

# Meins Deins Unsers

Das Magazin des ADAC Württemberg



**Im schnellen Einsatz  
für das Leben**

Notfallsanitäterin  
Claudia Reich im Porträt

Seite 8

**Zurück zu den Wurzeln**

20. Jubiläum der ADAC  
Württemberg Historic  
– Inklusive Oldtimer Spezial –

Seite 32

**Volle Fahrt  
nach 25 Jahren**

Zwei Freunde auf  
der Rennstrecke

Seite 48

**„In der Luftrettung tätig sein –  
für mich ein Traumjob!“**

Claudia Reich, Notfallsanitäterin  
auf „Christoph 22“



## Liebe Leserinnen und Leser,

die ersten warmen Sonnenstrahlen im Frühjahr locken nicht nur Motorrad- und Cabrio-Fahrer wieder auf die Straßen, sie markieren auch den Start der Oldtimer-Saison. Viele Freunde der klassischen Automobile dürfen sich in diesem Jahr auf ein Jubiläum der ganz besonderen Art freuen: Mitte Mai feiert die ADAC Württemberg Historic ihr 20-jähriges Bestehen. Sie kehrt zurück nach Freudenstadt, dem Ort der Premiere im Jahr 1999.

In dieser Ausgabe von **DeinsMeinsUnsers** blicken wir mit unserem Themenschwerpunkt Oldtimer nicht nur auf die Anfänge der ADAC Württemberg Historic zurück, sondern stellen auch einige der zahlreichen Oldtimer-Veranstaltungen der ADAC Ortsclubs in Württemberg vor und geben hilfreiche Tipps rund um die rollenden Museumsstücke.

Die Titelperson der aktuellen Ausgabe ist die fliegende Notfallsanitäterin Claudia Reich. Sie ist Crewmitglied des Hubschraubers „Christoph 22“ der ADAC Luftrettungsstation in Ulm. Warum sie sich für diesen aufregenden Beruf entschieden hat und welche Herausforderungen damit verbunden sind, erzählt sie ab Seite 8.

Sie kennen sich, seit sie Kinder waren, und sie brennen beide für den Motorsport. Die Freunde Sebastian Sommer und Christian Ladurner finden jedoch erst nach 25 Jahren auch auf der Rennstrecke zusammen und das mit großem Erfolg. In ihrer gemeinsamen Debüt-Saison gewinnen sie gleich die Langstrecken-Meisterschaft NES 500. Mehr über das Duo finden Sie ab Seite 48.

Viel Freude beim Lesen wünscht  
die **DeinsMeinsUnsers** Redaktion

# Inhalt



## Alltagstest im Dauerbetrieb 06

Endergebnis des Diesel-Langzeittests

## Im schnellen Einsatz für das Leben 08

Notfallsanitäterin Claudia Reich im Portrait

MEIN CLUB UND ICH



## Rund um die Uhr gegen den Stau 16

24-Stunden-Baustellen

## Kameras vorn und hinten, die Augen überall 18

Verkehrssündern auf der Spur

## Fahrverbot – Was nun? 24

Dieselfahrverbot in Stuttgart

## Tiefe Täler und hohe Berge 26

Geheimtipp Montenegro



## Oldtimer im Depot parken 28

Ratgeber: Oldtimer als Wertanlage

SICHER UND MOBIL



## Veranstungshinweise 30



## Zurück zu den Wurzeln 32

20. Jubiläum der ADAC Württemberg Historic

TREFFPUNKT



## Alt, aber oho 38

Ortsclubs und der Oldtimer-Boom

## Württembergischer Slalom-Sport mit neuem Schwung 43

Neue Rennserie ab dieser Saison

## Brasilien ohne Samba, Sand und Sonne 44

Marco Göttler bei der Kart-WM in Brasilien

## Volle Fahrt nach 25 Jahren 48

Zwei Freunde auf der Rennstrecke

## Trial im Digital-Zeitalter 54

Neue Software für die Ergebnisse

## Geschäftstellen, Impressum 56

MOTORSPORT IM VEREIN



Diese Ausgabe informiert ausführlich über das große **Oldtimer Spezial** mit Tipps und Events rund um das alte Liebhaber-Blech in Württemberg.



# Alltagstest im Dauerbetrieb

ADAC prüfte Hardware-Nachrüstätze über 50.000 km Fahrstrecke.

Text: Stefan Braunschweig

In der vorigen Ausgabe von DeinMeinsUnsers haben wir über erste Ergebnisse aus dem ADAC Alltagstest mit nachgerüsteten Euro-5-Dieselaautos berichtet. Mittlerweile ist das Projekt abgeschlossen. Hier nun die wichtigsten Erkenntnisse.

Strenge gesetzliche Grenzwerte und hohe Serienemissionen stellen die Diesel-Hardware-Nachrüstung vor technische Herausforderungen. Das ist das Kernergebnis eines Projekts des ADAC in Zusammenarbeit mit dem Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg. Bei dem Test ging es um die Prüfung, ob mit SCR-Katalysatoren nachgerüstete Dieselfahrzeuge der Schadstoffklasse Euro 5 auch im alltäglichen Betrieb über längere Zeit eine dauerhafte Senkung des NO<sub>x</sub>-Ausstoßes erreichen und ob sich die Leistungsfähigkeit unter unterschiedlichen Randbedingungen verändert.

Die ermittelten Messdaten und Erfahrungswerte liefern ein differenziertes Bild. Erfreulich: Die SCR-Katalysatoren arbeiten auch nach 50.000 Kilometern zuverlässig, die Minderungsraten von NO<sub>x</sub>-Emissionen lassen nicht nach und liegen auf ähnlichem Niveau wie zu Beginn des Projekts. Eine kontinuierlich nachlassende Leistungsfähigkeit zum Beispiel durch Alterung der SCR-Kataly-

satoren konnten die Ingenieure innerhalb der 50.000 Kilometer nicht feststellen.

Dieser positive Befund gilt mit Abstrichen auch für die Zuverlässigkeit der Systeme: Die in wenigen Wochen durch die Nachrüster aufgebauten und auf das jeweilige Testfahrzeug abgestimmten SCR-Systeme waren in diesem Entwicklungsstadium noch nicht in der Lage, durchgehend eine hundertprozentig zuverlässige Funktion zu gewährleisten. Zeitweise Systemausfälle und mechanische Defekte an den Systemkomponenten zeigten sich ebenso wie zeitweilige Problemen beim Energiemanagement. Die Folge: Mehrere Nachbesserungen durch die Nachrüster an mechanischen Komponenten, Sensorik und Energieversorgung waren nötig. Dr. Reinhard Kolke, Leiter des ADAC Technikzentrums, kann dem auch eine positive Seite abgewinnen: „Unser Test liefert wertvolle Erkenntnisse und Hinweise, an welchen Stellen noch weitere Entwicklungsarbeit der Nachrüster angezeigt ist. Denn der Autofahrer muss sich darauf verlassen können, ein zuverlässiges und dauerhaftes Produkt zu erwerben, das ohne Sorge vor Folgekosten die Mobilität in den kommenden Jahren sichern kann.“

Wie sich schon bei den Emissionsmessungen im Sommer abgezeichnet hat, stellen die enorm hohen ungereinigten Serienemissionen aller Testfahrzeuge von bis zu fast zwei Gramm pro Kilometer im Herbst- und Winterbetrieb die verbauten Prototypen zur Abgasmachbehandlung vor schwer lösbare Aufgaben (siehe Grafik). Die NO<sub>x</sub>-Reduktionsraten lagen zwar immer noch bei hohen 51 bis 77 Prozent und senken den Stickoxid-Ausstoß dadurch deutlich. Doch der absolute NO<sub>x</sub>-Wert liegt selbst dann noch bei mindestens 400 mg/km und damit klar über dem in der Nachrüstrichtlinie vorgegebenen Grenzwert. „Die sehr hohen Serienemissionen bekommen dann selbst wirkungsvolle Nachrüstsysteme nicht mehr ausreichend in den Griff, auch wenn die Stickoxide absolut gesehen um bis zu 1,4 g/km reduziert werden können“, erklärt Kolke.

Unter den winterlichen Bedingungen lässt die Reduktionswirkung bei den getesteten Prototypen system-

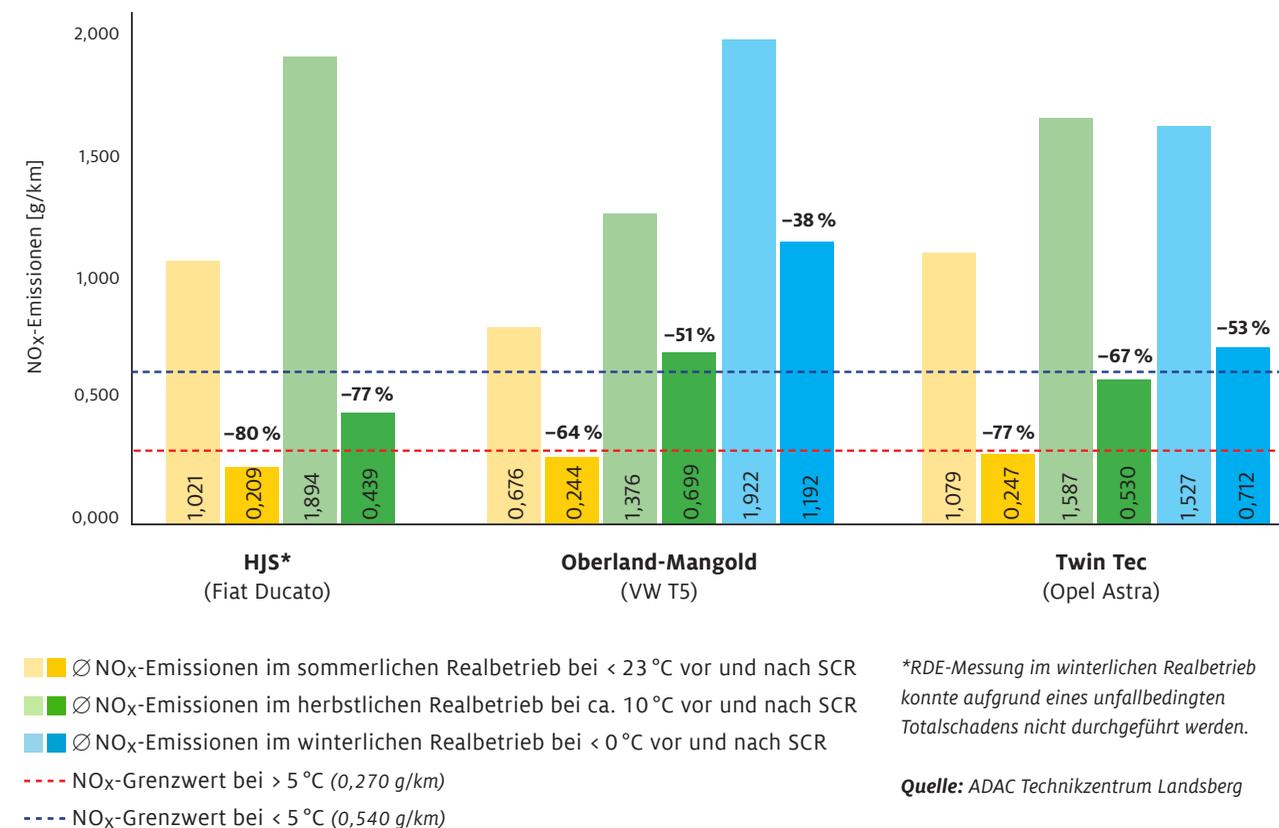
bedingt nach. Die Minderungsraten im winterlichen Betrieb liegen immer noch bei annehmbaren 38 bis 53 Prozent (siehe Grafik). Die absoluten geminderten NO<sub>x</sub>-Emissionen liegen zwischen 700 mg (Opel) und 1.200 mg (VW). Der NO<sub>x</sub>-Grenzwert für niedrige Temperaturen (540 mg/km) wird so zwar teils recht deutlich überschritten, liegt aber zumindest im Falle des Opels im technisch machbaren Bereich. ADAC Technikchef Kolke: „Ein besonders ausgereiftes Energiemanagement, eine effiziente Aufheizstrategie des SCR-Systems und eine gute Wärmekapselung der SCR-Komponenten können dazu beitragen, diesen ambitionierten Grenzwert zu erreichen.“

Einige der beteiligten Nachrüsterunternehmen haben ihre Systeme in der Zwischenzeit zur Vorserienreife weiterentwickelt. Sie zeigen sich optimistisch, mit ihren verbesserten Nachrüstätzen auch die sehr strengen Grenzwerte der Nachrüstrichtlinie einhalten zu können.

MEIN CLUB UND ICH

## Emissionsmessungen bei verschiedenen klimatischen Bedingungen

Die Nachrüstsysteme reduzieren den Stickoxid-Ausstoß deutlich. Im Herbst- und Winterbetrieb wiesen die Testfahrzeuge jedoch sehr hohe Serienemissionen auf.



# Im schnellen Einsatz für das Leben

**Claudia Reich arbeitet als Notfallsanitäterin auf „Christoph 22“ bei der ADAC Luftrettungsstation Ulm.**

Text: Daniela Peuckert

**Donnerstagsmorgen, ADAC Luftrettungsstation Ulm. Der Melder geht los: In einem Supermarkt in Günzburg ist ein Mann nach einem Krampfanfall bewusstlos zusammengebrochen und benötigt medizinische Hilfe. Zügig, aber nicht hektisch, macht sich die Besatzung des Rettungshubschraubers „Christoph 22“ bereit. Während Notarzt Christian Jost im Heck Platz nimmt und Pilot Marc Rothenhäusler das erste Triebwerk startet, kontrolliert Notfallsanitäterin Claudia Reich routiniert den Helikopter: Alles ist fest und sicher verschlossen, das Triebwerk läuft einwandfrei. Auf ihr kurzes Handzeichen hin startet der Pilot das zweite Triebwerk. Daumen hoch, auch hier ist alles in Ordnung. Es kann losgehen! Claudia Reich geht als Letzte an Bord. In weniger als zwei Minuten nach dem Alarm ist „Christoph 22“ in der Luft und auf dem Weg zum Einsatzort.**

Würde man vom Bundeswehrkrankenhaus mit dem Rettungswagen nach Günzburg fahren, wäre man etwa 30 Minuten unterwegs. „Christoph 22“ erreicht den Einsatzort schon nach sechs Minuten. Die Freiwillige Feuerwehr hat den Parkplatz des Supermarktes zwar bereits weiträumig abgesperrt, doch Claudia Reich untersucht die Landeumgebung trotzdem mit geübtem Blick. „Seit wir die neue Maschine im Einsatz haben, muss man noch etwas mehr aufpassen“, erklärt sie. „Die hat ziemlich Power. Da fallen durch den Downwash schon mal Mülltonnen um.“ Reich ist als speziell ausgebildete Notfallsanitäterin mit fliegerischen Aufgaben, im Fachjargon HEMS TC (Helicopter Emergency Medical Services Technical Crew Member) genannt, im Einsatz auf dem Hubschrauber. Sie sorgt heute in Günzburg dafür, dass nichts und niemand bei der Landung in Mitleidenschaft gezogen wird – mit offener Tür, so hat sie alles um und unter dem ADAC Rettungshubschrauber besser im Blick. Als „Christoph 22“ sicher gelandet ist, schnappen sich Christian Jost und Claudia Reich den 15 Kilogramm schweren Ausrüstungsrucksack und machen sich im Laufschrift auf den Weg in den Supermarkt. Gemeinsam mit der Besatzung des mittlerweile angekommenen Rettungswagens



**Ich bin mit dafür verantwortlich, dass der Heli sicher starten und landen kann.“**

Claudia Reich





**Oben** Claudia Reich rennt zum Einsatzort.

**Mitte links** Die beiden Teams bereiten gemeinsam den Transport des Patienten im Rettungswagen vor.

**Mitte rechts** Der Patient wird versorgt.

**Unten** Auch wenn diesmal kein Patient an Bord war, steht der Rettungswagen bei der Landung des Hubschraubers immer bereit, um den Patienten sofort in das Bundeswehrkrankenhaus transportieren zu können.

# Meins Deins Unsers

## Deins

Wir sind nicht nur in besonders schweren Fällen unterwegs, sondern eine ganz normale Rettungscrew mit einem besonderen Transportmittel. Unsere Patienten können sicher sein, dass wir in jedem Fall unser Bestes geben, um ihnen in Notsituationen zu helfen.

## Meins

Durch die zivil-militärische Kooperation zwischen der ADAC Luftrettung und der Bundeswehr in Ulm kann ich im Inland in der zivilen Luftrettung tätig sein – für mich ein Traumjob! Die Einsätze auf „Christoph 22“ sind spannend und abwechslungsreich. Ich weiß nie, was mich an einem Tag erwartet. Die medizinischen Anforderungen sind hoch und genau das reizt mich. Die Arbeit mit der ADAC Luftrettung ist für mich eine tolle Möglichkeit zur persönlichen Entwicklung und Weiterbildung.

## Unsers

„Christoph 22“ trägt als eine von 36 Stationen zur flächendeckenden Abdeckung der Luftrettung in Deutschland bei. Die ADAC Luftrettung gewährt schnelle medizinische Hilfe und macht die Einhaltung der Hilfsfrist in einigen Gebieten erst möglich.

versorgen sie den Patienten. Alles läuft ruhig und professionell ab, die Zusammenarbeit mit den anderen Rettungskräften ist reibungslos. Es besteht keine akute Lebensgefahr, der Patient wird daher mit dem Rettungswagen ins Krankenhaus transportiert. „Wenn der Rettungshubschrauber im Anflug ist, denken die meisten Menschen, es sei etwas besonders Schlimmes passiert“, sagt Claudia Reich auf dem Rückflug. „Vom medizinischen Standpunkt aus gesehen, machen wir aber nichts anderes als die bodengebundene Rettung. Wir sind nur schneller. Unsere Hauptaufgabe ist es, als Notarztzubringer innerhalb der Hilfsfrist von 15 Minuten am Einsatzort zu sein. In ländlichen Gebieten ist der Hubschrauber da oft die einzige Möglichkeit diese einzuhalten.“

Zurück auf der ADAC Station in Ulm steht Schreibtischarbeit an, das abschließende Protokoll nach dem Einsatz muss sein. Dazu gibt es Kaffee und die erste Brezel des Tages. Brötchen und Grundversorgung im Kühlschrank organisieren die Kollegen untereinander, im Sommer wird auf der Terrasse vor der Wache gegrillt. Geflogen wird von Sonnenaufgang bis -untergang, da verbringen Piloten, Notärzte und Rettungspersonal im Sommer schon mal über zwölf Stunden pro Tag miteinander. Die Crews des „Christoph 22“ sind daher eingespielte Teams – in besonderer Zusammensetzung: Die

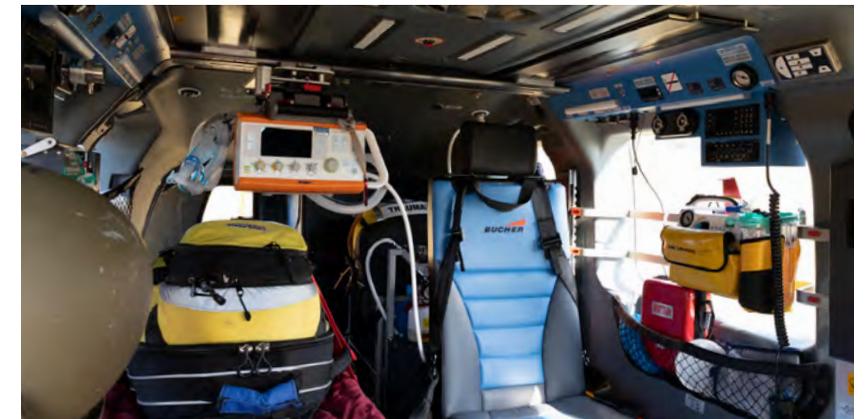
ADAC Luftrettungsstation Ulm wird in einer zivil-militärischen Kooperation zwischen der ADAC Luftrettung und dem Bundeswehrkrankenhaus Ulm betrieben. Die Piloten sind Mitarbeiter der ADAC Luftrettung, die auch den Hubschrauber stellt. Die Notärzte und die Notfallsanitäter kommen von der Bundeswehr.

Claudia Reich ist Hauptfeldweibel im Zentralen Sanitätsdienst der Bundeswehr, was beim Einsatz auf dem Helikopter aber nur durch die Dienstgradabzeichen ihres orangenen Overalls verraten wird. Auf „Christoph 22“ ist die 32-jährige in einer Doppelfunktion tätig. Bei Start und Landung sowie in der Luft bildet sie zusammen mit dem Piloten die fliegerische Besatzung. „Ich bin mit dafür verantwortlich, dass der Heli sicher starten und landen kann. Es dürfen keine Klappen offen sein und die Triebwerke müssen einwandfrei laufen. Während des Fluges unterstütze ich Marc bei der Navigation, übernehme den Funkverkehr und kontrolliere den Luftraum um uns. Der Pilot kann den Landeplatz unter dem Helikopter nicht direkt sehen, daher bin ich sozusagen die ‚Einparkhilfe‘ und habe z.B. Stromleitungen, Passanten oder Radfahrer im Blick. Am Einsatzort bin ich dann Notfallsanitäterin und kümmere mich zusammen mit dem Notarzt um den Patienten“, erklärt Claudia Reich.

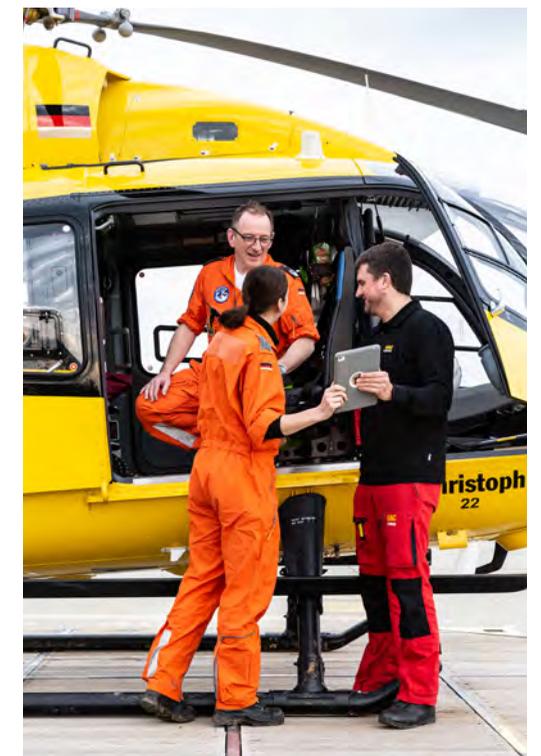


Wenn Claudia Reich von ihrem Job als Notfallsanitäterin spricht, merkt man, dass sie in ihrem Element ist. Schon früh ist für die gebürtige Weimarerin klar, dass sie Sanitäterin werden will – den Weg dahin hat sie genau im Kopf: Mit 18 Jahren verpflichtet sie sich bei der Bundeswehr. „Meine Mutter war bei dem Gedanken an Auslandseinsätze nicht wirklich begeistert“, erinnert sich Claudia Reich und schmunzelt. „Aber genau das hat mich gereizt. Ich bin kein Typ für Routine und Alltagstrott.“ Nach der Grundausbildung absolviert sie die Ausbildung zur Rettungsassistentin, danach ist sie in Schwanewede stationiert und arbeitet im Personal- und Materialmanagement. „Dort war ich nur während der Auslandseinsätze in der Rettung tätig. Das war mir zu wenig“, erzählt sie. Als die Einheit in Schwanewede aufgelöst wird, bewirbt sich Claudia Reich daher gezielt am Bundeswehrkrankenhaus in Ulm. „Das war eine der besten Entscheidungen meiner Karriere. Das Bundeswehrkrankenhaus ist ins zivile Gesundheitsnetz eingebunden. Hier bin ich mal in der Notfallaufnahme, mal im Schockraum, mal im Rettungsdienst unterwegs – diese Abwechslung macht für mich den Reiz an meinem Beruf aus.“

Auf ihre Einsätze mit der ADAC Luftrettung ist Claudia Reich besonders stolz. Denn für den Dienst auf „Christoph 22“ kann man sich nicht bewerben – er ist im wahrsten Sinne des Wortes eine Berufung. Oberstarzt Prof. Dr. Matthias Helm, klinischer Direktor der Klinik für Anästhesie, Intensiv-, Notfallmedizin und Schmerztherapie und Leitender Hubschrauberarzt „Christoph 22“, schlug die Notfallsanitäterin vor, als eine Stelle in der Luftrettung frei wurde. „Auf seine Frage, ob ich beim ADAC mitfliegen will, habe ich nur geantwortet, dass ich die Frage überhaupt nicht verstehe“, lacht sie. „Natürlich wollte ich! Der Dienstposten hier ist das Nonplusultra! Für die Luftrettung vorgeschlagen zu werden bedeutet, dass ich meinen Job super mache, nicht nur im medizinischen, sondern auch im menschlichen Sinne.“ Für ihren Einsatz auf „Christoph 22“ absolviert Claudia Reich nach einigen Probeflügen –



**Rechts unten** Die komplette Crew: Notfallsanitäterin/HEMS TC Claudia Reich (links), Notarzt Christian Jost (hinten) und Pilot Marc Rothenhäusler (rechts).



**„Der Dienstposten hier ist  
das Nonplusultra!  
Für die Luftrettung vorgeschlagen  
zu werden bedeutet,  
dass ich meinen Job super mache,  
nicht nur im medizinischen,  
sondern auch im menschlichen  
Sinne.“**

Claudia Reich

„Man muss das Fliegen ja auch vertragen“, lacht sie – eine zehntägige Weiterbildung zur HEMS TC bei der ADAC Luftrettung. Sie lernt Wetter- und Instrumentendaten zu interpretieren, büffelt Flugrecht und Hubschrauber-technik. Einmal im Jahr besucht sie die Fortbildungskurse der ADAC HEMS Academy, trifft Kollegen und besucht Schulungen.

In Notsituationen helfen zu können und medizinische Höchstleistungen zu erbringen, treibt Claudia Reich an. Ihre Erfahrungen aus den Auslandseinsätzen in Afghanistan, im Senegal, dem Niger und dem Kosovo kommen der Soldatin auch in der zivilen Rettung zugute: die Notfallsanitäterin bringt so schnell nichts aus der Ruhe. Auch wenn um sie herum viel los ist, bleibt sie hochkonzentriert, bestimmt und freundlich. „Mit einigen Geräten und Behandlungsmethoden haben wir als Soldaten etwas mehr Routine als die zivilen Kollegen“, erklärt sie. „Trotzdem gibt es für mich immer noch Einsätze mit besonderen Herausforderungen, zum Beispiel ein Luft-röhrenschnitt. Den habe ich bisher nur einmal mit Christian zusammen durchgeführt. Erfolgreich – der Patient hat sich erholt! Auf solche Einsätze ist man dann doch stolz.“ Hin und wieder stößt aber auch die beste Medizin an ihre Grenzen. Besonders schwere Kindernotfälle oder die Entscheidung, eine Reanimation abubrechen, lasten schwer auf der Crew von „Christoph 22“. „Man muss sich im Klaren darüber sein, dass wir nicht alle retten können, auch wenn wir unser Bestes geben. Manche Verletzungen sind einfach zu schwer. Es hilft, diese Erlebnisse nachzubesprechen, um solche Fälle zu verarbeiten und abschließen zu können“, sagt Claudia Reich.

An diesem Donnerstag ist „Christoph 22“ insgesamt sechsmal im Einsatz. Zwischen den Flügen füllt Claudia Reich die Ausrüstung im Helikopter auf, kontrolliert die Bestände und bestellt Ausrüstung nach. Auch der Tank von „Christoph 22“ muss gefüllt werden. „Nicht alle Tage sind so ruhig. Es gibt auch Schichten, in denen wir fast gar nicht aus der Luft kommen.“ Doch egal wie der Tag abläuft – wenn Claudia Reich am Abend nach Hause geht weiß sie, dass sie eine sinnvolle Arbeit geleistet hat: „Das ist ein tolles Gefühl.“



MEIN CLUB UND ICH

### **Was tun, wenn der Rettungshubschrauber kommt:**

Mit der sogenannten Allgemeinerlaubnis dürfen Rettungshubschrauber überall landen, auch auf Privatgelände. Einige Regeln sollten bei Start und Landung eingehalten werden.

- 1.** Die Rotoren verursachen unter dem Helikopter starken Wind in Orkanstärke, den „Downwash“. Lose Gegenstände können umhergewirbelt werden – wer helfen will, räumt die Landefläche frei, **bevor** der Hubschrauber kommt.
- 2.** Bei Landung und Start unbedingt etwa 50 Meter Abstand zum Helikopter halten. Kinder im Blick behalten!
- 3. Keinesfalls** unter dem landenden Hubschrauber hindurch fahren!

Weitere Informationen unter:

[www.luftrettung.adac.de/hubschrauber.de](http://www.luftrettung.adac.de/hubschrauber.de)

Mehr Infos zur ADAC Luftrettung auf  
[www.deinsmeinsunders.de](http://www.deinsmeinsunders.de)



# Rund um die Uhr gegen den Stau

Baden-Württemberg setzt 2019 verstärkt auf 24-Stunden-Baustellen.

Text: Julian Häußler

Eine Platzierung unter den ersten drei einer Rangliste löst für gewöhnlich große Freude bei den Beteiligten aus. Weniger der Fall war das bei der Anfang dieses Jahres erschienenen ADAC Staubilanz für 2018: Hier lag Baden-Württemberg erneut auf dem dritten Platz der am höchsten mit Fahrzeug-Stillstand belasteten Bundesländer. Einzig in Nordrhein-Westfalen und in Bayern mussten sich die Autofahrer noch mehr gedulden.

Zu den Hauptursachen für die großen Staumengen auf Autobahnen gehören Baustellen. Vor allem aufwendige Maßnahmen, wie die Erneuerung der Fahrbahndecke, sorgen in stark befahrenen Abschnitten für teilweise große Verkehrsbehinderungen. Als mögliche Lösung zur Verkürzung der Bau- und damit der Stauzeiten bieten sich 24-Stunden-Baustellen an. Diese plant das Verkehrsministerium auch in Baden-Württemberg, wo die Verkehrsbelastung auf Autobahnen weit über dem Bundesdurchschnitt liegt. Die Straßenbaubehörden sollen größere Baumaßnahmen an belasteten Autobahnen künftig vermehrt für einen 24-Stunden-Betrieb ausschreiben.

Bisher kam diese Maßnahme nur vereinzelt zum Einsatz. Im Sommer 2018 wurde beispielsweise die Fahrbahndeckenerneuerung auf der A 5 bei Ettligen als 24-Stunden-Baustelle durchgeführt. Ebenso findet die Sanierung des Engelbergtunnels der A 81 bei Leonberg rund um die Uhr statt. Hingegen laufen kleinere Baumaßnahmen an Wochenenden schon jetzt grundsätzlich im 24-Stunden-Betrieb.

Der ADAC hatte sich bereits im Sommer 2018 in Gesprächen mit dem Verkehrsministerium und der Bauwirtschaft für einen vermehrten

## Geplante 24-Stunden-Baustellen in Baden-Württemberg

An diesen Autobahnabschnitten wird 2019 rund um die Uhr gearbeitet.



Einsatz von 24-Stunden-Baustellen ausgesprochen. Denn durch eine Verkürzung der Bauzeiten sinkt auch die Beeinträchtigung der Verkehrsteilnehmer. Nachteil: Der Betrieb rund um die Uhr verkürzt zwar die Bauzeit, er verursacht aber weitaus höhere Kosten. Die Ausleuchtung bei Dunkelheit, die Mehrarbeitszuschläge im Schichtbetrieb und ein höherer Personalbedarf gehen ins Geld. Insgesamt liegt nach Ansicht des ADAC aber der volkswirtschaftliche Nutzen bei hochbelasteten Autobahnen über dem betriebswirtschaftlichen Mehraufwand. Denn Staus kosten nicht nur Nerven, sondern vor allem Kraftstoff und Zeit. Gerade für Logistikunternehmen ergibt das pro Jahr erhebliche wirtschaftliche Belastungen.

Auf welchen Abschnitten dürfen Autofahrer 2019 in Baden-Württemberg nun mit beschleunigten Bauzeiten rechnen? Laut Verkehrsministerium ist für die Arbeiten auf der Autobahn 5 bei Ladenburg und St. Leon-Rot (beide Rhein-Neckar-Kreis) sowie an der A 8 am Dreieck Karlsruhe bei Bergwald der Betrieb rund um die Uhr geplant. Ebenso auf der A 6, die bei Öhringen (Ortsteil Möhrig) auf einer Länge von drei Kilometern eine neue Fahrbahndecke bekommt. Bis 2021 soll die Zahl der 24-Stunden-Baustellen in Baden-Württemberg schrittweise auf 15 Projekte erhöht werden. Schneller wird es nicht gehen. Denn die ohnehin voll ausgelastete Bauwirtschaft braucht die Zeit, um die dafür notwendigen personellen und technischen Kapazitäten aufzubauen.

Autofahrer dürfen also in den kommenden Jahren an manchen Stellen auf weniger Staus hoffen. Hoffentlich in Zukunft mit weniger hinderlichen Baustellen auf der Strecke.

## ADAC Staubilanz Baden-Württemberg 2018

Vergangenes Jahr gab es nach der ADAC Staustatistik im Südwesten Deutschlands insgesamt 207.118 Kilometer Stau, eine Steigerung von mehr als sechs Prozent im Vergleich zu 2017 (195.001 Kilometer). Berechnet man die Staukilometer pro Kilometer Autobahn, so war der staureichste Streckenabschnitt 2018 in Baden-Württemberg die A 6 zwischen Heilbronn und Mannheim. Das bedeutet im bundesweiten Vergleich den zweiten Rang, lediglich auf der A 3 bei Passau (hauptsächlich wegen Grenzkontrollen) stand der Verkehr häufiger still. Platz vier im bundesweiten Stauranking belegt der A-8-Abschnitt zwischen Karlsruhe und Stuttgart, der A-5-Abschnitt zwischen Heidelberg und Karlsruhe liegt auf Platz sieben.



**Rechte Seite** Ein eingespieltes Team: Walter Dreher (links) und Rainer Herrmann.

## Kameras vorn und hinten, die Augen überall

Zwei Kommissare aus Laupheim verfolgen Verkehrssünder mit einem Videofahrzeug.



Text und Fotos: Christian Schreiber

Polizeihauptkommissar Rainer Herrmann lässt eine Mutter mit Kinderwagen über die Straße in Laupheim. Die Frau nickt freundlich und blickt dem gemütlich wegerollenden Wagen hinterher. Was die Passantin nicht ahnen kann: Zehn Minuten später wird der besonnene Polizeibeamte mit 180 Sachen einen weißen Golf verfolgen.

Herrmann und sein Kollege Walter Dreher jagen Verkehrssünder. Jeden Tag sind sie auf der Straße, stoppen Auto- und Motorradfahrer, die zu heftig auf die Tube drücken, zu dicht auffahren, mit dem Handy hantieren. Ihre Dienststelle in Laupheim zählt zum Polizeipräsidium Ulm, das Einsatzgebiet reicht von Biberach bis Wendlingen. Das Duo fährt eines von zwei Spezialfahrzeugen mit Tarnkennzeichen. Kamera vorne, Kamera hinten, die Augen überall.

Der weiße Golf fliegt auf der zweispurigen B 30 von hinten heran. Herrmann hat ihn im Rückspiegel be-

reits erfasst, gibt seinem Kollegen das Kommando, die Videoaufzeichnung zu starten. Wumms. Schon überholt. Herrmann geht sofort auf die linke Spur und drückt das Gaspedal durch. Das Schild am Fahrbahnrand zeigt 120, der Tacho 160, 170, 180. „Den haben wir“, sagt Herrmann und macht die blauen Lichter am Grill an. Über die Windschutzscheibe flirrt: „Stopp Polizei.“ Der Golf brems ab. Zehn Minuten später sitzt der Raser auf einem Parkplatz auf dem Beifahrersitz des Polizeiautos und begutachtet seine Fahrt auf dem Videomonitor. „Das sieht nach Fahrverbot aus“, erklärt Herrmann dem jungen Mann. „Damit haben Sie nicht nur sich, sondern auch andere gefährdet.“

Der Verkehrssünder gibt alles zu, unterschreibt das Protokoll und entschuldigt sich. „Ich weiß, dass ich zu schnell war.“ Er habe einen wichtigen Termin, sei spät dran. Herrmann geht dazwischen, an diesem Punkt kann man sich als Verkehrssünder um



Die Zentrale Bußgeldstelle registrierte im vergangenen Jahr auf den Autobahnen in Baden-Württemberg:

**796.000 Verkehrsverstöße, davon**

**knapp 700.000 für zu schnelles Fahren,**

**50.000 Verkehrsteilnehmer ohne den gebotenen Abstand,**

**10.000 Fahrer mit Handy am Ohr.**

**17.000 Menschen mussten ihren Führerschein abgeben.**



**Fahrverbote wirken,  
die tun den Leuten weh.“**

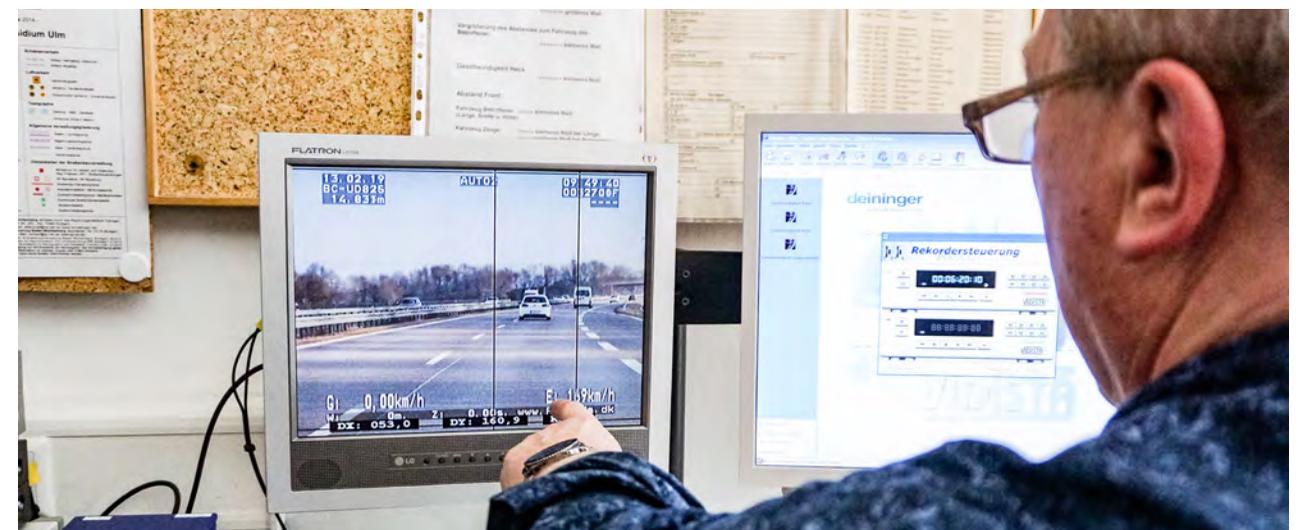
Walter Dreher,  
Polizeihauptkommissar

Kopf und Kragen reden. „Dann müssten wir Ihnen ja Vorsatz unterstellen. Das würde bei der Bußgeldstelle schwer wiegen.“ Der Mann verstummt.

Herrmann und Dreher sind keine Racheengel. Sie stellen Sünder, aber sie urteilen nicht. Sie zeigen auf, was war und erklären die Folgen: wie hoch die Geldstrafe ausfällt, wie viele Punkte es gibt, ob ein Fahrverbot droht. Sie zeigen kein Mitleid, haben aber Verständnis, wenn jemand um seinen Führerschein bangt. Und sie versuchen in jedem Fall, die erappten Fahrer dazu zu bringen, sich das Video anzuschauen. „Das wirkt, es ist eine gute erzieherische Maßnahme. Die Leute denken drüber nach, was sie falsch gemacht haben“, sagt Dreher. Als der Fahrer wieder in seinen Golf steigt, fragt er noch, wie man Punkte wieder abbauen kann. Dreher lächelt milde. „Es wäre uns lieber, wenn Sie in Zukunft Ihre Fahrweise anpassen würden.“

Später sitzt Dreher, der seit 39 Jahren bei der Verkehrspolizei arbeitet, im Auswertungsraum seiner Dienststelle in Laupheim. Er überspielt die Videos der heutigen Verkehrssünder. Die Bilanz nach dreieinhalb Stunden Einsatz, bei dem allerdings dichter Verkehr und Stau auf der Autobahn herrschte: drei Raser und ein Drängler, der extrem dicht aufgefahren ist. Ein Golf, ein Mercedes, ein Passat, ein Audi. Zwei Männer, zwei Frauen, Jüngere und Ältere. „Ein Abbild unserer Gesellschaft“, sagt Dreher.

Er muss nun jeweils den exakten Verstoß ermitteln. Das ist bei einer Videoaufzeichnung nicht ganz einfach, denn der Beamte weiß immer nur, wie schnell er und sein Kollege waren, aber nicht, was der Sünder auf dem Tacho hatte. Er muss den Abstand zwischen den Fahrzeugen berücksichtigen. Ist er größer oder kleiner geworden? Wenn ein Auto Gas gibt und





**In grenzwertige  
Situations kommt  
man selten.  
Der Jagdtrieb darf  
nicht durchschlagen.  
Wir können und  
wollen nicht auf  
Biegen und Brechen  
verfolgen.“**

Rainer Herrmann,  
Polizeihauptkommissar

sich entfernt, erscheint es im Video kleiner. Eine komplexe Formel berücksichtigt diesen und viele weitere Faktoren und errechnet die Durchschnittsgeschwindigkeit des Sünders. „Das ist nicht wie bei einer Blitze, die in dem Moment zuschlägt, wo man durchfährt. Wir ermitteln die Durchschnitts- und nicht die Spitzengeschwindigkeit. Das ist natürlich zum Vorteil des Fahrers.“ Hinzu kommt ein Toleranzabzug von mindestens fünf Prozent. Beim Golf steht am Ende eine Geschwindigkeitsübertretung von 44 Stundenkilometern. Macht 160 Euro, zwei Punkte und einen Monat Fahrverbot.

Die Zentrale Bußgeldstelle registrierte im vergangenen Jahr allein auf den Autobahnen in Baden-Württemberg 796.000 Verkehrsverstöße. Knapp 700.000 davon waren auf zu schnelles Fahren zurückzuführen. 50.000 Verkehrsteilnehmer haben nicht den gebotenen Abstand eingehalten, 10.000 Fahrer wurden mit Handy am Ohr erwischt. 17.000 Menschen mussten ihren Führerschein abgeben. „Fahrverbote wirken, die tun den Leuten weh“, sagt Dreher. Er ist sich sicher, dass die meisten gemäßigt unterwegs sind, wenn sie ihren Führerschein danach zurückbekommen.

Dreher und Herrmann wissen, dass sie nur die Spitze des Eisberges abarbeiten. Hinzu kommt, dass sie angehalten sind, kleine Sünder von der Angel zu lassen. Herrmann: „Sonst würden wir gar nicht hinterherkommen. Wir müssen uns auf die gravierenden Fälle konzentrieren.“ Erst bei Verstößen ab 21 Stundenkilometern ziehen sie einen Fahrer raus. Ab dieser Grenze sammeln die Sünder Punkte in Flensburg. „Aber wir haben ja noch unsere Kollegen, die mit mobilen Messstationen unterwegs sind oder auch den Fahrzeugabstand an Brücken messen“, merkt Herrmann an.

Bleibt noch die Frage, wie riskant der Job ist, mit einem 300 PS-Auto Verkehrssünder zu verfolgen? „In grenzwertige Situationen kommt man selten“, erklärt Herrmann. „Der Jagdtrieb darf nicht durchschlagen. Wir können und wollen nicht auf Biegen und Brechen verfolgen.“ Regelmäßige Sicherheitstrainings auf dem Hockenheimring helfen, das Auto zu beherrschen. „Und wir sind täglich auf der Straße. Das ist das beste Training.“ Mulmig sei ihm nur einmal gewesen: Da verfolgten er und Dreher mit 200 Sachen einen Raser auf einer einspurigen Landstraße. „Das muss man erst verdauen“, bemerkt Dreher. „Jedenfalls ist es schön, wenn man nach der Arbeit entspannt nach Hause fahren kann und den Fuß nicht voll aufs Gaspedal stellen muss.“



**Touristische Ausfahrt oder  
anspruchsvolle Gleichmäßigkeitsrallye**

**Die Oldtimerrallye unterwegs  
durch den Schwarzwald  
mit Zentrum in Freudenstadt.**

Informationen unter [wuerttemberg-historic.de](http://wuerttemberg-historic.de)

# Fahrverbot – Was nun?

In der Technischen Beratung des ADAC Württemberg häufen sich die Anfragen zum Diesel-Fahrverbot in Stuttgart.

Text: Julian Häußler

Seit Jahresbeginn dürfen Dieselaautos der Euronorm 4 und schlechter nicht mehr in Stuttgart fahren. Bei den Technik-Experten des ADAC Württemberg stehen deswegen die Telefone nicht mehr still. „Momentan drehen sich 80 bis 90 Prozent unserer Gespräche um das Fahrverbot“, sagt Christian Schäfer, Abteilungsleiter Mobilität und Technik. Täglich gehen bis zu 80 Anrufe der Mitglieder bei ihm und seinen drei Kollegen in Stuttgart ein.

Die meisten Menschen seien sehr angespannt und teilweise richtig aufgebracht. „Die Gespräche verlaufen häufig äußerst emotional“, berichtet Schäfer. Zudem gebe es manche, die einfach nur Dampf ablassen möchten. Doch alle verbinde eine große Verunsicherung: „Welches Fahrzeug kann ich zukunftsicher fahren?“

Wer mit dem Gedanken spielt, seinen alten Diesel zu verkaufen, steht oft vor hohen Hürden. „Diese Fahrzeuge haben massiv an Wert verloren und durch das Internet sind alle Preise transparent“, sagt Schäfer. Sein Rat an Besitzer von Euro 5-Dieseln, die eine Ausweitung des Fahrverbots fürchten: „Warten Sie eine eventuelle Hardware-Nachrüstung noch ab, das könnte ein Licht am Ende des Tunnels sein.“ Wer seinen nachgerüsteten Diesel dann doch verkaufen wolle, der habe zumindest die Chance auf einen geringeren Wertverlust.

Ein Großteil der vom Fahrverbot Betroffenen entscheidet sich für den Umstieg auf einen Benziner. Im Beratungsgespräch stellt sich oft heraus, dass diese Variante für die meisten Dieselfahrer vom Nutzungsprofil her auch schon vorher sinnvoll gewesen wäre.

Wer die Möglichkeit hat, dem empfiehlt Schäfer sich über einen alternativen Fahrweg mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zu informieren. Gerade für Pendler kann das eine sinnvolle Alternative zum Auto darstellen. Regelmäßig taucht in der Technischen Beratung des ADAC Württemberg die Frage nach einer Ausnahmeregelung

auf. Die Grenzen hierfür sind allerdings sehr eng gesteckt. So können Schichtarbeiter eine Ausnahmegenehmigung beantragen, wenn sie nachweisen können, dass sie mit öffentlichen Verkehrsmitteln nicht zur Arbeit kommen. Gleiches gilt für Patienten bei regelmäßigen Arztbesuchen, etwa Dialysebehandlungen. Wer ein Wohnmobil mit Abgasnorm 4 besitzt, kann ebenfalls auf eine Ausnahme hoffen. „Hier muss man allerdings nachweisen, dass man sein Wohnmobil rein für die Fahrt in den Urlaub nutzt“, erklärt Schäfer.

Diesen September wird es spannend für alle Fahrer von Euro 5-Dieseln. Dann soll die Entscheidung darüber fallen, ob auch für diese Fahrzeuge ein Fahrverbot in Stuttgart kommen wird. Dies könnte ab Januar 2020 gelten, wenn sich die Stickstoffdioxid-Werte 2019 nicht deutlich verbessern. Auf Christian Schäfer und seine Kollegen wartet voraussichtlich wieder ein beratungsintensiver Herbst.



Christian Schäfer, Abteilungsleiter Mobilität und Technik



## Die wichtigsten Fragen und Antworten zum **Diesel-Fahrverbot** in Stuttgart

### Welches Gebiet ist vom Fahrverbot betroffen?

Das Fahrverbot betrifft die derzeitige Umweltzone Stuttgart. Weitere Fahrverbote für die umliegenden Gebiete und Städte sind derzeit nicht in Planung.

### Gilt das Fahrverbot ganzjährig oder nur bei Feinstaubalarm?

Das Fahrverbot gilt ganzjährig und ist nicht zeitlich eingeschränkt.

### Wie erkenne ich in meinem Fahrzeugschein, welche Schadstoffklasse mein Fahrzeug hat?

In der seit Oktober 2005 geltenden Zulassungsbescheinigung Teil 1 weist der Punkt 14 darauf hin. Im bis dahin gültigen alten Fahrzeugschein finden Autofahrer die Info unter Punkt 1.

### Wie wird das Fahrverbot kontrolliert?

Die Kontrolle des Fahrverbots ist sowohl im Rahmen allgemeiner Verkehrskontrollen als auch bei der Überwachung des ruhenden Verkehrs in der gesamten Umweltzone Stuttgart möglich.

### Was passiert wenn ich das Fahrverbot missachte?

Wenn Sie eine Umweltzone verkehrswidrig befahren oder Ihr Fahrzeug der Dieselnorm Euro 4 oder schlechter in einer Umweltzone parken, wird Ihnen eine Strafe in Höhe von 80 € auferlegt.

### Gibt es Möglichkeiten, mein Euro 4/IV Dieselfahrzeug nachzurüsten?

Eine Nachrüstung zur Senkung des Stickoxid-Ausstoßes ist zwar grundsätzlich technisch möglich, aber zumindest für ältere Fahrzeuge meist unwirtschaftlich. Es ist daher sehr unwahrscheinlich, dass Nachrüsterunternehmen solche Systeme flächendeckend auf den Markt bringen werden.

### Gibt es Möglichkeiten, mein Euro 5/V Dieselfahrzeug umrüsten zu lassen?

Derzeit gibt es noch nicht die Möglichkeit, Euro 5 Dieselfahrzeuge umzurüsten. Zwar hat das Bundesverkehrsministerium im Dezember 2018 die technischen Anforderungen für die Zulassung von Hardware-Nachrüstsystemen definiert. Doch vor Sommer 2019 dürften noch keine serienreifen Umrüstsätze auf den Markt kommen.

# Tiefe Täler und hohe Berge

**Geheimtipp Montenegro: ADAC Reise-Experte Rainer Wagner über die touristischen Highlights im kleinen Land an der Adria.**



Photo by Dejan Zakic on Unsplash

**Links** Der Durmitor-Nationalpark, seit 1980 UNESCO-Welterbe.  
**Rechte Seite** Die Bucht Kotor, mit ihrem fjordartigen Charakter.

Text: Julian Häußler

Kroatien ist längst eine der beliebtesten Urlaubsdestinationen der Deutschen. Doch nur wenige Kilometer südlich die Adriaküste hinunter schlummert ein für den Massentourismus noch unentdecktes Land: Montenegro. Der kleine Balkanstaat ist ein sehr ursprüngliches, aber immer mehr aufstrebendes Reiseziel.

Wie der kroatische Nachbar lockt auch Montenegro mit traumhaften Buchten und feinen Sandstränden, etwa im malerischen Ferienort Budva. „Es wäre jedoch viel zu schade, den Urlaub nur an den schönen Stränden zu verbringen“, rät Reise-Experte Rainer Wagner aus dem ADAC Reisebüro in Esslingen. Für ihn zählt ein Besuch im Durmitor-Nationalpark zum Pflichtprogramm. Die atemberaubende Landschaft im Norden des Landes zählt seit 1980 zum UNESCO-Welterbe. Naturliebhaber finden dort nicht nur den höchsten Gipfel Montenegros und zahlreiche saphirblaue Bergseen, sondern auch die tiefste Schlucht Europas. Dort schlängelt sich der Fluss Tara durch ein noch weitgehend naturbelassenes Tal. Abenteuerlustigen Urlaubern empfiehlt ADAC Experte Wagner eine Rafting-Tour durch die Stromschnellen oder eine Fahrt mit der Seilrutsche bei der Tara-Brücke.

Besonders gut hat Rainer Wagner in Montenegro die Bucht von Kotor gefallen. „Der fjordartige Charakter und die steil aufragenden Felswände sind für mich ein absolutes Highlight“, sagt Wagner. Die atemberaubende Bucht im Süden des Landes ist von Berghängen umgeben und zählt genau wie das gleichnamige Städtchen Kotor zum Welterbe der UNESCO. Im hintersten Winkel der Bucht gelegen, gilt die Stadt mit den roten Dächern als eine der schönsten in Montenegro.

Von Kotor aus lohnt sich ein Ausflug zum Nationalpark Lovcen, der zwischen der adriatischen Küste und der Bucht von Kotor liegt. Dort empfiehlt Rainer Wagner eine Wanderung zum Gipfel des Lovcen mit einem Besuch des Mausoleums des berühmten Dichtersfürsten Petar II. Petrovic-Njegos. „Allein die abenteuerliche Straße dorthin ist ein Erlebnis der besonderen Art“, erinnert sich Wagner. Wer es auf die 1.655 Meter hohe Bergspitze geschafft hat, wird mit einer herrlichen Aussicht auf die Bucht von Kotor belohnt.

Auch der Skadar-See mit seiner vielfältigen Fauna und Flora und der beeindruckenden Panoramastraße entlang des Ufers zählt für Reise-Experte Wagner zu den



Photo by George Kedenburg on Unsplash

Geheimtipps. Einst der Sommersitz der montenegrinischen Herrscherfamilien, ist der riesige See nahe der Adriaküste ein echtes Naturjuwel.

Für alle, die Montenegro selbst erkunden wollen, hat Rainer Wagner auch ein paar praktische Tipps im Gepäck. „Bis zu einem Aufenthalt von 30 Tagen reicht der Personalausweis für die Einreise aus“, rät der ADAC Reise-Experte. Das offizielle Zahlungsmittel in Montenegro ist der Euro. Wer mit dem Auto unterwegs ist, sollte tagsüber mit Abblendlicht fahren.



“**Die Bucht von Kotor ist ein absolutes Highlight.**“

Rainer Wagner, ADAC Reise-Experte



## Oldtimer im Depot parken

**Altes Blech kann auch als Wertanlage dienen – 100 000 Euro muss man aber schon kalkulieren.**

Interview: Christian Schreiber

Oldtimer sind nicht nur etwas für Auto-Liebhaber, die ihr Schätzchen streicheln und zu besonderen Gelegenheiten in freier Wildbahn ausführen. Ein klassisches, gut erhaltenes Automobil kann auch eine ertragreiche Geldanlage sein. Vorausgesetzt man bringt das nötige Kleingeld mit, wie Jens Berner von der Südwestbank erklärt. Das Stuttgarter Finanzhaus bringt seit 2010 jährlich den Oldtimer-Index heraus, eine Art DAX für Oldtimer, der die wichtigsten und gefragtesten Modelle samt mittlerem Kaufpreis und Wertentwicklung listet.

### Warum beschäftigt sich eine Bank mit Oldtimern?

Jens Berner: Wir haben uns bereits seit 2005 mit dem Thema befasst, weil wir der Meinung waren, dass Oldtimer eine gute Wertanlage sein können – wohlge-merkt als Beimischung im Depot für vermögende Kunden. Während und nach der Finanzkrise waren Sachwerte sehr stark gefragt. Daher haben wir 2010 den Oldtimer-Index ins Leben gerufen, der seither jährlich aktualisiert wird.

### Welche Oldtimer sind in dem Index vertreten?

Berner: Es handelt sich um 20 verschiedene Fahrzeugtypen. Ungefähr die Hälfte der Fahrzeuge ist seit Beginn ununterbrochen im Index enthalten. Relevant für die Aufnahme in den Index sind die Anzahl der zugelassenen Fahrzeuge und deren aktueller Wert. Preisrückgänge können dazu führen, dass einzelne Fahrzeuge aus dem Index fliegen. Wichtig für uns ist, dass wir sowohl Massenfahrzeuge berücksichtigen als auch Autos, die selten sind und einen



Interviewpartner:  
Jens Berner, Südwestbank

hohen Wert haben. Als Stuttgarter Bank haben wir gleich zu Beginn beschlossen, nur Fahrzeuge von Herstellern aus dem süddeutschen Raum zu berücksichtigen. Dadurch haben wir ohnehin alles Namhafte drin.

### Mit welchem Fahrzeug lässt sich denn ordentlich Kasse machen?

Berner: Wer über einen Oldtimer als Wertanlage nachdenkt, sollte schon über ein Anlagevermögen von einer Million Euro verfügen. Dann kann man 100 000 Euro in einen Oldtimer stecken. Darunter hat es fast keinen Sinn, weil die Fixkosten relativ hoch sind und sonst die Rendite auffressen. Die jährlichen Kosten für Garagenmiete, Versicherung, Unterhalt und so weiter liegen selbst bei einem 100 000-Euro-Auto noch bei drei bis vier Prozent.

### Wie lautet nun Ihr aktueller Anlagetipp?

Berner: Größeres Potenzial sehe ich beim Mercedes 190 SL W121, der in den Jahren 1955 bis 1963 gebaut wurde. Er liegt noch knapp unter der 100 000-Euro-Schwelle und hat in den zurückliegenden Jahren eine relativ konstante Wertentwicklung verzeichnet – in den letzten 13 Jahren verbuchte er eine Wertsteigerung von 167 Prozent. Aber: Sie müssen natürlich die laufenden Kosten abziehen.

### ADAC Oldtimer-Ratgeber 2018/2019 – Das Standardwerk für Oldtimer-Liebhaber

Zu vielen praktischen Themen ist der ADAC Oldtimer-Ratgeber eine für Oldtimer-Freunde unverzichtbare Informationsquelle. Von der Anschaffung über die Pflege und Wartung, von der Restaurierung über Klassifizierungen und Versicherung bis zu Informationen zu den zahlreichen Klassik-Veranstaltungen des ADAC informiert der Ratgeber umfassend.

**Der ADAC Oldtimer-Ratgeber 2018/2019 ist in den ADAC-Geschäftsstellen, bei größeren Oldtimer-Veranstaltungen sowie bei den Messeauftritten von ADAC Klassik erhältlich.**



### Vorteil Oldtimer

#### Kfz-Steuer

Die Steuer richtet sich nicht wie sonst üblich nach Hubraum und Verbrauch. Für einen Oldtimer sind pauschal 191,73 Euro pro Jahr an den Staat zu entrichten. Bei Motorrädern: 46,02 Euro.

#### Versicherung

Nahezu jede Gesellschaft bietet spezielle Policen für Oldtimer, die in der Regel deutlich günstiger sind. Gut zu

wissen: Häufig gelten die verbilligten Konditionen auch schon für sogenannte Youngtimer, also Fahrzeuge, die 20 bis 25 Jahre alt sind.

#### Fahrverbote

Wer einen Oldtimer in originalgetreuem Zustand fährt, kann für ihn ein sogenanntes H-Kennzeichen beantragen. Dafür ist ein Gutachten nötig, das für rund 100 Euro zum Beispiel von Dekra oder TÜV erstellt wird. Damit darf

man in alle Umweltzonen einfahren, eine Feinstaubplakette ist nicht nötig. Das baden-württembergische Verkehrsministerium betont auf Anfrage ausdrücklich, dass Oldtimer mit H-Kennzeichen „von Verkehrsbeschränkungen ausgenommen“ sind. Die Ausnahme gilt auch für die seit Januar in Stuttgart geltenden Diesel-Fahrverbote.



# Eventkalender

## April–Juli

### 6. April 2019

#### 113. MCH/ADAC DMSB-Automobilslalom Heilbronn

Verkehrsübungsanlage Heilbronn

### 7. April 2019

#### 52. ADAC/MCS Slalom Solitude

Verkehrsübungsplatz Solitude  
Leonberg

### 12.–14. April 2019

#### ADAC/MCS Preis der Stadt Stuttgart

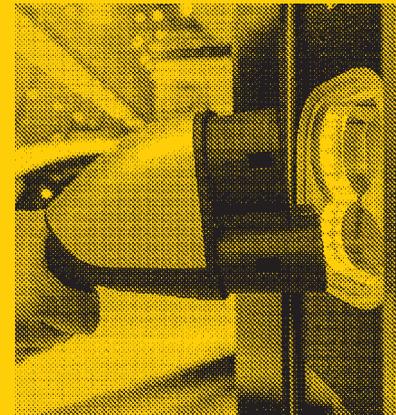
Grand-Prix-Kurs Hockenheim

### 13. April 2019

#### 32. ADAC Ostalbrallye

Abtsgmünd

### 25.–28. April 2019



#### Messe i-Mobility

Viele Informationen rund um die E-Mobilität erhalten Besucher am Stand des ADAC Württemberg auf der i-Mobility. Die Ausstellung für intelligente Mobilität findet vom 25. bis 28. April 2019 auf dem Stuttgarter Messegelände statt und zeigt die neuesten Antriebssysteme. Sie finden die ADAC Technikexperten in Halle 6 an Stand 6D14.

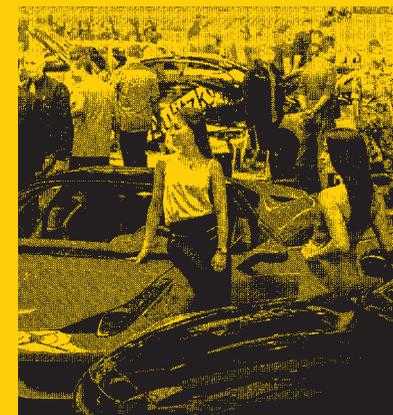
Mehr Infos unter  
[www.messe-stuttgart.de/i-mobility](http://www.messe-stuttgart.de/i-mobility)

### 3.–5. Mai 2019

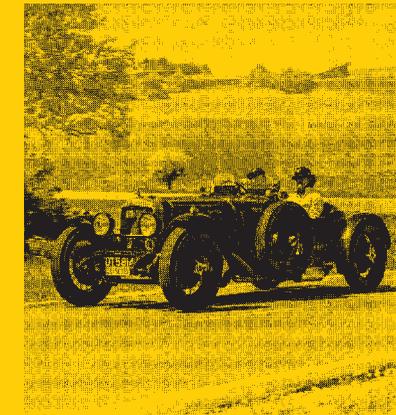
#### Tuning World Bodensee

Vom 3. bis 5. Mai sorgt die Tuning World Bodensee in Friedrichshafen mit mehr als 1.000 Fahrzeugen für Adrenalin im Blut. Der ADAC Württemberg ist mit einem Stand vor Ort und berät die Besucher zu Clubleistungen, Versicherungen und Motorsport.

Mehr Infos unter  
[www.tuningworldbodensee.de](http://www.tuningworldbodensee.de)



### 17.+18. Mai 2019



#### ADAC Württemberg Historic

20 Jahre nach der Premiere im Jahr 1999 kehrt die ADAC Württemberg Historic zu ihren Wurzeln im Nordschwarzwald zurück. Im Zentrum der rund 450 km langen Oldtimer-Rallye steht am 17. und 18. Mai erneut Freudenstadt. Liebhaber klassischer Autos dürfen sich auf über 100 Fahrzeuge freuen.

Mehr Infos zu Strecke und Programm unter [www.wuerttemberg-historic.de](http://www.wuerttemberg-historic.de)

### 25.+26. Mai 2019

#### Internationales 57. Reutlinger ADAC Motocross

Motocross Strecke am Sportpark Reutlingen

### 23. Juni 2019

#### 49. ADAC/SCCS Automobilslalom Solitude

ADAC Verkehrsübungsanlage Solitude



Aktuelle Termine  
und Veranstaltungen finden Sie  
auf unserem Blog.



**Unten** Horst Randecker am Steuer des Porsche 356 SC Cabrio, als Beifahrer sein Sohn Robin, im Jahr 1998.

## Zurück zu den Wurzeln

Rallye des ADAC Württemberg feiert ihr 20. Jubiläum am Ort des Ursprungs. Zwei Rallye-Enthusiasten blicken zurück und freudig voraus.

Text: Christian Schreiber

Die ADAC Württemberg Historic, eine der beliebtesten Oldtimer-Rallyes im Südwesten, feiert Jubiläum. 1999, vor genau 20 Jahren, ging sie zum ersten Mal in Freudenstadt an den Start. Und dorthin kehrt sie am 17. und 18. Mai 2019 zurück. Zwei Menschen waren damals bei der Premiere dabei, haben fast jede Historic-Rallye erlebt und werden auch in diesem Jahr wieder präsent sein. Sie blicken begeistert zurück und freudig voraus.

Der eine heißt Horst Randecker, ein treuer Teilnehmer, der sich den jährlichen Termin der Veteranen-Fahrt stets dick im Kalender anstreicht. Den anderen kennt fast jeder, der schon einmal mitgefahren ist: Sprecher und Moderator Klaus Lambert, der Details zu jedem Fahrzeug weiß und auch nicht ins Schwitzen kommt, wenn er alle 60 Sekunden ein neues Fahrzeug präsentieren darf. Dabei war die Lage für ihn in den vergangenen 20 Jahren manchmal so unübersichtlich, dass sein Job gleich doppelt schwer war. „Bei einer Zieleinfahrt auf dem Stuttgarter Schlossplatz waren so viele Menschen, dass die einfahrenden Autos die Masse teilen mussten. Hinter den Fahrzeugen hat sich die Menge sofort wieder geschlossen“, erzählt Lambert. Unvergessen bleibt ihm die erste Veranstaltung 1999 in Freudenstadt, als über dem Marktplatz ein Mercedes-Oldtimer an einem Kran hing. „Die wollten, dass ich darunter kommentiere, aber das habe ich lieber nicht gemacht.“

Es ging alles gut und das gilt auch für alle Veranstaltungen, die folgten. Wenngleich der Saarländer so manchen Schreckmoment erlebte: In Lauffen am Neckar streikte seine Anlage beim Start der Fahrzeuge wegen eines Kurzschlusses. „Es war Sonntagmorgen. Niemand konnte uns helfen.“ Lambert düste 250 Kilometer nach

Hause, packte neue Boxen und einen neuen Verstärker ein, und bei der Zieleinfahrt konnte er jeden der 100 Teilnehmer per Mikro begrüßen. Natürlich erinnert sich der heute 73-Jährige gerne an derartige Ereignisse – manchmal ging es auch nur um kleine, herzliche Gesten. So freute er sich jedes Mal über einen Horch-Fahrer, der mit Picknick-Korb unterwegs war und Lambert stets ein Glas Champagner brachte, um die Stimme zu ölen.

Ein funktionierendes Stimmorgan braucht ein Sprecher, um im Minutentakt neue Fahrzeuge zu präsentieren. Und fachlich funktioniert es überhaupt nur so gut, weil Lambert seine Frau an seiner Seite hat. Sobald sie ein neues Fahrzeug bei der Zieleinfahrt erblickt, ruft sie im Tablet die gespeicherten Infos auf und legt sie ihrem Mann vor. Um über jedes Teilnehmer-Fahrzeug etwas erzählen zu können, bedarf es guter Vorbereitung: Vier bis sechs Wochen kalkuliert Lambert dafür ein. „Jede Marke, jedes Modell und jedes Auto hat seine eigene Geschichte. Da gibt es genug zu erzählen.“ Und wenn Lambert eine kleine Verschnaufpause benötigt, wendet er sich an die Fahrer. „Die erzählen dann so viel, dass ich kämpfen muss, um mein Mikro wiederzukriegen.“

Über die Historie der Historic weiß Lambert, der nur eine Veranstaltung verpasste, Bescheid wie kein Zweiter. Dass sie in den Anfangsjahren „ADAC-Rallye Stuttgart Historic“ hieß, war seinen Worten zufolge der Tatsache geschuldet, dass die Württembergische Versicherung eine eigene Rallye austrug und den Namen sozusagen gepachtet hatte. „Irgendwann sind sie ausgestiegen und der ADAC hat sich sofort den Titel geschnappt und die eigene Veranstaltung ADAC Württemberg Historic getauft.“ Es sei phan-



## ADAC Württemberg Historic 2019 – Das Jubiläum

### Zeitplan

**17. Mai 10.30 Uhr:**  
Start 1. Etappe am „Unteren Marktplatz“  
in Freudenstadt

**17.15 Uhr:**  
Sonderprüfung am „Oberen Marktplatz“  
in Freudenstadt

**18. Mai 8 Uhr:**  
Start 2. Etappe („Unterer Marktplatz“)

**ca. 17 Uhr:**  
Zieleinfahrt („Oberer Marktplatz“)

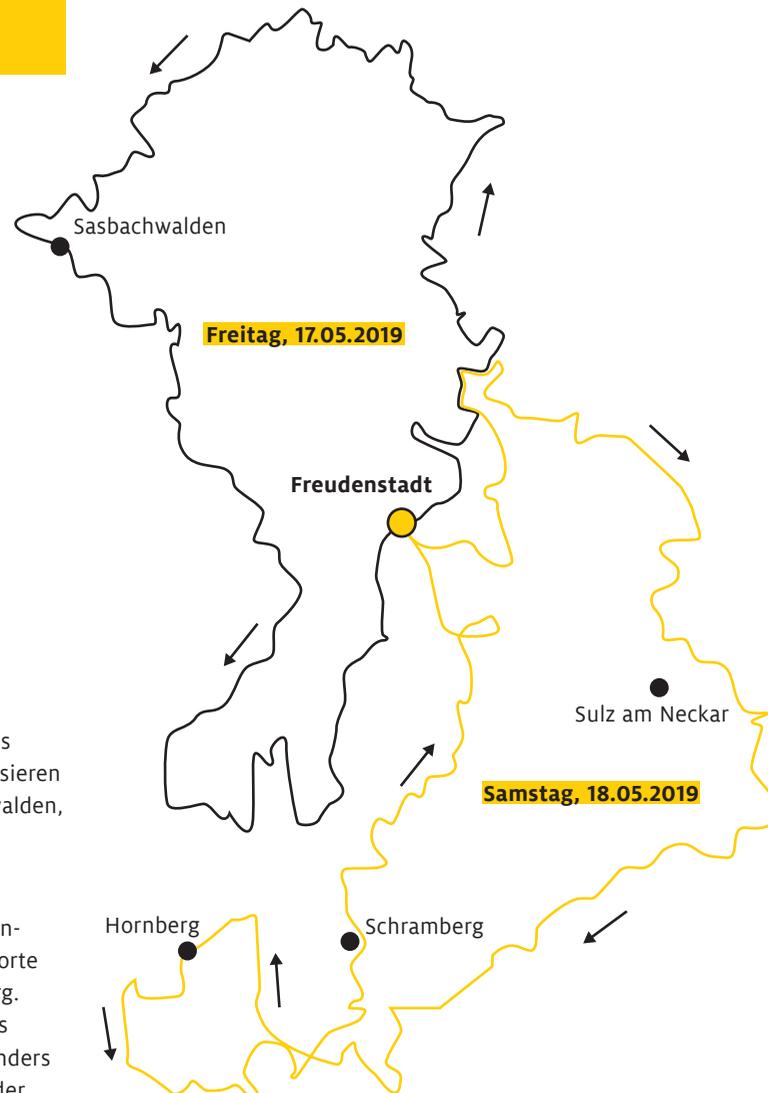
### Strecke

Die erste Etappe am Freitag führt von Freudenstadt aus Richtung Norden durch den Schwarzwald. Mittags pausieren die Oldtimer im Kurhaus „Zum Alde Gott“ in Sasbachwalden, bevor der Freitag mit einer Sonderprüfung am Oberen Marktplatz in Freudenstadt endet.

Am Samstag starten die Teilnehmer erneut von Freudenstadt auf die Strecke Richtung Osten. Über die Pausenorte Sulz am Neckar und Hornberg geht es nach Schramberg. Das traditionsreiche Gelände der Uhrenfabrik Junghans bildet die Kulisse für die dortige Sonderprüfung. Besonders freuen können sich alle Zuschauer auf den Abschluss der ADAC Württemberg Historic, mit der Zieleinfahrt am Oberen Marktplatz in Freudenstadt.

### Teilnahme/Wertungen

Die ADAC Württemberg Historic ist für Fahrzeuge, die 1989 oder früher produziert wurden und somit mindestens 30 Jahre alt sind. Sie besteht aus zwei unterschiedlichen Wettbewerben: Bei der sportlichen Variante müssen die Gleichmäßigkeitsfahrer eine vorgegebene durchschnittliche Geschwindigkeit einhalten. Wer sich für die Touristik-Ausfahrt entscheidet, steht vor der Aufgabe, unterwegs Fragen zu Land und Leuten zu beantworten und Bildmotive aufzuspüren. Dabei stehen Fahrgegnuss und die idyllische Route abseits des großen Verkehrs noch stärker im Fokus. Mehr Informationen unter [www.wuerttemberg-historic.de](http://www.wuerttemberg-historic.de)



tastisch, dass der ADAC Württemberg nun auf so eine „lange Rallye-Tradition“ zurückblicken könne. „Schön, dass dieser Gedanke immer weitergeführt wird. Ich freue mich sehr auf Freudenstadt.“

Das gilt ganz besonders auch für Horst Randecker, schließlich ist die Jubiläums-Veranstaltung ein Heimspiel für den Oldtimerfahrer aus Dornstetten, der bis auf eine Ausnahme alle Veranstaltungen bestritten hat. Mehrfach gewann er den Schönheitswettbewerb der ADAC Württemberg Historic, bei der außergewöhnliche Fahrzeuge prämiert werden. Er war mit Oldtimern wie einem Ferrari Dino oder einem BMW GT am Start, die mit besonderer Originalität und peniblem äußeren Erscheinungsbild glänzten. Kein Wunder, schließlich ist Randeckers Welt bunt, er besitzt eine Firma mit 33 Filialen, die Lacke und Malerzubehör verkauft. Mittlerweile betreibt Randecker zudem noch ein Oldtimer-Geschäft in Dornstetten.

Zum Jubiläum in Freudenstadt hat er sich mit seinem Porsche 356 SC Cabrio angemeldet, jenes Fahrzeug, mit dem er auch 1999 an Start gegangen war. Dieser

Porsche und die damalige Veranstaltung entfachten die Leidenschaft Randeckers. Dabei hätte ihn das Auto fast zur Verzweiflung gebracht, weil er nach dem Kauf mit Erschrecken feststellte: „Die Karosserie war totaler Schrott, zusammengehalten nur von Spachtelmasse. Die Frage war: wegschmeißen und die Einzelteile verkaufen oder komplett neu aufbauen.“ Randecker hat diese Frage eindeutig beantwortet: Das Fahrzeug sieht aus, als sei es gerade vom Band gelaufen. Dieses Ergebnis verdankt der Porsche allerdings der Handarbeit einer Edel-Manufaktur. Details wie das extra gefertigte Holzlenkrad verzücken jeden Autofan. „Ich habe das Motto ausgegeben, nur das Beste einzubauen.“

Ein Glück, dass Randecker 1999 bei der ADAC Württemberg Historic Gefallen am Rallye-Fahren fand und der Porsche seither immer wieder bewundert werden kann. Damals ging Randecker mit seinem Sohn Robin als Beifahrer an den Start, der frisch den Führerschein gemacht hatte. „Wir hatten keine große Ahnung, was zu tun ist. Mein Sohn dachte immer, wir müssen die Fahrzeuge vor



Die erste Veranstaltung 1999 in Freudenstadt, mit dem schwebenden Mercedes-Oldtimer am Kran über dem Marktplatz.



uns überholen.“ Heute heißt Randeckers Beifahrer Dr. Hartmann Lodendorf. „Er ist Zahnarzt und ganz genau mit der Uhr.“ Schließlich geht es bei Prüfungen in der sportlichen Sparte (Gleichmäßigkeitswertung), in der das Duo startet, um Hundertstelsekunden. Bestimmte Abschnitte müssen in einer vorgegebenen Zeit möglichst punktgenau gefahren werden. Es geht nicht um Höchstgeschwindigkeit, sondern um Exaktheit. „Wir haben schon Ehrgeiz und wollen vorne dabei sein“, sagt Randecker. Die Erfolgsliste kann sich sehen lassen, wobei dem Duo trotz Sieg einmal der Preis durch die Lappen ging: Die beiden waren mit besagtem Porsche angetreten, punktgleich mit einem anderen Team. „Wer das ältere Auto hat, ist in diesem Fall der Gewinner.“ Wie es der Zufall wollte, hatten die Gegner ebenfalls einen Oldie von 1964. Folglich wurde der Preis geteilt. Jedes Team erhielt eine Uhr, die Randecker seinem Beifahrer überließ. „Auf der Heimfahrt habe ich dann

festgestellt, dass der Porsche zwar ein 64er-Modell ist, aber trotzdem schon im August 1963 gebaut wurde.“

Rallye Randecker und sein zählender Zahnarzt, der im Countdown-Modus die restlichen Sekunden rückwärts ansagt, bestreiten sieben oder acht Veranstaltungen pro Jahr. Sie loben die ADAC Württemberg Historic für den großen Aufwand, den der ADAC betreibt. „Die regionale Ausrichtung ist einfach toll. Jedes Jahr ein neues Gebiet, das gibt es bei keiner anderen Rallye. So lernt man immer wieder was Neues kennen.“ Und auch deswegen freut sich Randecker auf sein Heimspiel in Freudenstadt. Er ist sich sicher, dass er dank der Rallye neue Ecken und Winkel in seiner Heimat entdecken wird. „Man glaubt immer, zuhause kennt man sich so gut aus. Erst neulich habe ich mich bei einer Rallye, vier Kilometer von meinem Haus entfernt, verfahren.“ Das wird ihm hoffentlich nicht mehr passieren ...



**Unten** Moderator Klaus Lambert (rechts) neben Ehrensportleiter Heinz Weber (2. v. r.) bei der Stuttgarter Historic im Jahr 2000.



Mehr Informationen zur ADAC Württemberg Historic unter [www.deinsmeinsunsers.de](http://www.deinsmeinsunsers.de)

# Nehmen Sie das Steuer in die Hand!

## ADAC Fahrsicherheitstraining.

### Ihr Training. Ihr Erfolg.

Holen Sie das Beste aus sich heraus! Die Experten des ADAC Württemberg stehen dabei an Ihrer Seite.

**Verschenken Sie Gutscheine für ein ADAC Fahrsicherheitstraining!**  
Infos und Gutscheine unter [www.sicherheitstraining-stuttgart.de](http://www.sicherheitstraining-stuttgart.de)



**ADAC**

# Alt, aber oho

Die ADAC Ortsclubs in Württemberg profitieren vom Oldtimer-Boom in Deutschland.



Text: Christian Schreiber

Oldtimer sind beliebt und gefragt: Seit 2010 hat sich die Zahl der Autos mit dem schmeichelnden H-Kennzeichen mehr als verdoppelt. So rollen auf deutschen Straßen fast eine halbe Million historische Fahrzeuge, wenn man klassische Motorräder und Nutzfahrzeuge dazurechnet. Durch Baden-Württemberg kurven immerhin 76.000 Oldies. Zwar sind die Erhebungen nicht topaktuell, da das Kraftfahrtbundesamt nur mit Zahlen zum Stichtag 1. Januar 2018 dienen kann. Aber Medien und Experten sprechen schon lange von einem Boom, der sich auch in der Zahl von Rallyes und touristischen Ausfahrten widerspiegelt.

Teilen die Ortsclubs diese Erfahrungen? Silvia Barthel, Vorsitzende des MSC Herrenberg, organisiert seit mehr als 20 Jahren die „Gäu-Veteranen-Rallye“ ihres Ortsclubs und beurteilt die Entwicklung differenziert. Es habe ein paar Durchhänger-Jahre gegeben, in denen die Fahrer oft doppelt so alt waren als ihre Oldtimer. Das ist vorbei:

„Wir haben eine Generation übersprungen. Jetzt kommen die Enkel mit den Oldtimern ihrer Opas zu uns“, erzählt Silvia Barthel. Die Teilnehmerzahlen will sie nicht als alleinige Gradmesser für den Erfolg einer Rallye gelten lassen. „Es hängt einfach zu viel vom Wetter ab.“ Wenn die Sonne lacht, darf sich der MSC Herrenberg bei seiner alle zwei Jahre stattfindenden Rallye auch mal über 130 Teilnehmer freuen. Wenn's regnet, kommt nur die Hälfte.

Dieses Jahr sollte der Wettergott schon mitspielen, denn die Veranstaltung am 2. Juni fällt mit dem 1250-jährigen Jubiläum von Gültstein zusammen, eines Ortsteils von Herrenberg. Zusätzlich hat Silvia Barthel an diesem Tag ein Maico-Treffen für Besitzer von Oldtimer-Fahrzeugen organisiert, die im schwäbischen Pfäfersingen gebaut wurden. „Wir hoffen, dass sich der eine oder andere dann noch für unsere Rallye anmeldet.“ Die Herrenberger denken sich für jede





**Wir haben eine Generation übersprungen. Jetzt kommen die Enkel mit den Oldtimern ihrer Opas zu uns.“**

Silvia Barthel, Vorsitzende des MSC Herrenberg

Veranstaltung neue Herausforderungen aus. Da kann es schon mal passieren, dass die Teilnehmer bei einem Geschicklichkeits-Test eine Streichholz-Schachtel mit dem rechten Vorderrad überfahren müssen. „Mit dem Auto, das man täglich steuert, ist das vielleicht nicht so schwer. Aber beim Oldtimer, der vielleicht nur fünf oder sechs Mal im Jahr aus der Garage kommt, sieht es ganz anders aus.“ Auch ungewöhnliche und lustige Aufgaben, die nichts mit dem fahrtechnischen Können zu tun haben, müssen bewältigt werden. So flogen schon Hufeisen oder Baumstämme durch die Gegend. „Es muss einfach Spaß machen“, weiß die Ortsclub-Chefin.

Ein bisschen sportlicher Ehrgeiz gehört allerdings auch dazu. So ist die Rallye in Herrenberg Teil des Württembergischen ADAC Historic-Cups, einer von zwei Wettbewerbs-Serien des ADAC Württemberg für Oldtimer. Dabei müssen die Teilnehmer verbindlich bestimmte Prüfungen absolvieren, darüber hinaus haben die Ortsclubs bei der Ausgestaltung aber freie Hand. So achten die Offiziellen des MSC Frickenhausen darauf, bei der eigenen, ebenfalls zum Historic-Cup zählenden und alle zwei Jahre stattfindenden Veranstaltung „immer wieder neue, spannende Aufgaben zu finden“, wie es Iris Haug, Abteilungsleiterin Oldtimer, formuliert. Mit vier bis fünf herausfordernden Prüfungen müssen die Teilnehmer bei der 25. Oldtimer-Rallye „In's Neuffener Tal“ am 19. Mai wieder rechnen. Die Veranstaltung zählt mit mehr als 100 Startern (Iris Haug: „Bei gutem Wetter!“) ebenfalls zu den größeren in Württemberg.

Auch in Frickenhausen führt das wachsende Interesse an betagtem Blech zu kreativen Ideen. So betreibt der Ortsclub „Nachwuchsförderung“ der besonderen Art und bietet eine Victoria 250 und eine Triumph Cornet, beide stolze 65 Jahre alt, kostenlos zum Ausleihen an. Die Motorräder sind an Rallye-Wochenenden während der Hauptsaison heiß begehrt. „Wir müssen immer wieder Absagen erteilen“, sagt Iris Haug. Sie weist aber sogleich daraufhin, dass die beiden Oldies auch außerhalb von Rallyes für private Ausfahrten bereitstehen. Wer Interesse hat, muss nur seinen Führerschein vorzeigen und einen Helm mitbringen. Volltanken vor dem Zurückgeben ist natürlich Pflicht.

Iris Haug, die einen Motorrad-begeisterten Mann hat, würde ja auch gerne mal. Aber sie besitzt keinen entsprechenden Führerschein. Dafür hat sie sich im vergangenen Jahr endlich den Traum erfüllt und sich einen historischen Austin Mini zugelegt. „Der in Mr.-Bean-Bauweise.“ Sie sei fast jedes Wochenende damit zu Oldtimer-Veranstaltungen gefahren. „Man glaubt gar nicht, wie groß das Angebot ist.“

Allein 14 Ortsclubs in Baden-Württemberg haben für 2019 eine offizielle Veranstaltung angemeldet – vom einfachen Treffen bis zur anspruchsvollen Rallye. Das Thema Oldtimer kann auch ein Neuanfang sein, wie das Beispiel des SCW Gerlingen zeigt, der im Oktober 2017 seine erste Rallye veranstaltete und bei der dritten Auflage am 7. April dieses Jahr 70 Teilnehmer anpeilt. Nachdem der Ortsclub den viele Jahre lang zur Verfügung gestellten Parkplatz für seinen Automobil-Slalom nicht mehr nutzen durfte, erfüllte man sich den Wunsch nach einer alternativen motorsportlichen Veranstaltung mit der Gründung der „Strohgäu Klassik Rallye“.



**Oben** Das historische Feuerwehr-Fahrzeug der Freiwilligen Feuerwehr Herrenberg.



#### MSC FRICKENHAUSEN e.V. im ADAC

Seit 1953

**Mitglieder**

326

**Vorsitzender**

Markus Erb

**Angebot**

Enduro // Fahrradturnier //  
Motorradtrial // Oldtimer

**Kontakt**

MSC Frickenhausen e.V. im ADAC,  
Siemensstraße 24 // 72636 Frickenhausen  
[www.msc-frickenhausen.de](http://www.msc-frickenhausen.de)



#### MSC HERRENBERG e.V. im ADAC

Seit 1950

**Mitglieder**

252

**Vorsitzender**

Silvia Barthel

**Angebot**

Lkw Turnier // Kartslalom //  
Oldtimerausfahrten

**Kontakt**

MSC Herrenberg e.V. im ADAC  
Weißdornstraße 13 // 71083 Herrenberg  
[www.msc-herrenberg.de](http://www.msc-herrenberg.de)



## Auszug aus den Oldtimer-Terminen der württembergischen Ortsclubs – 2019

### 7. April 2019

#### 3. Strohgäu Klassik Rallye

Albert-Buddenberg-Halle  
Münchingen

#### Wertung:

Württ. ADAC Historic-Trophy  
[www.scw-gerlingen.de](http://www.scw-gerlingen.de)

### 1. Mai 2019

#### Oldtimertreffen Schloss Zeil

Zeil (Leutkirch)  
[www.msc-leutkirch.de](http://www.msc-leutkirch.de)

### 17./18. Mai 2019

#### ADAC Württemberg Historic

Freudenstadt  
**Wertungen:**  
ADAC Classic Pokal Südwest und  
Württ. ADAC Historic-Trophy  
[www.wuerttemberg-historic.de](http://www.wuerttemberg-historic.de)

### 19. Mai 2019

#### 25. Internationale Oldtimer-Rallye „In's Neuffener Tal“

Frickenhausen  
**Wertung:**  
Württ. ADAC Historic-Cup  
[www.msc-frickenhausen.de](http://www.msc-frickenhausen.de)

### 26. Mai 2019

#### 25. ADAC/HMC Veteranenausfahrt

Pfedelbach  
**Wertung:**  
Württ. ADAC Historic-Cup  
[www.hmc-oehringen.de](http://www.hmc-oehringen.de)

### 2. Juni 2019

#### 16. Gäu-Veteranen-Rallye

Herrenberg  
**Wertung:**  
Württ. ADAC Historic-Cup  
[www.msc-herrenberg.de](http://www.msc-herrenberg.de)

### 23. Juni 2019

#### 8. Tour de Riedlingen

Riedlingen  
[www.msc-riedlingen.de](http://www.msc-riedlingen.de)

### 13. Juli 2019

#### 20. ADAC Schwäbische Alb Classic

Mühlhausen im Täle  
**Wertungen:**  
ADAC Classic Revival Pokal und  
Württ. ADAC Historic-Trophy  
[www.ac-helfenstein.de](http://www.ac-helfenstein.de)

### 14. Juli 2019

#### Young-/Olditreffen

„Alles was Räder hat“  
Aalen-Reichenbach Neuhof  
[www.msc-aalen-reichenbach.de](http://www.msc-aalen-reichenbach.de)

### 21. Juli 2019

#### 17. Remstalklassik

Waiblingen  
**Wertungen:**  
Württ. ADAC Historic-Cup und  
ADAC Classic Revival Pokal  
[www.waiblinger-motorsportclub.de](http://www.waiblinger-motorsportclub.de)

### 28. Juli 2019

#### 27. Bönningheimer Veteranenausfahrt

Bönningheim  
**Wertungen:**  
Württ. ADAC Historic-Cup und  
ADAC Classic Revival Pokal  
[www.msc-boennigheim.de](http://www.msc-boennigheim.de)

### 25. August 2019

#### 1. Salamander-Klassik zum 95-Jahr-Jubiläum des MSC Ludwigsburg

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

### 20. September 2019

#### 9. ADAC Rallye Käthchen Classic

Heilbronn  
**Wertungen:**  
ADAC Classic Pokal Südwest und  
Württ. ADAC Historic-Trophy  
[www.mc-heilbronn.de](http://www.mc-heilbronn.de)

### 12. Oktober 2019

#### 7. ADAC Alb-Challenge

Hechingen  
**Wertungen:**  
ADAC Classic Pokal Südwest und  
Württ. ADAC Historic-Trophy  
[www.adac-ortsclub-hechingen.de](http://www.adac-ortsclub-hechingen.de)

# Württembergischer Slalom-Sport mit neuem Schwung

Rennserie startet am 31. März in Asperg.

Text: Stefan Braunschweig

Der Automobil-Clubslalom im Bereich des ADAC Württemberg wird mit der Saison 2019 neu ausgerichtet. Die bestehenden Regionalserien gehen in der Württembergische Clubslalom-Vereinigung (WCV) auf, die gemeinsam mit dem ADAC Württemberg den Württembergischen ADAC Slalom Pokal (WASP) ausschreibt. In zwei Regionen werden dann zwischen März und Mitte September jeweils zehn Läufe ausgefahren. Die neue Serie startet am 31. März 2019 in der Region 2 mit einer Veranstaltung der VG MSC Aldingen/RTC Fellbach auf dem Verkehrsübungsplatz Asperg. In der Region 1 richtet der MC Heilbronn e.V. im ADAC die Auftaktveranstaltung am 7. April 2019 auf der Verkehrsübungsanlage Heilbronn aus. Die erfolgreichsten Fahrerinnen und Fahrer treffen sich am 29. September 2019 auf dem ADAC Verkehrsübungsplatz Solitude zum Endlauf.

„Mit der strukturellen Neuausrichtung wird der Slalomsport in Württemberg für die Teilnehmer übersichtlicher und die organisatorischen Ressourcen können dadurch besser gebündelt werden“, erklärt Ilona Zink, Leiterin der Abteilung Jugend, Sport, Ortsclubs beim ADAC Württemberg. Federführend für die Umstrukturierung war ein Arbeitskreis aus ehrenamtlich engagierten ADAC Ortsclubs-Mitgliedern, der die neue Struktur ausgearbeitet und den slalominteressierten Vereinen vorgestellt hat. Unter dem Dach der WCV versammeln sich insgesamt 30 Motorsportclubs aus Württemberg.

Wer Interesse am Slalomsport hat, sollte zunächst Kontakt zum Sportleiter des örtlichen oder bevorzugten Motorsportclubs aufnehmen oder eine Slalomsport-Veranstaltung besuchen, um dort mit den verantwortlichen Personen ins Gespräch zu kommen. Eine Übersicht über die Kontaktdaten der Ortsclubs, die Termine für die Slalom-Veranstaltungen sowie alle wichtigen Informationen bietet das Motorsportportal des ADAC Württemberg unter [www.motorsport-wuerttemberg.de](http://www.motorsport-wuerttemberg.de).

An Slalom-Wettbewerben kann teilnehmen, wer mindestens 18 Jahre alt ist und eine gültige Fahrerlaubnis für das eingesetzte Fahrzeug besitzt. Für Jugendliche zwischen 16. und 23. Lebensjahr bietet der ADAC Württemberg zudem den ADAC Slalom-Youngster-Cup an. Hier stellt der ADAC Württemberg dem Veranstalter eines Wertungslaufs zwei Fahrzeuge zur Verfügung.



## Fakten, Fakten, Fakten

Das Begleitheft zum Württembergischen ADAC Slalom Pokal bietet auf 40 Seiten alles Wichtige zum Slalomsport in Württemberg: Ausschreibungen, Regularien und Termine sowie die Antworten auf häufig gestellte Fragen. Das Booklet ist kostenlos erhältlich bei den teilnehmenden Vereinen oder kann per Mail beim ADAC Württemberg angefordert werden: [sport@wtb.adac.de](mailto:sport@wtb.adac.de)



Photo by Sergio Souza on Unsplash

**Rechts** Die ungewohnten Bedingungen in Brasilien machten Marco Göttler zu schaffen.



## Brasilien ohne Samba, Sand und Sonne

Für Marco Göttler ist mit der Teilnahme an der Rotax-Kart-WM in Brasilien ein Lebenstraum in Erfüllung gegangen – auch wenn er die sportlichen Ziele nicht ganz erreichen konnte.

Text: Christian Schreiber

Da hat sich der Motorsportler für eine ganz große Nummer qualifiziert, reist zur Weltmeisterschaft nach Brasilien und nimmt sich viel vor. Und am Ende klappt es nicht mit der Finalteilnahme. Es bleibt noch nicht einmal Zeit für einen Badestopp am Strand – und schon gar nicht dafür, das Lieblings-Hobby auszuleben und mit dem Kite über die Atlantik-Wellen zu brettern. Pleiten, Pech und Pannen statt Samba, Sand und Sonne? Nein. Denn Kartfahrer Marco Göttler, 24, vom AC Horb ist ein positiver Mensch, den nichts so schnell umhaut. Er ist klar und treffend in der Analyse, realistisch und selbstkritisch. Aber er kommt nicht auf die Idee, zu klagen und die Schuld woanders zu suchen.

Das zugestellte Kart lief bei der WM Ende 2018 im brasilianischen Küstenort Conde überhaupt nicht rund. Göttler reklamierte beim Veranstalter, dessen Mechaniker das Fahrzeug zwar überarbeiteten. „Aber als Fazit muss man sagen, dass wir kein gutes Setup des Karts hatten“, erzählt Göttler. Schwierigkeiten bereiteten auch die hohe Luftfeuchtigkeit und das in Südamerika übliche Benzin, das rund ein Drittel mehr Ethanol enthält. „Erst zum Ende der Woche lief es besser. Aber da war der Rückstand schon zu groß“, erzählt der gelernte Kfz-Techniker, der derzeit Kybernetik studiert. Im Prefinal schaffte er immerhin Rang 18 bei 36 Fahrern. Letztlich erreichte er im Gesamtklassament Platz 48, im 72 Mann starken Feld mit Profifahrern immer noch eine respektable Leistung.

Weltweit kämpfen wie Göttler rund 15.000 Fahrer um Siege und Punkte mit Rotax-Karts, die als größte und schnellste ihrer Art gelten und in eigenen Serien organisiert sind. Göttler empfand es als Riesenglück, dass es für die „Grand Finals“, wie die WM offiziell heißt, nach Brasilien ging. Er mag ferne Länder und ist neugierig, neue Kulturen und Menschen kennenzulernen. Wenngleich auch das buchstäblich auf der Strecke blieb. „Wir waren jeden Tag von früh bis spät auf dem Circuit.“ Das brasilianische Leben konnte Göttler nur durch die Scheiben des Mietwagens beobachten, mit dem er jeden Tag zwischen Hotel und Wettkampfort pendelte. „Ich war erschrocken. Die Menschen, die dort



**Wir sind schon immer als Familie auf Tour, machen alles selbst und zahlen alles selbst."**

Marco Göttler



zur Mittelschicht zählen, leben sehr weit unter unserem Niveau.“ Armut, Gewalttätigkeit und Kriminalität haben einen festen Platz in der brasilianischen Gesellschaft, so die Beobachtung des Württembergers. Einmal sei er in eine unangenehme Situation geraten: Das Navigationsgerät im Wagen funktionierte nicht richtig. „Wir waren in einem Viertel unterwegs, wo man als Ausländer besser nicht unterwegs ist.“

Wir, das waren in diesem Fall Mitglieder der Familie Göttler, allen voran Vater Volker, bis Anfang dieses Jahres Vorsitzender des AC Horb, und verantwortlich für die Motorsportkarriere der beiden Söhne. Dritter im Bund ist Ronny Göttler, der die Qualifikation für Brasilien nur knapp verpasste. Marco zählte vergangene Saison zu den Top-4-Fahrern in Deutschland und

erhielt einen Startplatz. „Wir sind schon immer als Familie auf Tour, machen alles selbst und zahlen alles selbst.“ Marco Göttler könnte jetzt neidisch auf die Profis blicken, mit denen er sich messen muss. Die haben große Sponsoren und ein dickes Budget und damit auch einen kräftigen Vorsprung. Aber auch das nimmt der 24-jährige Student gelassen hin. Er kennt seine Stärken und weiß, wann er sie ausspielen kann. Bei schwierigen äußerlichen Bedingungen hat er bei internationalen Rennen und in der ADAC Rotax Max Challenge, der höchsten Klasse, die er in Deutschland erklimmen kann, bereits mehrfach bewiesen, was in ihm steckt.

Er erinnert sich an ein Rennen in Italien, als er das Feld bei Nieselregen von hinten aufrollte. „Ich bin richtig nach vorne geflogen.“ Er macht dafür seine Ver-

gangenheit im Kartslalom verantwortlich, wo es pro Wettbewerb zwei Karts gibt, die sich alle Fahrer teilen müssen. Niemand könne sich dort einen technischen Vorteil erkaufen, weil er über mehr Geld verfüge. „Für alle gelten dieselben Bedingungen. So habe ich gelernt, aus dem Kart das Beste rauszuholen.“ In Brasilien hatte er auch auf ein bisschen Regen gehofft. Am Ende gab's nur Sonnenschein, den Marco Göttler nicht einmal am Strand genießen konnte. „Mein Vater war einmal kurz im Wasser. Bei mir hat es nicht geklappt.“ Bruder Ronny wollte Kite-Ausrüstungen organisieren, aber auch dafür war keine Zeit mehr. Marco Göttler ist trotzdem glücklich: „Ich habe mir mit der Teilnahme in Brasilien einen Lebensraum erfüllt.“



#### **Automobilclub Horb e.V. im ADAC**

Seit 1927

**Mitglieder** 156

**Vorsitzender** Jens Schweizer

**Angebot** Kartslalom // Automobilslalom //

Fahren für Fahranfänger

**Kontakt** Automobilclub Horb e.V. im ADAC

Heiligenfeld 4 // 721620 Horb am Neckar

www.ac-horb.de

## **Prominente Kartfahrer**

Viele Formel 1-Helden haben den Grundstein für ihre Erfolge im Kartsport gelegt. Die bekanntesten Beispiele:

### **Ayrton Senna:**

Der Brasilianer galt in seiner Jugendzeit nicht als übermäßig talentiert, aber als willensstark und knallhart. Ein damaliger Kontrahent erinnert sich an ein Rennen, als Senna „ins Kart getragen wurde“, weil er aufgrund einer Verletzung nicht mehr richtig laufen konnte.

### **Alain Prost:**

Mit 14 Jahren war der Franzose ein Späteinsteiger im Kart. Er fuhr bis zu seinem 20. Lebensjahr, holte unter anderem die französische Meisterschaft und stieg erst dann in den Formelsport ein.

### **Michael Schumacher:**

Der spätere deutsche Superstar fuhr schon im zarten Alter von fünf Jahren auf der Kartbahn in Kerpen-Manheim, die dank ihm legendär wurde. Allerdings droht der Bahn nun der Abriss, weil die Tagebaubagger immer näher rücken.

### **Sebastian Vettel:**

Angefangen hat der heutige Ferrari-Pilot mit einem Bambini-Kart (60 ccm). Damals war er drei Jahre alt. 2001 gewann er die europäische und deutsche Junioren-Kartmeisterschaft, ein Jahr später wechselte er in den Formelsport.

## **Kartsport**

Auch blutige Anfänger können sich auf einer Kartbahn einen kleinen Flitzer mieten. Echter Kartsport ist aber eine knallharte Sache, schließlich sind Geschwindigkeiten von mehr als 150 Kilometern pro Stunde möglich. Fahrer müssen in engen Kurven einen Druck auf ihren Körper aushalten, der bis zum Vierfachen ihres eigenen Gewichts entspricht. Es gibt Kartslaloms und Langstreckenveranstaltungen, beliebteste Variante sind jedoch Sprintrennen, bei denen eine bestimmte Anzahl von Runden zu fahren ist. Der Weltverband CIK veranstaltet Welt- und Europameisterschaften. In Deutschland zählt der ADAC zu den wichtigsten Ausrichtern von Kart-Veranstaltungen. Dabei gibt es verschiedene Klassen. Rotax-Karts bilden eine eigene Klasse und zeichnen sich dadurch aus, dass sie allesamt mit Motoren des österreichischen Herstellers BRP-Rotax unterwegs sind.

# Volle Fahrt nach 25 Jahren

Zwei Tuttlinger Freunde finden auf der Rennstrecke zusammen und feiern gleich einen großen Sieg.

Text: Christian Schreiber

An einem Dienstag im Jahr 1994 steigen zwei Jungs beim Automobilclub Tuttlingen zum ersten Mal ins Kart. Die beiden Freunde besuchen dieselbe Schule und jeder für sich erkennt sofort: Motorsport ist mein Ding. Vom ersten Moment an lieben sie die Geschwindigkeit, das Kribbeln im Bauch, wenn es rasant in die Kurve geht, den Wind, der um die Nase weht, den Geruch von Gummi und Benzin. Beide starten eine Motorsport-Karriere, fahren respektable Ergebnisse ein und feiern kleinere und größere Erfolge auf den Rundstrecken in Deutschland. Aber es dauert ein Vierteljahrhundert, bis sich Christian Ladurner und Sebastian Sommer endlich dazu durchringen können, gemeinsam etwas auf die Beine zu stellen. Und sie landen sofort einen Kracher, räumen in ihrer Debüt-Saison in der Langstrecken-Meisterschaft NES 500 sämtliche Trophäen des Jahres 2018 ab: Fahrertitel, Teammeister, Klassensieger. Die verrückte Geschichte zweier Männer, die sich zwar spät finden, dafür aber voll durchstarten.

„Ich weiß auch nicht, warum es so lange gedauert hat. Hätten wir uns doch früher zusammengetan, dann ...“ Sommer beendet den Satz nicht. Ja, was wäre dann alles möglich gewesen? Vielleicht war es aber genau richtig, dass jeder erst sein eigenes Ding gemacht, Erfahrungen mit verschiedenen Rennwagen in unterschiedlichen Serien und Cups gesammelt hat. Es war Zeit, sich in Teams auszuprobieren, Rennstrecken in ganz Deutschland kennenzulernen und Kontakte zu knüpfen. Dabei haben sich Ladurner und Sommer nie aus den Augen verloren. Im Gegenteil. Wer sich mit ihnen unter-

hält, erfährt von gemeinsamen Wochenenden und Urlauben. Auch als Sommer aus beruflichen Gründen vorübergehend in die Schweiz zieht, reißt der Kontakt nicht ab.

Mittlerweile haben beide die Betriebe ihrer Eltern in Tuttlingen übernommen. In Ladurners Fall ist das ein Autohaus. Sommer führt den Steinmetzbetrieb in vierter Generation fort. Er war letztlich die treibende Kraft, hat seinen Freund Christian, der eine längere Motorsportpause eingelegt hat, 2010 überredet, einen Rennwagen zu kaufen. „Ich habe gleich wieder Feuer gefangen“, erzählt Ladurner, der von seinem Freund damals stark unterstützt wird, um in die Gänge zu kommen. Ladurner gründet das heute so erfolgreiche Greenlion Team und tourt auf Seat durch den Rennzirkus. „Es stand im Raum, auch mal gemeinsam mit Basti zu fahren. Aber es hat einfach nicht geklappt.“

Sommer fährt erst mit seinem Bruder, dann mit seinem Vater und schließlich sogar mit einem Freund aus Hamburg. Er geht vor allem bei Stunden- und Langstreckenrennen an den Start, wo Fahrerwechsel vorgeschrieben sind. Auch er kommt all die Jahre nicht auf den Trichter, dass doch gerade sein Jugendfreund Christian der kongeniale Partner sein könnte, um einen großen Coup zu landen. Erst 2018 finden die beiden zueinander und entscheiden sich, mit einem Seat Cupra TCR bei der Langstrecken-Meisterschaft NES 500 an den Start zu gehen. Die Rennen, die allesamt auf Grand Prix-Strecken stattfinden, gehen bei einer Dauer von vier Stunden über die Distanz von 500 Kilometern. Vorgeschrieben sind drei Boxenstopps und entsprechende Fahrerwechsel.



**Mitglieder**

**Vorsitzender**

**Angebot**

**Kontakt**

**AUTOMOBILCLUB TUTTLINGEN e.V. im ADAC**

Seit 1950

288

Steffen Kühne

Rundstrecke Automobil // Kartrennen // Oldtimerausfahrten // Verkehrssicherheitsprogramme

Automobilclub Tuttlingen e.V. im ADAC

In Hohensteig 9 // 78532 Tuttlingen

[www.automobilclub-tut.de](http://www.automobilclub-tut.de)

„Wir haben uns perfekt ergänzt, hatten keinen Ausfall, keinen Fremdkontakt und waren fast immer gleich schnell“, erzählt Sommer, der mittlerweile auch Sportleiter beim Automobilclub Tuttlingen ist. Und die beiden sind so flott, dass die namhafte Konkurrenz – darunter professionelle Rennfahrer und Mannschaften – oft nur das Auspuff-Rohr des Greenlion Teams zu sehen bekommt. Schon beim Debüt im belgischen Spa sorgen Sommer/Ladurner mit Platz drei in ihrer Klasse und Rang fünf in der Gesamtwertung für Aufsehen. Bis dahin haben sie gerade mal einen Testtag auf dem Hockenheimring absolviert. „Wir sind in Spa ins kalte Wasser gesprungen“, sagt Sommer. Und das gilt auch für Betreuer und Helfer, Verwandte und Freunde, die vor Ort unterstützen. „Wir hatten keinen Boxenstopp trainiert, wussten nur vom Papier, wie es ablaufen muss. Bereits da haben wir gemerkt: Das ist ein Wahnsinns-Team, dem wir heute unendlich dankbar sind.“ Ladurner ergänzt: „Wir sind wie eine Familie. Ich kenne meine zwei Mechaniker noch aus dem Sandkasten.“

Schon am zweiten Renn-Wochenende erringen die beiden Mittdreißiger Sommer und Ladurner den ersten Klassen- und den ersten Gesamtsieg. Mitte der Saison übernimmt das Duo die Führung in der Meisterschaftstabelle und gibt sie nicht mehr ab, wenngleich sich das allerletzte Saisonrennen auf dem Nürburgring noch einmal maximal spannend gestaltet. Das Team hatte sich aus taktischem Kalkül gegen einen Start auf der berühmt-berüchtigten Nordschleife entschieden. „Wir hatten großen Respekt und wenig Erfahrung auf dieser Strecke“, erklärt Sommer. Da es im Saisonverlauf ein Streichergebnis gibt, hätten sie nur mit einem Sieg zusätzliche Zähler einfahren können. So beobachten die beiden vom Streckenrand, wie ihr einziger Konkurrent, der ihnen den Gewinn der Rennserie noch abluken kann, losdüst. Sie müssen bis zum Schluss zittern, aber der zweite Rang des Gegners reicht nicht, um an ihnen vorbeizuziehen. Und als wäre das nicht schon spannend genug, sitzen Sommer und Ladurner während des Rennens am Mikro und kommentieren via Internet-Livestream das Geschehen und letztlich ihren eigenen Gesamtsieg in der NES 500. Das passt zu dieser verrückten Geschichte über zwei Freunde aus Tuttlingen, die ein Vierteljahrhundert gebraucht haben, um auch auf der Rennstrecke zueinander zu finden.

„Wir hatten keinen Boxenstopp trainiert, wussten nur vom Papier, wie es ablaufen muss.“

Sebastian Sommer



MOTORSPORT IM VEREIN



**Links** Sebastian Sommer (hinten) mit seiner ersten selbst gebauten Seifenkiste.  
**Rechts** Sebastian Sommer beim Kartfahren in Spanien 1986.



Wir sind wie eine Familie.  
Ich kenne meine zwei  
Mechaniker noch aus dem  
Sandkasten.“

Christian Ladurner

Mehr Infos zu Christian und Sebastian  
auf [www.deinsmeinsunsers.de](http://www.deinsmeinsunsers.de)



**Oben** Nach 25 Jahren ein erfolgreiches Team:  
Christian Ladurner (l.) und Sebastian Sommer (r.).  
**Rechte Seite** In den Jahren vor 2018 bestritt  
Sebastian Sommer die Langstrecken-Rennen in  
einem Porsche (hier Startnummer 129) gemeinsam  
mit Volker Weber aus Hamburg.



# Trial im Digital-Zeitalter

Direktübertragung von Ergebnissen ins Internet dank neuer Software aus Württemberg.

Text: Christian Schreiber

Viele bahnbrechende Erfindungen stammen aus Baden-Württemberg, wie etwa das Fahrrad oder das Auto. Aber das Leben dreht sich nicht immer nur um die Dinge, die die Welt verändert haben. Manchmal kann auch eine kleine Erfindung zur großen Erleichterung werden. Dazu dürfte eine Software zählen, die Trial-Veranstalter das Leben vereinfacht und Fahrer und deren Verwandte und Freunde glücklich macht. Mit Hilfe von „Trial Live“ kann man nämlich Ergebnisse per Fingerschnipp ins Internet übertragen oder vor Ort übersichtlich für die Zuschauer aufbereiten. Das hört sich im Digital-Zeitalter nicht gerade nach Revolution an, bedeutet aber dennoch einen gewaltigen Schritt nach vorne, weil viele Ortsclubs die Fehlerpunkte und Platzierungen immer noch mit Kreide auf alte Schultafeln schreiben müssen.

So lief das bis vor kurzer Zeit auch noch beim MSC Falke Wildberg-Sulz. Und Gerald Heller, Vorsitzender der Schwarzwälder und bei Trial-Veranstaltungen verantwortlich für die Auswertung, dachte sich: „So kann es nicht weitergehen“. Er und seine Frau Ingrid Farr sind Informatiker und entwickelten daraufhin ein Programm, das an die altbekannte Software „TrialTool“ andockt, die bei sehr vielen Wettbewerben in Deutschland zum Einsatz kommt. „Wir haben ein Add-on geschaffen, das diese Daten ausliest und ins Netz stellt“, erklärt Heller. „Die lieben Verwandten, die zuhause geblieben sind, können sofort abrufen, wie es ausgefallen ist.“

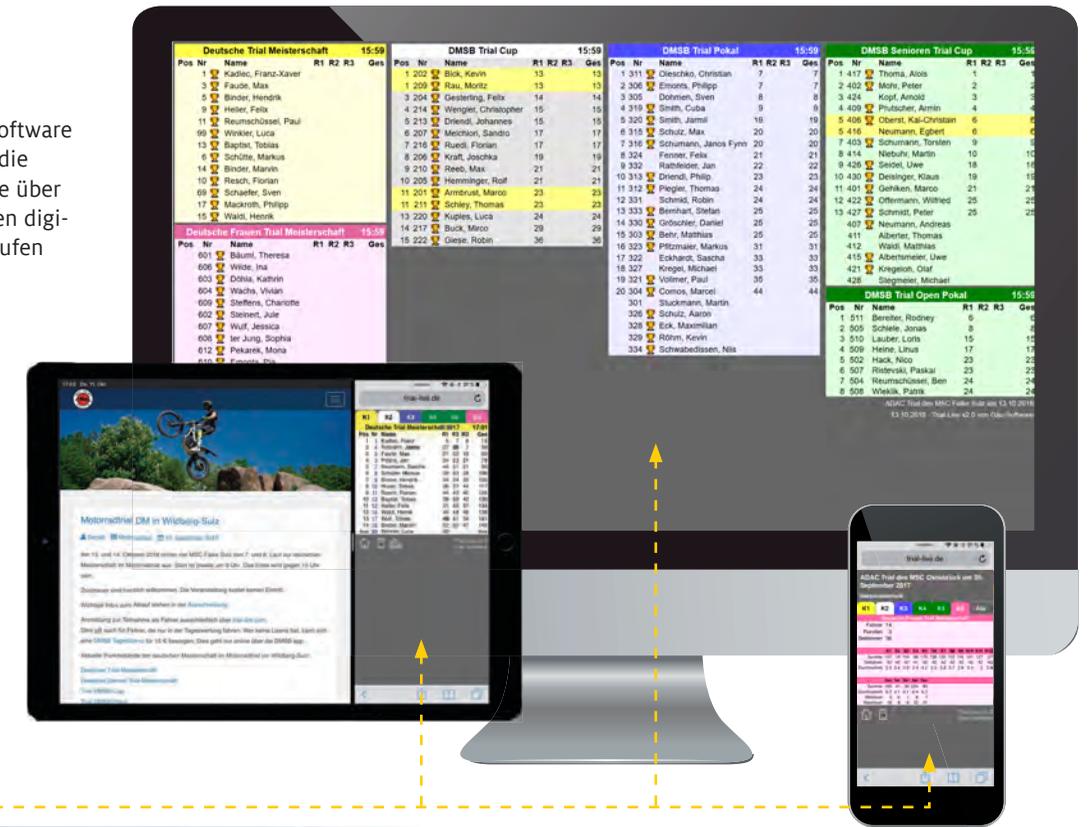
Auswertungen zeigen laut Heller auch, dass viele Besucher vor Ort die Daten einsehen. Wer an einer weit entfernten Sektion steht, muss nicht mehr ins Ziel laufen, um den aktuellen Stand zu erfahren. Ein weiterer Vorteil: Dank der Software können Veranstalter die Ergebnisse in einer großen Übersicht aufbereiten und zum Beispiel im

Bewertungszettel auf Leinwand einspielen. Bis dato hatte man lediglich die Möglichkeit, die Tabellen auf einen kleinen Bildschirm zu übertragen. „Nun kann man mehrere Klassen in einer großen Übersicht zeigen.“

Die neue Software ging im Frühjahr 2018 an den Start und kam bei knapp 40 Veranstaltungen zum Einsatz – darunter auch bei Wettbewerben um die Deutsche Meisterschaft. Großen Anklang hat sie auch bei den bayerischen Vereinen und Ortsclubs gefunden. Das liegt an Stefan Behr, Sportbeauftragter Trial beim ADAC Südbayern. Er ist ein Fan der neuen Software und etablierte sie zum Beispiel im Alpenpokal. „Ich habe darauf gewartet, dass es so etwas endlich gibt“, erzählt Behr, der von Anfang an mit Heller in Kontakt war und auch geholfen hat, ein paar Kinderkrankheiten auszumerzen. Schwierigkeiten bereitete anfangs etwa die Verarbeitung der Daten von Fahrern mit demselben Nachnamen oder bei Punktgleichheit.

Die große Herausforderung liege allerdings woanders: „Trial findet auf der grünen Wiese statt und da kämpfen wir immer wieder mit der WLAN-Verbindung, um die Ergebnisse ins Netz zu schicken.“ Dabei ist Behr gedanklich schon einen Schritt weiter. Er wünscht sich für die Zukunft, dass die Punktrichter einer jeden Sektion das Ergebnis via Smartphone oder Tablet direkt übermitteln. Bisher können die Werte erst erfasst werden, wenn der Fahrer alle Sektionen gemeistert hat und seinen Laufzettel im Wettkampfbüro einreicht. Das gehört noch ins Trial-Zeitalter, in dem mit Kreide auf große Tafeln geschrieben wird, aber nicht in die digitale Trial-Welt, die jetzt definitiv angebrochen ist.

Rechts Durch die Software „Trial Live“ können die aktuellen Ergebnisse über das Internet auf allen digitalen Medien abgerufen werden.



## Wie funktioniert „Trial Live“?

Ortsclubs müssen sich eine Lizenz kaufen. Für einen Tag kostet sie 40 Euro, für ein Wochenende 60 Euro. Daraufhin erhält man einen „Schlüssel“, mit dem man die zuvor unter [www.trial-live.de](http://www.trial-live.de) heruntergeladene Software aktivieren kann. Nach der Installation dockt sie automatisch am Programm „TrialTool“ an. Abrufen lassen sich die Ergebnisse der jeweiligen Veranstaltung per Smartphone, Tablet oder Computer ebenfalls über [www.trial-live.de](http://www.trial-live.de).

# ADAC Geschäftsstellen & Reisebüros

In den 14 württembergischen ADAC Geschäftsstellen und Reisebüros beraten wir Sie zu den Clubleistungen und Ihren Mobilitätsfragen. Unsere ADAC Reise-Experten unterstützen Sie gerne bei der Urlaubsplanung.



## Freuen Sie sich auf das nächste Magazin im Sommer 2019

Werden Sie ein Teil von **DeinsMeinsUnser** und reichen Sie Ihre Artikel unter [deinsmeinsunser.de/kontakt](https://deinsmeinsunser.de/kontakt) ein!

**Schicken Sie uns bis zum 3. Juni Ihren Beitrag.**

### Aalen

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

**DeinsMeinsUnser** finden Sie regelmäßig in allen ADAC Geschäftsstellen.

Weitere spannende Artikel gibt es auf unserem **Blog [deinsmeinsunser.de](https://deinsmeinsunser.de)** oder

bleiben Sie regelmäßig informiert mit unserem **Newsletter**

oder

 **DeinsMeinsUnser**

# Impressum

## Herausgeber

ADAC Württemberg e.V.  
Am Neckartor 2, 70190 Stuttgart  
[www.adac.de/wuerttemberg](http://www.adac.de/wuerttemberg)

## Objekt-/Redaktionsleitung

Stefan Braunschweig

## Redaktionelle Mitarbeit

Stefan Braunschweig, Julian Häußler, Daniela Peuckert,  
Christian Schreiber

## Konzeption & Layout

VISUELL Studio für Kommunikation GmbH  
[www.visuell.de](http://www.visuell.de)

## Bilder

ADAC e.V., ADAC Technikzentrum Landsberg am Lech,  
ADAC Württemberg e.V., Alfred Dengler,  
Aurelius Maier, Carsten Krome, Christian Schreiber,  
Dejan Zakic (Unsplash), Dirk Reiter, Eberhard Strähle,  
Eibner Pressefoto, Foto Rimmele, Frank Eppler,  
George Kedenburg (Unsplash), Gerald Heller,  
Horst Randecker, Marco Göttler, Messe Friedrichshafen,  
Messe Stuttgart, Mirko Lehnen, Patrick Holzer, Privat,  
Sergio Souza (Unsplash), Südwestbank, Uwe Rattay,  
VISUELL Studio für Kommunikation

## E-Mail

[redaktion@deinsmeinsuners.de](mailto:redaktion@deinsmeinsuners.de)

## Internet

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

## Druck

Offizin Scheufele  
Druck und Medien GmbH & Co. KG  
[www.scheufele.de](http://www.scheufele.de)

## Papier

Igepa, Circleoffset Premium White aus 100 % Altpapier



## 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:

