bieten eine einzigartige Motorsportshow.

Den krönenden Abschluss bilden an jedem Veranstaltungstag die Freestyler mit ihren spektakulären Flugeinlagen. An beiden Abenden geben die Luftakrobaten je eine Vorstellung.



Doppelt sicher

durch den Sommer!

Sommeraktion des ADAC Fahrsicherheitstraining

Zwei trainieren, eine Person zahlt.

» Jetzt Training buchen unter www.sicherheitstraining-stuttgart.de



Veranstaltungshinweise von August bis Oktober



August bis Oktober

ADAC Prüfdienst

Die mobilen Prüfdienste des ADAC Württemberg leisten einen wichtigen Beitrag zur Verkehrssicherheit. Sie checken Bremsen, Stoßdämpfer, Bremsflüssigkeit oder die Batterie. ADAC Mitglieder erhalten zwei kostenfreie Checks, Nichtmitglieder eine Prüfung. Im Oktober testet der Prüfdienst im Rahmen der ADAC Beleuchtungswochen zudem die Lichtanlage Ihres Fahrzeugs. Denn durch falsch eingestellte oder nicht funktionierende Scheinwerfer entstehen immer wieder gefährliche Situationen.

Hier machen die Prüftrucks im August Halt:

- 21. August Laichingen
- 21./22. August Mühlacker
- 22.-24. August Ulm
- 23./24. August Knittlingen
- 27./28. August Bönningheim
- 27.-29. August Ehingen
- 29. August Großbottwar
- 30./31. August Backnang
- 30./31. August Riedlingen



18. September 2018

Höfleswetzturnier

Das Höfleswetzturnier geht am Dienstag, 18. September 2018, in die nächste Runde. Auf der Bezirkssportanlage gegenüber der Mercedes-Benz-Arena in Stuttgart findet das größte deutsche Eintages-Jugendfußballturnier statt, an dem schon viele bekannte Fußballprofis teilgenommen oder es begleitet haben. Mitspielen dürfen Mädchen und Jungen, die sich als Mannschaft eines Stadtviertels, einer Schule, einer Straße oder auch eines Vereins zusammenschließen.

Der Anmeldeschluss ist der 28. Juli 2018.
Mehr Infos: www.adac.de/wuerttemberg



30. September 2018

ADAC Jugend-Fahrradturnier – Finale in Abtsgmünd

Für die meisten Kinder ist das Fahrrad das erste und auch wichtigste Verkehrsmittel, mit dem sie im immer dichter werdenden Straßenverkehr zurechtkommen müssen. Jedes Jahr nehmen mehr als 350.000 Kinder und Jugendliche an den ADAC Jugend-Fahrradturnieren teil. Auf einem vorgegebenen Parcours müssen die jungen Radfahrer unterschiedliche Fahraufgaben bewältigen, die sich an Gefahren und unfallträchtigen Situationen orientieren. Die besten Fahrradfahrer aus Württemberg werden sich am 30. September messen, um im Finale den württembergischen Sieger zu küren.



September/Oktober 2018

Regionaltagungen der ADAC Ortsclubs

Vereinsarbeit bedeutet Austausch, Information und Mitspracherecht. Im September und Oktober sind die Vorsitzenden und Sportleiter der ADAC Ortsclubs herzlich zu den Regionaltagungen des ADAC Württemberg eingeladen.

Schon jetzt Termine vormerken:

- Dienstag, 11. September** Schwäbisch Hall
- Mittwoch, 12. September** Bad Saulgau
- Mittwoch, 10. Oktober** Nürtingen
- Dienstag, 23. Oktober** Rottenburg



Aktuelle Termine und Veranstaltungen finden Sie auf unserem Blog.

Wichtige Motorsport-Termine auf einen Blick:

- 5. August 2018 Int. 46. Gerstetter ADAC Motocross
- 7.-9. September 2018 Int. 55. Gaildorfer ADAC Motocross – ADAC MX Masters
- 8. September 2018 36. ADAC Gerhard-Mitter-Gedächtnisrallye
- 9. September 2018 ADAC/MCS Slalompreis Solitude
- 14.-16. September 2018 Int. 59. Rudersberger ADAC Motocross

Wo ein Fußballtrikot Euphorie auslöst

Bei einer Tour durch das südafrikanische Swasiland erlebten Endurofahrer des MSC Frickenhausen nicht nur eine faszinierende Landschaft und spannende Trails. Mit einem Satz Fußballtrikots und einer 100er-Packung Buntstifte machten die Frickenhausener auch noch eine ganze Schulklasse glücklich.

Der afrikanische Staat Swasiland muss ein Traum für die Enduro-Fahrer des MSC Frickenhausen sein. Die zehn Teilnehmer des zweiwöchigen Frühjahrs-Trips schwärmen vom weiten, unberührten Land, erzählen von den traumhaften Touren, bei denen sie nur den Horizont im Blick hatten und Gas geben konnten bis zum Sonnenuntergang. Das pure Glück im Sattel.

Das andere Glück der Tour lag in großen Motorrad-Taschen. Vorsitzender Markus Erb und seine Mannen hatten vor der Abfahrt bei den Fußballern des 1. FC Frickenhausen angeklopft. Die Biker wollten den Kindern in dem afrikanischen Staat etwas Gutes tun und Trikots mit-

bringen. Erb war total von den Socken, als er sogar Pakete mit unbenutzten, noch eingeschweißten blau-weißen Leibchen bekam.

In Swasiland steuerten die Frickenhausener dann eine Schule an und erlebten Momente, „die man sein Leben lang nicht mehr vergisst“, wie Erb erzählt. Es gab ein kurzes Gespräch mit der Rektorin, dann rannten die Kinder voll Vorfreude auf die Motorrad-Truppe los. Sie wussten, dass sich in den Taschen Geschenke verbargen. Sie ahnten aber nicht, was sie bekommen würden. Als Erb das erste Trikot herauszog, gab es kein Halten mehr. „Die haben gekreischt, sind im Kreis rumgesprungen und total ausgeflippt.“ An

Unterricht war nicht mehr zu denken. Wie Trophäen trugen die jungen Afrikaner ihre Trikots. Zum Abschluss bildeten sie ein Spalier und klatschten jeden MSCLer ab.

Im Rückblick ist Erb fast ein wenig beschämt, wenn er daran denkt, mit welchen Kleinigkeiten man den Kindern in Swasiland eine Freude fürs Leben machen kann. „Bei uns flüpt bestimmt niemand aus, wenn er ein Trikot geschenkt bekommt.“ Und die Sache setzte sich noch fort: Erb hatte eine 100er-Packung Buntstifte im Gepäck, verteilte fleißig und erlebte immer wieder große Dankbarkeit. „Man muss sich vorstellen, dass jeder Schüler nur einen Bleistift besitzt, den



Markus Erb (rechts) erinnert sich gern an die sympathischen Kinder aus Swasiland.

er mit einer Schnur um den Hals trägt, weil auch niemand eine Schultasche hat.“ Obwohl sie kaum etwas besäßen seien die Menschen in Swasiland glücklich, extrem freundlich und hilfsbereit. Als eine Maschine in einem Flussbett ihren Geist aufgab, wären sofort Einheimische herbeigeeilt und hätten das Motorrad rausgeschoben.

Kurz darauf kam das Begleitfahrzeug und setzte eine Ersatzmaschine ab, so dass die Tour weitergehen konnte. Diesen Service, ja die ganze Reise, haben die Frickenhausener ihrem Mitglied Sergio Vila Pouca zu verdanken. Der 42-Jährige führte vor zwei Jahren die erste Tour mit MSCLern durch. Damals wie heute erhielten die Frickenhausener Leih-Motorräder; für Unterkünfte, Essen und Touren war gesorgt. Mittlerweile bietet Vila Pouca die Reisen auch kommerziell an. Er stammt aus Swasiland, ist Enduro-Trainer beim MSC und zählt auch zum Übungsleiter-Stab der ADAC MX Academy powered by KTM am Stützpunkt Reutlingen. „Die Leute haben mich fast schon gedrängt, etwas in Swasiland zu machen.“ Schließlich hatte Vila Pouca immer wieder von seinem Heimatland erzählt, in dem man von Meereshöhe bis auf knapp 2.000 Meter fahren kann: „Du hast jeden Tag ein anderes Terrain.“

Vila Pouca lebte bis 2005 nahe der Hauptstadt Mbabane. Er hatte eine Schilderbau-Firma mit 26 Mitarbeitern, einen eigenen Motocross-Verein und eine 45 Kilometer lange Enduro-Trainingsstrecke. Seit seinem fünften Lebensjahr fuhr er Rennen, meist in Südafrika, weil es nach seinen Angaben in Swasiland keinen Motorsport-Verband gab, obwohl Enduro-Sport relativ populär ist. Trotzdem habe er in der Heimat nationale Rennen organisiert. Das größte führte über zwei Mal 250 Kilometer quer durch seine Region. Dann lernte Vila Pouca vor 13 Jahren seine heutige Frau kennen, eine Deutsche. Er zog nach Aachen, wo er schnell Deutsch lernte. Heute betreibt Vila Pouca südlich von Stuttgart einen Handel für Motorrad-Teile und dürfte für den einen oder anderen ADAC Ortsclub kein Unbekannter sein: Erst kürzlich lieferte er seinen Berichten zufolge einen Satz Renn-Jerseys an den MSC Marbach. Und bei dem Stichwort muss Vila Pouca unweigerlich an die nächsten Touren in sein Heimatland denken, denn Markus Erb hat noch ein paar Kartons Fußball-Trikots im Keller, die beim letzten Mal nicht mehr ins Gepäck passten. Die beiden können noch viele Kinder in Swasiland glücklich machen.

Text: Christian Schreiber

„Die haben gekreischt, sind im Kreis rumgesprungen und total ausgeflippt.“
Markus Erb

MSC FRICKENHAUSEN E.V. IM ADAC
SEIT 1953
Mitglieder 320
Vorsitzender Markus Erb
Angebot Enduro // Fahrradturnier // Motorradtrial // Oldtimer
Kontakt MSC Frickenhausen e.V. im ADAC, Siemensstraße 24 72636 Frickenhausen
WWW.MSC-FRICKENHAUSEN.DE





Sonnenschein sorgte für gute Stimmung an der Rennstrecke

Die gute Vorarbeit trug Früchte: Der 2. Kreidler Automobilslalom war ein voller Erfolg. Organisator Peter Hilcher zieht Bilanz, was noch besser lief als bei der Premiere 2017.



MSC LUDWIGSBURG E.V. IM ADAC

SEIT 1948

- Mitglieder **58**
- Vorsitzender **Peter Hilcher**
- Angebot **Automobilslalom // Motorradausfahrten // Oldtimerausfahrten/-treffen**
- Kontakt **MSC Ludwigsburg e.V. im ADAC
Höpfungheimer Str. 8/1
74321 Bietigheim-Bissingen**
- WWW.MSCLUDWIGSBURG.DE**

Beim 2. Kreidler Slalom am 6. Mai 2018 in Kornwestheim hatte der Wettergott Einsicht mit den drei Veranstalterclubs MSC Ludwigsburg, MSC Stuttgart-Stammheim und MSC Mühlacker. Er spendierte Sonne pur und belohnte damit auf seine Art die organisatorischen Mühen weit im Vorfeld der Veranstaltung.

Letztes Jahr hatte sich der MSC Ludwigsburg – ebenfalls mit zwei unterstützenden Clubs – erstmals der Herausforderung gestellt, einen Automobilslalom in einem Industriegebiet auszurichten. Peter Hilcher, Vorstand des MSC Ludwigsburg, erlebte damals einige schlaflose Nächte. Schließlich hängt vom Gelingen einer komplett neuen Veranstaltung eine Zusage der Stadt für eine mögliche Fortsetzung ab. 2017 war das rundum erfolgreich (nachzulesen in DeinsMeinsUnsers 2/2017) und so stand 2018 erneut der Kreidler Automobilslalom auf dem Programm.



Die drei Vereine konnten auf den Erfahrungen aus der Premiere 2017 aufbauen und deshalb in diesem Jahr die Rahmenbedingungen weiter verbessern:

Cateringbereich

Die Stammheimer Motorsportler betreuten dieses Jahr den Cateringplatz am Start. Erstmals konnten die Zuschauer die Zieldurchfahrt der Fahrzeuge sogar via Großbildschirm live mitverfolgen. „Aufgrund des getrennten Start-Zielbereiches ist die Zieldurchfahrt nicht einsehbar. Das hatte uns 2017 gestört, deshalb fanden wir diese Lösung“, erklärt Peter Hilcher.

Zeitmanagement

Die Veranstaltung zählte als Wertungslauf für alle vier Slalom-Pokalserien und so war mit einer guten Starterzahl zu rechnen. Das damit einhergehende Problem beschreibt Hilcher folgendermaßen: „Eine exakt abzuschätzende Starterzahl ist nur mit zwingender Vornennung möglich, was aber im Clubsportbereich eher unüblich ist. Zudem starten viele Fahrer bei schlechtem Wetter eventuell nicht.“

Die Anzahl der Teilnehmer möglichst exakt vorherzusehen und somit die Start- und Fahrzeiten genau zu berechnen, das war die große Herausforderung für Hilcher und Michael Thäter, den Sportleiter des MSC Mühlacker. „Es ist immer nervig, wenn feste Startzeiten angegeben sind und dann Verzögerungen auftreten. Gerade bei hohen Außentemperaturen sind die Wartezeiten unangenehm für die Fahrer“, so Hilcher.

Rennatmosphäre

Neben dem Benzinduft macht auch das Ambiente an der Strecke eine gute Rennatmosphäre aus. „Als Kind war ich mit meinem Vater in Hockenheim, als Jacky Icks noch Formel 1 fuhr. Da sitzt man auf der Tribüne, sieht die großen Plakatierungen im Boxenbereich und ist verzaubert von dieser Rennwelt. Das prägt sich ein und so versuchten wir wenigstens ein bisschen Emotionen an der Strecke zu wecken“, erinnert sich Hilcher.

Daher hieß es Reifenstapel verschrauben und das Industriegebiet motorsportlich beflaggen. Für die Orientierung sorgten Hinweisschilder und auch ein aufblasbarer ADAC-Torbogen wies den Weg hin zum Fahrerlager. Das waren alles Kleinigkeiten, die jedoch am Samstag vor der Veranstaltung drei Motorsportler gute drei Stunden beschäftigten.

Ummontagebereiche, Parc fermé, technische Abnahme und Nennbüro

Die Industriebetriebe vor Ort stellten zu unserer Freude die benötigten Flächen zur Verfügung. Besonders für Gespanne gab es so ausreichend Parkmöglichkeiten und kurze Laufwege für die Slalomfahrer. „Damit hatten wir unser organisatorisches Ziel erreicht. Nun konnte das Rennauto schnell startklar gemacht werden, die Fahrer die Nennungen direkt ausfüllen und die technische Abnahme erledigen, um dann zum Vorstartbereich fahren zu können“, sagt Hilcher.

Fahrwege, Vorstartbereich und Zuschauer

Besonders im Startbereich möchten die Zuschauer alles sehen und mitbekommen. Peter Hilcher: „Wir versuchten die Zuschauer im sicheren Bereich zu bündeln und trotzdem motorsportliche Nähe zu schaffen.“

Start- und Zielbereich

Diese zwei Rennbereiche sind beim Publikum sehr beliebt. Die aus organisatorischen Gründen weiter entfernte Zieldurchfahrt konnten die Zuschauer im Startbereich über einen Großbildschirm live verfolgen. Zudem informierte ein Moderator das Publikum, wer gerade am Start ist, wie das entsprechende Rennauto einzuordnen ist und welche Besonderheiten zu beachten sind. Zusätzlich hielt er die Fans über Fahrzeiten und Vergleichszeiten auf dem Laufenden.

„Wir möchten den Zuschauern, die sich nicht mit Slalomsport auskennen, vermitteln, was motorsportlich passiert beim Rennen. Das bedarf eines kundigen Moderators. Wie soll sonst ein Zuschauer verstehen, wie sich Zeiten zusammensetzen und wie eine fahrerische Leistung einzuordnen ist? Das ist nach unserer Meinung ein wesentlicher Punkt, um Emotionen zu wecken und damit neue Zuschauer zu werben für unseren Slalomsport“, erklärt der Vorstand des Ludwigsburger Vereins.

Text: Peter Hilcher

Nach dem Kindergarten geht es aufs Motorrad

Die dreijährige Emily Breiner ist die jüngste Motorradtrialerin des MSC Falke Sulz.



„Ich bin Emily und schon so alt“ – das kleine Mädchen zeigt drei Finger und strahlt mit großen Augen aus ihrem Helm. Während andere Kids in diesem Alter eventuell ihren ersten Fahrradhelm anprobieren, ist es bei Emily ein Motorradhelm, fast schon größer als sie selbst, und doch fühlt sie sich in diesem sichtlich wohl.

Wir befinden uns auf dem Trialgelände des MSC Falke Sulz, und das Mädchen beginnt von ihrem Verein zu erzählen: „Hier sind wir sehr oft, Mama und Papa sagen dazu Lengenloch oder Gelände, und schon wenn wir losfahren und alles einladen, weiß ich, dass ich heute Motorrad fahren darf. Am liebsten fahre ich mit meinen zwei Brüdern Michel und Glenn, sie sind beide schon sechs und am gleichen Tag geboren.“ Emily ist das jüngste Mitglied im Verein und hat vor kurzem ihr erstes eigenes Elektromotorrad bekommen. „Wenn ich einmal sechs bin, will ich auch ein großes Motorrad und genau wie sie Pokale gewinnen. Die bekommen sie aber immer nur, wenn wir am Wochenende zu einem anderen Verein fahren, wo ein Wettbewerb ist. Da muss man

dann ganz genau zwischen Pfeilen durchfahren, darf nicht umfallen und auch den Fuß nicht auf den Boden setzen. Das kann ich schon!

Wenn wir in unserem Gelände in Sulz sind, fahre ich selbst über die große Wiese, im Wald oder über Steine und durch matschige Pfützen. Oft fahre ich einfach los und höre Papa von hinten rufen: ‚Halt Emily, langsam, bleib mal stehen!‘, aber ich will nicht stehen bleiben, sondern mit den anderen Kindern, Papas, Mamas, Omas und Opas mitfahren.“ Weiter erzählt Emily: „Immer ist hier etwas los, und oft kommen neue Mädchen und Jungen, aber auch Erwachsene. Die sind alle nett zu mir und freuen sich, wenn sie einander sehen. Wenn ich Pause mache oder Papa nach meinen Brüdern schaut, dann laufe ich oft zu den Großen, die fahren über riesige Steine, ganz hoch im Wald und über Baumstämme – das will ich auch mal können. Am besten finde ich, wie die großen Mädchen fahren, weil sie nur wenige sind, aber die gleichen Sachen wie die starken Jungs und Papas probieren und auch schaffen. Manchmal fällt auch einer vom Motorrad und ich erschrecke mich, aber sie weinen nie, und immer kommt gleich ein anderer und hilft – genau wie bei mir, wenn ich wieder einmal stolpere oder mein Hinterrad wegrutscht.“

Gemeinsam laufen wir zu den Holzgebilden im Gelände, für Motorräder auf den ersten Blick eher ungeeignet, und schon liefert Emily auch hierfür eine Erklärung: „Trial kann man auch mit dem Fahrrad fahren. Die haben keinen Sattel und hüpfen im Stehen und auf dem Hinterrad hier drüber, aber auch überall sonst im Gelände. Manche Kinder sind dabei, die sind auch fast so klein wie ich und üben zuerst,

langsam zu fahren, Kurven und die richtige Grundtechnik, da kann ich mit meinem Laufrad auch schon ein bisschen mitmachen.“

Wir fragen Emily, wie sie überhaupt zum Trial gekommen ist und mit einem verschmitzten Blick auf ihren Vater erzählt sie: „Papa ist immer dabei, er heißt Dominique, fährt schon 25 Jahre Motorradtrial. Und als ich geboren wurde, hat er nicht aufgehört – zum Glück, denn Mama und Papa haben mich schon als Baby mitgenommen, und alle Leute hier kennen meinen Namen. Seit ich mich erinnere, wollte ich auf das Motorrad von Papa steigen und habe nicht aufgegeben, bis ich endlich mein eigenes kleines Bike hatte.“

Emily fühlt sich auf dem Gelände und im Vereinsheim „Falkennest“ wohl. Die Dreijährige läuft voraus und zeigt auf die Bilder vom Bau des Falkennestes, dann auf die Motorräder im hinteren Teil des Gebäudes. „Damit darf hier jeder fahren, der mal Trial ausprobieren möchte, aber selbst noch kein Motorrad hat. Es ist egal, ob das Papas, Opas oder Kinder sind, alle fahren hier zusammen und immer lachen alle.“

Jetzt wird es bald wieder Sommer und wir sind oft auf verschiedenen Geländen zum Wettkampf. Ich freue mich schon so darauf, wenn ich selber da mitfahren darf und Pokale gewinne, wie meine Brüder. Ein paar Fahrer aus unserem Verein sind sogar bei der Deutschen, Europäischen und Weltmeisterschaft, hat Mama erzählt.“ Wer da mal zuschauen will, kann am 13./14. Oktober vorbeikommen und den besten Fahrern aus dem ganzen Land zuschauen. Und wer selbst ein Motorrad oder ein Fahrrad hat, kann zum gemeinsamen Training kommen. „So, jetzt will ich aber wieder losfahren, kommt doch mit“, meint Emily begeistert.

Text: Mona Pekarek



Der Bericht ist überwiegend aus der Sicht der dreijährigen Emily Breiner – der jüngsten Motorradtrialerin des MSC Falke – geschrieben. Entsprungen ist der Beitrag indes der Feder von Mona Pekarek, die sich dafür ausführlich mit Emily und den Eltern des Mädchens unterhalten hat. Die 22-Jährige ist Motorradtrialerin in dem Sulzer Verein und fährt in der Frauen-Klasse der Deutschen Motorradmeisterschaft. Mona Pekarek macht derzeit eine journalistische Ausbildung bei einer Motorrad-Zeitschrift.



**MSC „FALKE“ WILDBERG E.V.
IM ADAC**

SEIT 1952

Mitglieder **408**

2. Vorsitzender **Jürgen Marquardt**

Angebot **BMX // Motorrad-
und Fahrradtrial //
Verkehrssicher-
heitsprogramme
für Kinder**

Kontakt **MSC „Falke“ Wildberg
e.V. im ADAC
Kuppinger Straße 4/1,
72218 Wildberg-Sulz**

WWW.MSC-FALKE-SULZ.DE

VORSCHAU HERBST 2018

Meins Deins Unsers



Diesel-Fahrverbote

Ab 2019 drohen die ersten Fahrverbote in Stuttgart. Wir informieren über die Hintergründe und geben Tipps für betroffene Diesel-Fahrer.



Elektromobilität im Winter

Welche Herausforderungen gibt es, wenn man auch im Winter elektrisch mobil sein will? Wir erklären, wie sich die Kälte auf den Akku auswirkt und was Fahrer von E-Autos beachten sollten.



Fahrradturnier

Bei den ADAC Jugend-Fahrradturnieren absolvieren jährlich mehr als 350.000 Kinder und Jugendliche knifflige Fahraufgaben. Wir berichten vom württembergischen Finale aus Abtsgmünd.



Winterdienst

Eis und Schnee fordern nicht nur Autofahrer heraus, sondern auch die Räumfahrzeuge, die die Straßen freihalten. Wir zeigen, wie sich die Winterdienste in Württemberg auf die kalte Jahreszeit vorbereiten.

Werden Sie ein Teil von DeinsMeinsUnsers und reichen Sie Ihre Artikel unter deinsmeinsunsers.de/kontakt ein!

Schicken Sie uns für die kommende Ausgabe bis 30. September Ihre Beiträge.

ADAC GESCHÄFTSSTELLEN & REISEBÜROS

Aalen
Südlicher Stadtgraben 11
73430 Aalen
Telefon (0 73 61) 6 47 07 30
aalen@wtb.adac.de
Mo.-Fr. 9-18 Uhr
Sa. 9.30-13 Uhr

Balingen
Wilhelm-Kraut-Straße 18
72336 Balingen
Telefon (0 74 33) 99 63 10
balingen@wtb.adac.de
Mo.-Fr. 9-13, 14-18 Uhr
Sa. 9.30-13 Uhr

Biberach
Zeppelinring 7
88400 Biberach
Telefon (0 73 51) 70 02 20
biberach@wtb.adac.de
Mo.-Fr. 9-18 Uhr
Sa. 9.30-13 Uhr

Esslingen
Plochinger Straße 21
73730 Esslingen
Telefon (07 11) 31 54 70 40
esslingen@wtb.adac.de
Mo.-Fr. 9-18 Uhr
Sa. 9.30-13 Uhr

Göppingen
Schillerbau II
Willi-Bleicher-Straße 3
73033 Göppingen
Telefon (0 71 61) 9 78 09 44
goeppingen@wtb.adac.de
Mo.-Fr. 9-18 Uhr, Sa. 9.30-13 Uhr

Heilbronn
Bahnhofstraße 19-23
74072 Heilbronn
Telefon (0 71 31) 96 75 20
heilbronn@wtb.adac.de
Mo.-Fr. 9-18 Uhr
Sa. 9.30-13 Uhr

Ludwigsburg
Breuningerland, Heinkelstraße 1-11
71634 Ludwigsburg
Telefon (0 71 41) 23 10 20
ludwigsburg@wtb.adac.de
Mo.-Mi., Fr. 10-20 Uhr,
Do. 10-22 Uhr, Sa. 9.30-20 Uhr

Ravensburg
Jahnstraße 26
88214 Ravensburg
Telefon (07 51) 3 61 68 80
ravensburg@wtb.adac.de
Mo.-Fr. 9-18 Uhr
Sa. 9-13 Uhr

Reutlingen
Lederstraße 102
72764 Reutlingen
Telefon (0 71 21) 38 56 56
reutlingen@wtb.adac.de
Mo.-Fr. 9-18 Uhr
Sa. 9.30-13 Uhr

Sindelfingen
Breuningerland, Tilsiter Straße 15
71065 Sindelfingen
Telefon (0 70 31) 95 36 20
sindelfingen@wtb.adac.de
Mo.-Mi., Fr. 10-20 Uhr,
Do. 10-22 Uhr, Sa. 9.30-20 Uhr

Stuttgart Neckartor
Am Neckartor 2
70190 Stuttgart
Telefon (07 11) 28 00 21 05
stuttgart@wtb.adac.de
Mo.-Fr. 9-18 Uhr
Sa. 9-13 Uhr

Stuttgart City
Kronprinzstraße 8
70173 Stuttgart
Telefon (07 11) 22 85 50
stuttgart.city@wtb.adac.de
Mo.-Fr. 9.30-18.30 Uhr
Sa. 10-14 Uhr

Ulm
Neue Straße 40
89073 Ulm
Telefon (07 31) 9 62 10 20
ulm@wtb.adac.de
Mo.-Fr. 9-18 Uhr
Sa. 9.30-13 Uhr

Waiblingen
Fronackerstraße 16
71332 Waiblingen
Telefon (0 71 51) 5 10 58 50
waiblingen@wtb.adac.de
Mo.-Fr. 9-18 Uhr
Sa. 9.30-13 Uhr

IMPRESSUM

Herausgeber

ADAC Württemberg e.V.
Am Neckartor 2, 70190 Stuttgart
www.adac.de/wuerttemberg

Objekt-/Redaktionsleitung

Stefan Braunschweig

Redaktionelle Mitarbeit

Stefan Braunschweig, Reimund Elbe,
Julian Häußler, Peter Hilcher, Clara Ketterer,
Mona Pekarek, Christian Schreiber

Konzeption & Layout

VISUELL
Studio für Kommunikation GmbH
www.visuell.de

Bilder

ADAC e.V., ADAC Württemberg e.V., Aurelius
Maier, Christian Schreiber, Dominique
Breiner, Eibner Pressefoto, Frank Eppler,
Gerald Heller, Heidi Sanz, Innenministerium
Baden-Württemberg, Joey del Valle, Leif
Piechowski, Lizzeke (Shutterstock), Martin
Hangen, Matthias Schmiedel, MSC Ludwigs-
burg e.V. im ADAC, Petair (Fotolia), Photo
Planet, PPFotodesign, Privat, Ralf Just,
Thomas Hörner, Uli Gasper, Uwe Rattay,
VISUELL Studio für Kommunikation

E-Mail

redaktion@deinsmeinsunsers.de

Internet

www.deinsmeinsunsers.de

Druck

Offizin Scheufele
Druck und Medien GmbH & Co. KG
www.scheufele.de

Papier

Igepa, Circleoffset Premium White
aus 100 % Altpapier



ADAC SUPERCROSS STUTTGART

9. & 10. November 2018
in der Schleyer-Halle Stuttgart



SPEKTAKULÄRES OPENING · ATEMBERAUBENDE FREESTYLE-SHOW
SPANNENDE RENNEN MIT INTERNATIONALEM FAHRERFELD

www.supercross-stuttgart.de



JETZT LIKEN:
[facebook.com/ADACSupercrossStuttgart](https://www.facebook.com/ADACSupercrossStuttgart)