

Meins Deins Unsers

Das Magazin des ADAC Württemberg



Talent, Trainer, Teamchef

Motorsporttalent Laurents
Hörr fährt nach vorne

Seite 6

Historisches Verkehrsmittel

Die Stuttgarter
Seilbahn wird 90

Seite 14

Immer wieder Oswald

Eine Familie lebt für
das Automobilturnier

Seite 36

**„Alle zehn Sekunden mit dem Bein
120 Kilo stemmen: So ist das im Rennen,
wenn wir ständig abbremsen und
beschleunigen müssen.“**

Laurents Hörr,
Rennfahrer



Liebe Leserinnen und Leser,

unsere Titelperson gilt als eine der größten württembergischen Nachwuchshoffnungen im Automobil-Rennsport. Laurents Hörr (22) hat Ende Oktober den Le Mans Cup gewonnen, sozusagen eine Vorstufe zu den berühmten 24 Stunden von Le Mans. Wir haben ihn zu Hause in Gerlingen besucht und beim Training am Simulator über die Schulter gesehen. Ab Seite 6 erzählt Hörr, warum er mit „Popometer“ fährt und wie er ein eigenes Kart-Team führt.

2019 feierte ein Stuttgarter Original sein 90. Jubiläum: Die Standseilbahn stellt noch heute die kürzeste Verbindung dar, zwischen Südheimer Platz und Waldfriedhof. Technikleiter Rüdiger Walz hat uns hinter die Kulissen der beliebten Bahn blicken lassen (S. 14). Zudem gibt angesichts weiterer möglicher Fahrverbote ein ADAC Experte Tipps, für wen sich eine Nachrüstung seines Euro-5-Diesels lohnen könnte (S. 24).

Dies wird die letzte Ausgabe von DeinsMeinsUnser sein. Nach über zweieinhalb Jahren und neun abwechslungsreichen Magazinen verabschieden wir uns von Ihnen. Wir blicken mit Freude zurück auf eine schöne Zeit mit vielen lesenswerten Geschichten, faszinierenden Menschen und richtig viel Spaß bei der Produktion des Heftes. Zukünftig finden Sie die Themen rund um die Mobilität aus Baden-Württemberg in einem eigenständigen Regionalmagazin in der ADAC Motorwelt. Die neue ADAC Motorwelt liegt ab 5. März zur Abholung in Ihrer ADAC Geschäftsstelle sowie in den Märkten von Edeka und Netto bereit.

Ihre **DeinsMeinsUnser** Redaktion

Inhalt



Talent, Trainer, Teamchef
Laurents Hörr, die württembergische Nachwuchshoffnung im Rennsport

06

MEIN CLUB UND ICH



Modernes Verkehrsmittel im historischen Gewand
90 Jahre Stuttgarter Seilbahn

14

Lächeln statt Schwarzparken
Die vergrößerte P+R-Anlage in Vaihingen/Enz

18

Ein Leben bei Porsche, ein Leben für Porsche
Der ehemalige Porsche-Konstrukteur Hans Mezger prägte eine Ära

20

Diesel-Fahrverbote: Unsicherheit bleibt, Hardware-Nachrüstung kommt
Kleiner Trost für Fahrer von Euro-5-Dieselfahrzeugen

24

Am Kreisel zeigen sich die Könner
ADAC Jugendfahrradturnier in Esslingen

26

Fahr-Fitness-Check schafft Sicherheit für Senioren
Experten überprüfen die Fähigkeiten am Steuer

28

SICHER UND MOBIL



Veranstaltungshinweise **30**

CMT in Stuttgart: Fernweh auf 120.000 Quadratmetern
ADAC Reise-Experten auf der CMT

32

TREFFPUNKT



Aus fünf mach eins **34**
Der neue ADAC Slalom Pokal

Immer wieder Oswald **36**
Eine Familie lebt für das Automobilturnier

Von der Schulbank in die Weltelite **42**
Update zum Weltklasse-Trialbiker Oliver Widmann

Ein knappes Jahrhundert Motorsportgeschichte **46**
Der MSC Ludwigsburg feiert 95-jähriges Jubiläum

Geschäftsstellen, Impressum **48**

MOTORSPORT IM VEREIN

Talent, Trainer, Teamchef

Laurents Hörr gilt als eine der größten württembergischen Nachwuchshoffnungen im Rennsport.

Text: Christian Schreiber

250, 260, 270 Sachen, Bäume und Häuser fliegen vorbei. Am Heck klebt ein gelber Wagen, der sich nicht abschütteln lässt. Schikane, links, rechts, nur nicht verbremsten. Ein heißes Rennen, die finalen Meter sind hart umkämpft. Dann endlich: Zielgerade, Flagge, gewonnen. Laurents Hörr steht auf, geht zum Tisch und trinkt einen Schluck Wasser. Was da im Wohnzimmer des 22-jährigen Motorsportlers steht, ist ein Simulator mit Rennsitz, Profi-Lenkrad und drei großen Bildschirmen. Damit kann sich Laurents von seinem Heimatort Gerlingen direkt nach Le Mans oder nach Spa beamen. Die Strecken sind ihm so vertraut wie die Panoramastraße hinauf zur Schillerhöhe direkt vor seiner Haustüre.

Laurents Hörr ist Profi, zählt als Förderpilot im Nachwuchskader des ADAC Württemberg zu den talentiertesten Motorsportlern der Region und hat dieses Jahr bewiesen, was in ihm steckt: Ende Oktober holte er sich den Sieg im Le Mans Cup, einer speziellen Serie, in der sich je ein Rennfahrer und ein Amateur ein Auto teilen. Wenn man so will, ist der Cup eine von mehreren Vorstufen zu den berühmten 24 Stunden von Le Mans, Laurents großem Traum. Eines Tages möchte er das legendäre Rennen gewinnen. „Das ist mein großes Ziel und es ist auch realistisch.“

Aber der Weg dahin ist noch weit, und deswegen zieht der Gerlinger nochmal die Handschuhe an, steigt in seinen Simulator und drückt aufs Gas. Das Lenkrad ruckelt bei jeder Bodenwelle. „Da ist es besser, wenn die Finger geschützt sind, kriegt man keine Blasen“, erklärt Laurents. Seine Augen wandern zwischen den Bildschirmen hin und her. Seitenfenster links, Frontscheibe, Seitenfenster rechts. Er bewegt den Kopf dabei keinen Millimeter. Das fällt auch auf, wenn man mit Laurents im Gespräch ist. Er fixiert sein Gegenüber mit braunen, wachen Augen, die dauernd die Umgebung scannen. Alles im Blick haben, die Kontrolle behalten, auf der Strecke und im heimischen Wohnzimmer. „Im Rennen musst du stets die Autos um dich herum verarbeiten. Dann kommen Funksprüche rein, Flaggen werden



Die 24 Stunden von Le Mans zu gewinnen, das ist mein großes Ziel.“

Laurents Hörr



Mitte Am Fahrsimulator holt sich Laurents Hörr die Rennstrecken nach Gerlingen.

Unten Ende Oktober siegte Hörr im Le Mans Cup.



angezeigt.“ Kopf und Körper arbeiten auf Hochtouren. Sämtliche Muskeln sind angespannt, der Sitz bretthart, damit der Fahrer genau spüren kann, wie die Reifen auf der Straße liegen, ob das Fahrzeug im optimalen Zustand ist. „Popometer nennen wir das. Ich spüre genau, was ich fahre.“

Rennfahrer wie Laurents betreiben Hochleistungssport. Was hat er sich früher über seinen Sportlehrer am Gymnasium geärgert, der ihn veräppelt hat. Laurents müsse ja nur sitzen und Pedale drücken. „Soll er mal machen. Alle zehn Sekunden mit dem Bein 120 Kilo stemmen. So ist das im Rennen, wenn wir ständig abbremsten und beschleunigen müssen.“ Laurents geht drei Mal die Woche ins Fitnessstudio. Obwohl die Klamotten, die er trägt, weit geschnitten sind, sieht man, was da für ein sportlicher, muskulöser Körper drinsteckt. Wer ihm die Hand reicht, spürt es. Der Druck ist kräftig, obwohl die Finger klein und dünn sind. Manchmal gibt es Momente, in denen Laurents mit seiner Größe hadert. Er misst nur 1,67 Meter, wirkt zudem sehr jung. Wer ihm auf der Straße begegnet, würde kaum meinen, dass er ein abgeschlossenes Studium in der Tasche hat und beruflich ein 450 PS-starkes Fahrzeug mit 300 Sachen über die Rennstrecke steuert. „Dafür bin ich leichter, als die anderen Fahrer, kann mit dem Auto besser beschleunigen.“

Seit ein paar Wochen wachsen Bartstoppeln in Laurents Gesicht. Zwischen den Sätzen kann man raus hören, dass es für sein Image besser sein soll, wenn er älter und männlicher wirkt. Laurents hat zwei Manager, die ihm bei Verträgen und juristischen Dingen helfen, bei der Öffentlichkeitsarbeit und in Sachen Imagebildung unterstützen. „Seitdem kann ich mich 100 Prozent auf Motorsport konzentrieren. Ich fahre konstanter, kann am Start immer alles abrufen, weil ich den Kopf frei habe.“

Die Berater wollen ihn zu einer Marke aufbauen: Rennfahrer, Siegertyp, sympathisch, erfolgreich. „Laurents Hörr – faster to the top“ steht auf einem Werbeplakat. Das Gute daran: Es funktioniert in allen Bereichen seiner Motorsport-Welt. Laurents arbeitet nämlich auch als Coach. Hobby- und Amateurfahrer können ihn buchen, gemeinsam mit ihm in Hockenheim oder anderswo auf die Strecke gehen, um ihren Fahrstil zu verbessern und ein paar Sekunden rauszuholen. Die Konkurrenz in diesem Markt schläft nicht. „Aber wer gut ist und die Dinge rüberbringen, erklären kann, der setzt sich durch.“ Man kann sich vorstellen, dass Laurents gute Karten hat: Obwohl er den leichten schwäbischen Zungenschlag nicht unterdrückt, spricht er nahezu druckreif. Kurze und verständliche Sätze, ruhig vorgetragen mit einer klaren Stimme, die sich auch im Radio gut machen würde. Schwierige





Sachverhalte übersetzt er sofort in Bilder, die im Kopf hängen bleiben.

Das kommt auch bei seinen „Kindern“ gut an, wie er die Nachwuchsfahrer nennt, die er betreut. Laurents, der als Fünfjähriger zum ersten Mal in einem Kart saß, führt heute sein eigenes Team. Bei „Dutt Motorsport“ trainieren Jungs und ein Mädchen, zwischen zehn und 17 Jahre alt und durch die Bank ambitioniert. Bundesendläufe plant Laurents jedes Jahr fest ein. Der 22-Jährige versteht sich nicht nur als Teamchef und Trainer, sondern als Dienstleister. Er pflegt und wartet die Karts, bringt sie zu den Rennstrecken in Deutschland und Europa. Man kann die kleinen Flitzer bei ihm ausleihen oder in seine Obhut geben. Dann stehen sie vor und nach den Rennen in einer Halle, die Laurents angemietet hat. Der Rennfahrer aus Gerlingen, Mitglied beim MSC Stuttgart, ist sich im Zweifelsfall nicht zu schade, das Kart eines zwölfjährigen Schützlings mit grünem Tuch und Reiniger zu putzen. „Manchmal lasse ich aber die Kinder antanzen.“

Und bisweilen sitzen sie auch bei ihm zuhause am Simulator. Mit wenigen Handgriffen kann er ein Kart-Lenkrad anbringen und die Nachwuchsfahrer auf eine virtuelle Strecke schicken. Laurents hat 3-D-Design und Animation studiert, und kann die Rundkurse, auf denen seine Schützlinge im echten Renn-Leben, fahren auf dem Computer nachbilden. Im Wesentlichen bedeutet

das eine Fleißarbeit, über Google Earth die jeweilige Strecke rauszusuchen, jede Kurve, jeden Reifenstapel, jedes Häuschen nachzuzeichnen, Bodenwellen zu berücksichtigen. Der Gerlinger hat manche Strecken sogar abfotografiert und die Bilder eingefügt. Ein faszinierendes Bild, wenn die kleinen Flitzer auf den Bildschirmen virtuell über die Kartstrecke in Bopfingen düsen. Man sieht den Tower vom nahen Flugplatz und erblickt den großen Stein mit der Inschrift „Sandbergbahn 1992“ Und selbst der grüne Container mit ADAC Logo fehlt nicht. Ein aufwendiges Geschäft, denn es kann Tage und sogar Wochen dauern, eine Strecke nachzubilden. Zehn Kurse in ganz Europa hat Laurents für seine Schützlinge angelegt.

Mit dem Kartteam und seiner Tätigkeit als Coach verdient Laurents Geld. Muss er. „Als Fahrer gehe ich mit Null raus.“ Das Auto, eine Rennsaison kosten ihn einen mittleren fünfstelligen Betrag, der über Sponsoren reinkommen muss. Und so gehört es zu Laurents Aufgaben, auch am Rande der Strecke um gute Plätze zu kämpfen. Wer bei Partys und Events neben den Entscheidern, Firmenbossen und Geldgebern steht, sie von sich und seinen Plänen überzeugen kann, bekommt etwas ab vom Kuchen. Selbst wenn er eine gute Platzierung oder gar den Saisonsieg feiert, wie kürzlich im portugiesischen Portimão, muss Laurents das im Hinterkopf behalten.



Unten Laurents Hör führt auch sein eigenes Kart-Team.

Man kann sicher sein, dass der 22-jährige einen klaren Kopf behält. Er raucht nicht, trinkt nur in Ausnahmefällen mal einen Gin Tonic. „Alkohol schmeckt mir einfach nicht.“ Das einzige Fläschchen, das in seiner Gerlinger Wohnung steht, ist eine leere Sektpulle im gelben Le-Mans-Design, ein Erinnerungsstück an den Sieg auf dem berühmten Rundkurs in Frankreich. „Die schütten mir das Zeug immer über den Rennanzug. Danach will ich nur noch duschen.“ Die Flasche steht neben einem Stapel Umzugskartons, denn Laurents ist gerade dabei, in eine Wohnung in Stuttgart zu ziehen. Egal, ob Gerlingen oder Stuttgart: Mit einem Klick kann sich Laurents auf die Strecken in Le Mans, Spa oder Barcelona beamen. Handschuhe an und los geht's, bis die Zielflagge winkt.



Alle zehn Sekunden mit dem Bein 120 Kilo stemmen: So ist das im Rennen, wenn wir ständig abbremsten und beschleunigen müssen.“

Laurents Hörr



Mythos „Le Mans“

Das 24-Stunden-Rennen von Le Mans ist einer der bekanntesten Motorsport-Wettbewerbe der Welt. Auf Einladung treten dort alljährlich bekannte Fahrer an. Zwei Motorsportlegenden aus Deutschland, die in der jüngeren Vergangenheit gewinnen konnten, sind Joachim Winkelhock und „Striezel Stuck“. Le Mans ist zugleich eine eigene Marke mit unterschiedlichen Rennserien, wie der Einstiegsklasse Le Mans Cup, die Laurents Hörr in diesem Jahr gewonnen hat. Typisch für diese Rennserien ist die Kombination aus Profi- und Amateurfahrer, so genannte Gentlemenfahrer. Laurents teilte sich ein Auto mit dem Franzosen Francios Kirmann. Die beiden starteten für das Team DKR Engineering und tauschten jeweils nach rund der Hälfte der zweistündigen Fahrzeit, wie es das Reglement vorschreibt. Meist ging der Franzose als erster an den Start – und Laurents fuhr das Ding anschließend nach Hause. Bei fünf von sieben Rennen schafften sie es aufs Podium. In Barcelona und in Le Mans, wo das Rennen direkt vor den berühmten „24 Stunden“ stattfand, standen die beiden sogar ganz oben. Die Fahrzeuge im „Le Mans Cup“ sind nahezu baugleich. Der „Automobile Club de l'Ouest“, das französische Pendant zum ADAC in Deutschland, ist Veranstalter der Serie und schreibt Einheitsteile vor, sodass etwa Motor, Schaltung, Antriebsstrang oder Lenkrad identisch sind. Nur Chassis und Fahrwerk können (leicht) voneinander abweichen, was im Wesentlichen der Tatsache geschuldet ist, dass fünf unterschiedliche Fahrzeughersteller die Genehmigung haben, die Autos zu bauen – darunter Adess aus München und der französische Hersteller Norma Auto Concept, der Laurents unterstützt. Hilfsmittel wie ABS oder Traktionskontrolle gibt es nicht. Die Autos sind mit 800 Kilo sehr leicht und haben einen Fünf-Liter-Motor mit 450 PS unter der Haube.

Facebook
[facebook.com/hoerllaurents](https://www.facebook.com/hoerllaurents)



Instagram
[@hoerllaurents](https://www.instagram.com/hoerllaurents)





Modernes Verkehrsmittel im historischen Gewand

Seit 90 Jahren bringt die Stuttgarter Standseilbahn die Besucher zum Waldfriedhof. Auch heute noch ist sie eine beliebte Art der Beförderung.

Text: Julian Häußler

Wer dem ersten Bundespräsidenten Theodor Heuss oder Industrie-Pionier Robert Bosch die Ehre erweisen möchte, kann dazu einfach auf den Stuttgarter Waldfriedhof gehen. Denn dort befinden sich deren Gräber, neben weiteren Prominenten wie dem langjährigen Stuttgarter Oberbürgermeister Arnulf Klett oder dem Mode-Unternehmer Eduard Breuninger. Der kürzeste Weg dorthin führt über die Stuttgarter Standseilbahn, die die 85 Meter Höhenunterschied zwischen dem Südheimer Platz und dem Degerlocher Waldfriedhof scheinbar mühelos überwindet.

Diesen Oktober feierte sie bereits ihr 90. Jubiläum und ist für Rüdiger Walz „auch nach mehreren Jahrzehnten noch ein modernes Verkehrsmittel“. Der Technische Betriebsleiter bei der SSB (Stuttgarter Straßenbahnen

AG) arbeitet seit 1993 an der Seilbahn und kennt sie nahezu in- und auswendig. Die Wagen bewegen sich fast geräuschlos und – in der heutigen Zeit nicht unwichtig – emissionsfrei vorwärts. „Zudem speisen wir überschüssige Bremsenergie ins Stromnetz ein“, erklärt der 48-Jährige. Im Unterschied zu vergleichbaren Bahnen dient sie nicht vorwiegend touristischen Zwecken, sondern gehört als fester Bestandteil zum öffentlichen Personennahverkehr in Stuttgart. Daher wird für eine Fahrt nur der günstige Kurzstrecken-Tarif von 1,40 Euro fällig. Ein weiterer Vorteil der Seilbahn ist für Walz die große Anpassungsfähigkeit an das Fahrgastaufkommen: „Wenn zur geplanten Abfahrtszeit niemand da ist, bleiben wir stehen und bei größeren Gruppen legen wir einfach eine Zwischenfahrt

ein.“ So bleibt die Stuttgarter Standseilbahn für die SSB auch nach 90 Jahren das ökonomischste und flexibelste Verkehrsmittel an diesem Ort. Ein Busverkehr mit der gleichen Taktfrequenz wäre weniger leistungsfähig und deutlich teurer.

Martina Kober steht seit vier Jahren am Bedienpult der Seilbahn und blickt auf insgesamt 31 Jahre Erfahrung als Straßenbahn-Fahrerin bei der SSB zurück. Sie schätzt an ihrer Arbeit vor allem die herzliche Atmosphäre: „Die meisten Menschen sind wie ausgewechselt, wenn sie hierher kommen.“ Viele der Fahrgäste sind mittlerweile Touristen, teilweise weit angereist aus Asien oder Südamerika. Bei ihnen spielt Kober die Rolle als Reiseführerin, beantwortet Fragen und erzählt etwas über die langjährige Geschichte der Bahn. Lebhaft erinnert sich die 55-Jährige an einen Mann aus Kuba, der so begeistert von der Seilbahn war, dass er gleich zweimal mitfuhr. Ein besonderes Highlight ist die Fahrt in den historischen Wägen natürlich für Kinder. „Sie hole ich immer zu mir nach vorne, so haben sie die beste Aussicht“, sagt Kober.

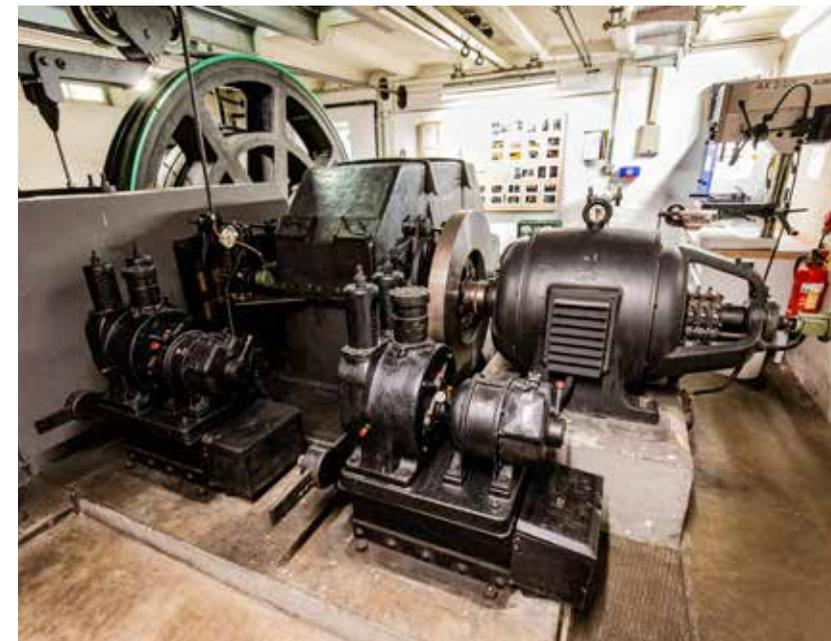
Beim Anblick der Seilbahn fühlt man sich nach 1929 zurückversetzt. Denn die beiden Waggons befinden sich äußerlich fast im Originalzustand des Eröffnungsjahres und stehen unter Denkmalschutz. In Zeiten der Wirtschaftskrise wurden sie aus Kostengründen aus Holz gefertigt (innen Mahagoni und außen Teak) und erhielten so ihren besonderen Charme. Als die Stuttgarter Seilbahn ihren Betrieb aufnahm, war sie die erste in Deutschland mit einer automatischen Steuerung. Die Fahrer, offiziell Wagenbegleiter genannt, drückten zur Abfahrt nur eine Taste, den Rest erledigte die Elektronik. 2004 machten neue EU-Richtlinien einen aufwändigen Umbau der Seilbahn erforderlich. Viel moderne Technik kam hinzu, das Erscheinungsbild blieb aber erhalten. „Insgesamt ist sie nun deutlich sicherer und effizienter“, sagt Walz. Seitdem bringen zwei große Antriebscheiben die Bahn in Fahrt – der ursprüngliche Antrieb von 1929 läuft zwar noch mit, aber überträgt aktiv keine Kraft.

Auch wenn heute statt der Trauergäste hauptsächlich Wandergruppen oder Schulklassen mit der historischen Bahn fahren, lebt der ursprüngliche Zweck in der Sprache weiter. Denn die Stuttgarter nennen ihre Seilbahn nach wie vor liebevoll bei ihren Spitznamen „Erbschleicher-Express“ oder „Witwen-Bahn“.



Die meisten Menschen sind wie ausgewechselt, wenn sie hierher kommen.“

Martina Kober,
Fahrerin



Vorherige Seite links
Blick auf die Standseilbahn 1929.

Oben Rüdiger Walz ist Technischer Betriebsleiter bei der SBB und arbeitet seit 1993 an der Seilbahn.

Mitte Der ursprüngliche Antrieb von 1929 läuft zwar noch mit, aber überträgt aktiv keine Kraft.

Unten Die Waggons befinden sich optisch noch fast im Originalzustand.



Lächeln statt Schwarzparken

Die P+R-Anlage in Vaihingen/Enz hat ihr Stellplatzangebot zur Freude der Pendler in den letzten Jahren stark ausgebaut.

Text: Reimund Elbe

Ein sonniger Montagmorgen am Vaihinger Bahnhof: Kurz vor neun Uhr eilen einige Berufspendler hastig zu ihren Zügen. Nur noch elf freie Parkhausplätze signalisiert die vollelektronische Anzeigetafel unmissverständlich vor der Einfahrt. Der erste Eindruck trügt nicht: Diese Park-and-Ride-Anlage in Vaihingen an der Enz läuft wie geschmiert. Hier steigen so viele Pendler vom Auto auf den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) um, wie sonst in keiner anderen Anlage der Region Stuttgart.

Das hat Ursachen. Am Vaihinger Bahnhof hält nicht nur die S-Bahn, die zwischen Karlsruhe und Bietigheim-Bissingen verkehrt. Auch etliche Regionalzüge, ICs, sogar einige ICEs stoppen an dem an der Schnellfahrstrecke Stuttgart-Mannheim gelegenen Bahnhof. Das führte bis vor wenigen Monaten am Vaihinger Bahnhof zu großen Problemen. „Ich war damals quasi immer zum Schwarzparken auf Feldwegen oder Anliegerstraßen rund um den Bahnhof gezwungen, wenn ich mal nach 8 Uhr hier vor Ort war“, berichtet ein P+R-Nutzer aus Knittlingen.

Dieser Ärger gehört mit der Eröffnung des neuen Parkhauses P2 der Vergangenheit an. „Wir sehen es als eine große Erfolgsgeschichte an, dass der Vaihinger Bahnhof täglich von rund 6.500 Fahrgästen genutzt wird“, sagt Martina Fischer von der Pressestelle der Stadt Vaihingen. Den Pendlern wurde ein attraktives Angebot zum Umsteigen auf die Schiene gemacht. Vaihingen stellt ein Musterbeispiel dafür dar, wie durch Mut, Ideenreichtum und Professionalität viele Autofahrer zum Umstieg auf umweltschonendere Verkehrsmittel bewegt werden konnten.

Die Vorgeschichte zur Erfolgsgeschichte spielt im Jahr 1991. Kurz nach Inbetriebnahme des nagelneuen Vaihinger Bahnhofs stellt sich nämlich rasch heraus, dass die bestehende Park-and-Ride-Anlage mit 278 Stellplätzen

der Nachfrage nicht Stand halten kann. Doch statt sich in jahrelangen Debatten über den Sinn oder Unsinn einer Erweiterung zu zermürben, legen die Verantwortlichen schnell eine Schippe drauf. Bereits Anfang 1992 beginnt der Bau weiterer Stellplätze, 1996 folgt der nächste Erweiterungsschritt. Immer mehr Menschen nutzen die bequeme Umsteigemöglichkeit. 2000 setzt sich die Entwicklung fort, der Vaihinger Gemeinderat stimmt dem Bau eines Parkhauses zu. Und wie immer geht es zügig. 2001 steigt bereits die Einweihungsfeier, die Gesamtkapazität wächst auf 750 Stellplätze.

Ein Gutachter findet 2014 heraus, dass weitere Stellplätze fehlen. Der Vaihinger Gemeinderat beauftragt die Verwaltung, den Neubau eines weiteren Parkhauses voranzutreiben. Die feierliche Übergabe der 242 zusätzlichen Parkplätze ging vor wenigen Monaten über die Bühne, die Anlage bietet nun rund 1.000 Stellplätze. Die Baukosten betragen rund 3,9 Millionen Euro. Der Verband Region Stuttgart (VRS) griff der Stadt beim Bau finanziell mit 915.000 Euro unter die Arme, dieselbe Summe steuert das Land bei. Einer Erhebung zufolge kommen rund 60 Prozent der Nutzer aus Vaihingen und seinen Teilorten, der Rest fährt aus anderen Kommunen an – beispielsweise elf Prozent aus Illingen im benachbarten Enzkreis. Noch eine Ursache für die Erfolgsgeschichte: Das Parken ist kostenlos und es gibt auch keine Höchstparkdauer. Eine äußerst komfortable Sache im Vergleich zu Stuttgart-nahen Parkplätzen, in denen teils satte Pauschalen für Umsteigende fällig sind.

In Vaihingen jedoch ist die Pendlerwelt derzeit in Ordnung. An diesem Septembermorgen sichert sich der 50-jährige Knittlinger sogar noch kurz vor 9 Uhr einen Parkplatz, möchte seinen Namen aber angesichts früherer Schwarzparker-Zeiten lieber nicht im Artikel wiederfinden. „Seit das neue Parkhaus P2 hinzukam, hat sich die Situation jedoch deutlich entspannt“, freut sich der Berufspendler, schwingt seinen Rucksack auf den Rücken und macht sich zufrieden auf die rund 250 Meter Fußweg zum Bahnhofsgebäude – Lächeln statt Schwarzparken.



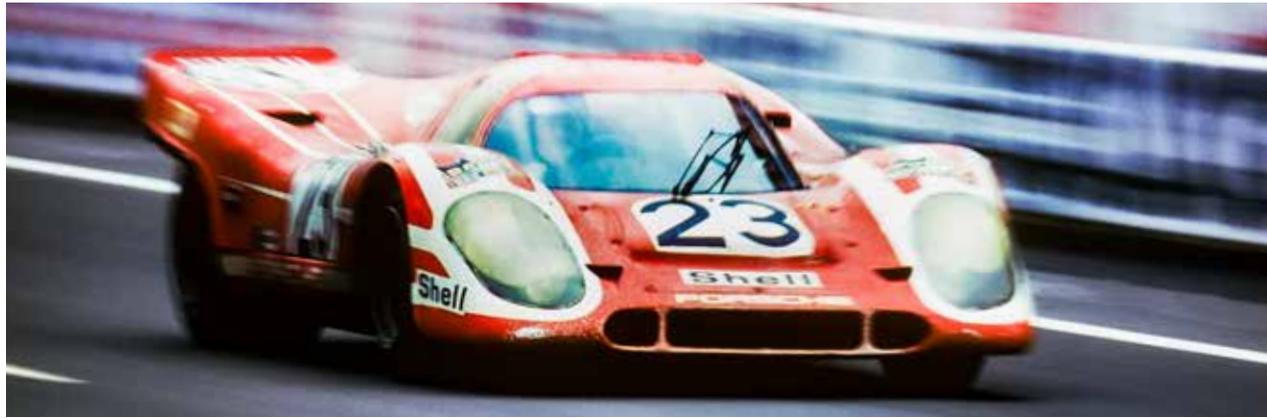
Wir sehen es als eine große Erfolgsgeschichte an, dass der Vaihinger Bahnhof täglich von rund 6.500 Fahrgästen genutzt wird.“

Martina Fischer,
Pressestelle Stadt Vaihingen



Vaihingen im Vergleich klar vorne

Dank der großen Anstrengungen bietet Vaihingen an der Enz mit rund 1.000 die meisten Park-and-Ride-Stellplätze in der Region Stuttgart. Im Vergleich dazu können beispielsweise Waiblingen, Bietigheim-Bissingen und Backnang nur rund die Hälfte, Orte wie Filderstadt (350), Remseck (266) oder Göppingen (99) gar noch deutlich weniger Plätze vorweisen.



Oben Der erste Sieg in Le Mans: Porsche 917 KH im Jahr 1970. **Mitte** Hans Mezger im Porsche Museum zur Sonderausstellung „50 Jahre Porsche 917 – Colours of Speed“. **Unten** Porsche Typ 917, im Jahr 1971.

Ein Leben bei Porsche, ein Leben für Porsche

Unter Porsche-Kennern hält Hans Mezger den Status einer Legende. Der Konstrukteur des luftgekühlten Sechszylinder-Boxermotors des Porsche 911 hat am 18. November 2019 seinen 90. Geburtstag gefeiert. DeinsMeinsUnsers traf Mezger vor seinem Ehrentag zu einem Gespräch im Porsche-Museum.

Text: Stefan Braunschweig

Für einen Mann, der vielen Menschen als lebende Legende gilt, tritt Hans Mezger erstaunlich unprätentiös und bescheiden auf. Ein älterer Herr, der deutlich jünger wirkt, als er ist. Leger gekleidet mit schwarzen Jeans und weißem Hemd. Offener Kragen, darüber ein dunkles Sakko. Ein Mann, der sein gesamtes Berufsleben bei Porsche verbracht hat und dem es gelang, an drei Meilensteinen der Porsche-Historie an vorderster Stelle maßgeblich beteiligt gewesen zu sein: 1964 zeichnete er als gerade einmal 35 Jahre alter Ingenieur verantwortlich für die Entwicklung des luftgekühlten Sechszylinder-Boxermotors des Porsche 911, der später als „Mezger-Motor“ in die Automobilgeschichte eingehen sollte. Der wurde zwar im Laufe der Zeit immer weiterentwickelt, die Grundkonstruktion des Aggregats blieb jedoch von 1964 bis 1998 erhalten. Der Porsche 911 Typ 993 war der letzte 911er mit luftgekühltem Motor.

Ende der Sechzigerjahre schrieb er Motorsportgeschichte als Gesamtkonstrukteur des Porsche 917 und dessen Zwölfzylindertriebwerk mit einer selbst entwickelten, neuartigen Technologie zur Abgasturboaufladung. Mezger und seinem Team war es dabei in Rekordzeit gelungen, das Ansprechverhalten des Turbos so zu verbessern, dass diese Technologie zunächst im Rennwagen und später auch bei Serienfahrzeugen eingesetzt werden konnte. 1970 und 1971 dominierten die Porsche 917 das 24-Stunden-Rennen von Le Mans sowie die Sportwagenweltmeisterschaft. Der dritte Meilenstein in Mezgers Schaffensspektrum war die Entwicklung des Formel 1

TAG-Turbos als Auftragsarbeit von Porsche für den McLaren-Rennstall. Mit diesem Motor wurde Niki Lauda 1984 Formel-1-Weltmeister, 1985 und 1986 Alain Prost.

Hans Mezger käme nicht im Traum auf die Idee, sich selbst als „Motorenpapst“, „Mastermind“ oder „Fixstern im Kosmos Porsche“ zu bezeichnen. Diese Zuschreibungen stammen sämtlich von außen. „Ich sehe mich in erster Linie als Entwicklungsingenieur und Konstrukteur“, sagt der noch 89jährige bescheiden, um nach kurzer Pause nachzuschieben: „Und offensichtlich bin ich ein guter Konstrukteur für das Haus Porsche gewesen.“ Für Hans Mezger bedeutet eine solche Bemerkung das Maximum an Selbstlob.

Wenn der studierte Maschinenbauingenieur über sein Berufsleben erzählt, klingt vielmehr Dankbarkeit durch, von 1956 an 40 Jahre lang ununterbrochen an großen Erfolgen von Porsche mitgewirkt zu haben: „Die drei Jahrzehnte zwischen den 60er und den 80er Jahren gelten als die goldenen Jahre des Hauses Porsche, in denen sich das Unternehmen seinen Weltruhm erwarb.“ Als Mezger nach Abschluss seines Maschinenbaustudiums in Stuttgart am 30. Oktober 1956 im Berechnungsbüro der Konstruktionsabteilung bei den Zuffenhausenern anfang, ging schon ein Traum in Erfüllung. Sein Professor konnte ihm zwar Angebote großer amerikanischer Autofirmen übermitteln. Ihn schreckten diese Riesenfirmen jedoch ab, wo der Einzelne als ein hochspezialisiertes kleines Rädchen im großen Getriebe arbeitet. Er versprach sich von der Arbeit in einem vergleichsweise kleinen

Unternehmen, wie es Porsche zu jener Zeit war, größere Chancen, schnell mit komplexeren Aufgaben betraut zu werden.

Diese Rechnung ging auf. „Ich habe von Anfang an mit allen Themen rund um das Auto zu tun gehabt“, erinnert sich Mezger. Seine erste Stelle führte ihn zwar in das Berechnungsbüro, sein Arbeitsplatz sei aber von Anfang mit einem Konstruktors-Zeichenbrett ausgestattet gewesen. Damals herrschte in dem überschaubaren Unternehmen ein „sehr gutes, fast familiäres Arbeitsklima“. Er durfte noch Ferry Porsche als Chef erleben, den er als angenehm ruhigen Menschen beschreibt und der für ihn zu einer Art Vorbild wurde. Und er arbeitete viele Jahre mit Ferdinand Piëch zusammen: „Viele Menschen haben mit ihm Probleme gehabt, er war halt jung und sehr ehrgeizig. Unsere Zusammenarbeit war aber hervorragend und erfolgreich.“ Piëch erkannte frühzeitig die Talente des Tüftlers. Er machte Mezger zum Leiter der 1965 aufgestellten Motorsportabteilung und vertraute ihm die Entwicklung des Porsche 917 an. Ein Projekt, von dem Piëch einmal sagte, es sei das riskanteste Auto seines Lebens gewesen. Hans Mezger ist nie der Versuchung erlegen, auf ein attraktives Jobangebot von außen einzugehen. Er begründet seine Loyalität zu Porsche mit der großen Freiheit, die er dort sein ganzes Berufsleben lang genoss: „In Sachen Motorentwicklung und Konstruktion hat mir niemand reingeredet. Ich konnte da frei arbeiten, so wie ich es für richtig gehalten habe. Und es hat auch immer wieder funktioniert. Die Firma hat Vertrauen in mich gesetzt und ich konnte das Vertrauen rechtfertigen.“

Nach dem Eintritt in den Ruhestand widmete sich der Rentner seinen Hobbys Malen und Musik. Schon als Student spielte er Klavier in einer Jazz-Band und die Begabung zum Malen hat einen familiären Hintergrund. Vielleicht, so meint Mezger, habe ihm dieses Talent auch bei seinen Konstruktionen geholfen. ADAC Mitglied seit 1962 („Die ADAC Mitgliedschaft gehört einfach zum Autofahren dazu.“) steuert der Ruheständler sein Auto noch selbst, seit acht Wochen einen neuen Porsche Carrera. Auch Jahrzehnte nach Ende des aktiven Berufslebens bleibt der gebürtige Ottmarsheimer dem Haus Porsche noch eng verbunden. In den vergangenen Monaten konnte man Mezger besonders häufig im Porsche Museum in Zuffenhausen antreffen, denn am 14. Mai 2019 hatte die Sonderausstellung „50 Jahre Porsche 917 – Colours of Speed“ ihre Pforten geöffnet. Klar, dass da der Konstrukteur ein gefragter Mann war. Mezger: „Ich bin immer wieder erstaunt, was die Leute alles von früher wissen wollen. Und dann wird mir erst so richtig bewusst, was wir damals eigentlich geleistet haben.“

” Ich bin immer wieder erstaunt, was die Leute alles von früher wissen wollen. Und dann wird mir erst so richtig bewusst, was wir damals eigentlich geleistet haben.“

Hans Mezger



Oben Nicki Lauda und Hans Mezger (vermutlich 1984).

Rechts Der 917 wurde im Frühjahr 1969 aufgebaut und vor dem Porsche Werk 1 in Zuffenhausen gezeigt.

Mitte Hochbetrieb beim Aufbau der 25 Rennwagen für die Typengenehmigung.

Unten Hans Mezger (links) in seinem Konstruktionsbüro in Weissach (1987).

Diesel-Fahrverbote: Für wen sich die Hardware-Nachrüstung lohnt

In Ludwigsburg, Reutlingen und Stuttgart drohen ab 2020 weitere Fahrverbote für Dieselaufos. Ein Lichtblick: Das Angebot an Hardware-Nachrüstsystemen wächst.



Text: Stefan Braunschweig

Das politische und juristische Tauziehen um die Einführung weiterer Dieselfahrverbote in baden-württembergischen Städten geht weiter. Der Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg hat Ende November entschieden, dass die geplanten Maßnahmen zur Luftreinhaltung in Ludwigsburg ohne Dieselfahrverbote nicht ausreichen und deshalb das Land zu einer Neuplanung des Luftreinhalteplans für die Stadt verurteilt. Am 27. Februar 2020 wird das Leipziger Bundesverwaltungsgericht in einem Revisionsverfahren über die Verhältnismäßigkeit von Fahrverboten in Reutlingen entscheiden. Weiterer Ungemach aus Luxemburg: Beim Europäischen Gerichtshof (EuGH) ist ein Verfahren gegen die Bundesrepublik Deutschland wegen überhöhter Werte des Luftschadstoffes Stickstoffdioxid anhängig. Entgegen vollmundiger Ankündigungen von baden-württembergischen Landespolitikern aus dem Sommer 2019 bestehen für Fahrer von Diesel-Pkw also weiterhin erhebliche Unsicherheiten.

Zwei Nachrüstunternehmen haben trotz der widersprüchlichen Signale aus Politik und Verwaltung ihre

Entwicklungsarbeiten vorangetrieben und mittlerweile vom Kraftfahrtbundesamt (KBA) Genehmigungen für ihre Nachrüst-Sets bekommen. Ein mit diesen Systemen ausgerüstetes Dieselfahrzeug wäre von Fahrverboten ausgenommen. Bei der Firma Dr. Pley in Bamberg sind zugelassene Nachrüstätze für Pkw der Marken BMW, Mercedes und Volvo bestellbar. Nach Auskunft des Unternehmens wurden die ersten Systeme bereits an Einbaupartner in der Region Stuttgart ausgeliefert und in Fahrzeuge eingebaut. Der Mitbewerber Baumot Gruppe mit Sitz in Königswinter hat zugelassene Systeme für mehr als 60 Fahrzeugmodelle der VW-Konzernmarken im Programm, darunter VW, Audi, Škoda und Seat. Bisher haben sich dort mehr als 13.000 Dieselfahrer als Interessenten für das firmeneigene System NO_x registriert. Baumot hat mittlerweile vom KBA Genehmigungen für eine Reihe von Mercedes-Modellen erhalten. Das Versprechen der Firma: „Wir werden das BNO_x System für alle relevanten Fahrzeugtypen anbieten.“

Fragen und Antworten zur Dieselnachrüstung an Christian Schäfer, Abteilungsleiter Mobilität & Technik beim ADAC Württemberg

Herr Schäfer, welchen Fahrern von Euro-5-Dieseln können Sie eine Nachrüstung empfehlen?

Eine Nachrüstung ist definitiv sinnvoll für alle, die in Städten oder Regionen leben, in denen Fahrverbote drohen, denn Euro-5-Fahrzeuge mit einem zugelassenen SCR-System sind definitiv davon ausgenommen. Wer ein Fahrzeug einer VW-Konzernmarke oder einen Mercedes fährt und in einer dieser Regionen lebt, kann mit einem Hersteller-Zuschuss von bis zu 3.000 Euro rechnen. Wer keinen Zuschuss bekommen kann, muss vor allem wirtschaftlich entscheiden. Entscheidungskriterien sind das Alter des Autos, die Laufleistung und der Zustand des Fahrzeugs. Im Zweifel hilft eine Gebrauchtwagenuntersuchung.



Christian Schäfer, Abteilungsleiter Mobilität und Technik

Was kostet die Nachrüstung und wer übernimmt die Gewährleistung für die Nachrüst-Systeme?

Die Nachrüster rufen ziemlich einheitlich gut 3.000 Euro auf, hinzu kommen Einbaukosten in Höhe von 300 bis 400 Euro. Im Rahmen der gesetzlichen Gewährleistung garantieren die Unternehmen für eine Laufleistung von 100.000 Kilometern und einen Zeitraum von fünf Jahren, je nachdem, was zuerst eintritt.

Gibt es technische Risiken bei der Nachrüstung, drohen Motorschäden?

Natürgemäß liegen dazu noch keine umfangreichen Erkenntnisse vor. Bei einem 50.000-km-Alltagstest, den der ADAC mit Prototypen durchgeführt hat, sind derartige Schäden nicht aufgetreten. Die Autofahrer müssen im Moment darauf vertrauen, dass die erfahrenen Nachrüster ihr Handwerk verstehen.

Wer übernimmt den Einbau der Nachrüstätze?

Die Nachrüsterfirmen zertifizieren regionale Werkstätten oder Ketten als Einbaupartner. Das Interesse seitens der Werkstätten ist hoch, sodass es ausreichend Einbaupartner in den Regionen geben wird.

Wo kann ich herausfinden, ob es für meinen Euro-5-Diesel eine Nachrüstlösung gibt?

Das Kraftfahrtbundesamt bietet im Internet eine laufend aktualisierte Übersicht über den Stand der Genehmigungen, Informationen liefern auch die Websites der Hersteller Baumot und Dr. Pley. Im Zweifel fragen Sie eine Werkstatt Ihres Vertrauens.



Weitere Informationen auf den Websites der Nachrüstunternehmen:
clean-for-future.com
baumot.de

Am Kreisel zeigen sich die Könner

Die ADAC Jugendfahrradturniere schulen seit Jahrzehnten spielerisch die Fahrkompetenz der Kinder. Beim diesjährigen Finale in Esslingen entscheiden teilweise Hundertstelsekunden über die Spitzenplätze.

Text: Julian Häußler

Für die meisten Kinder stellt das Fahrrad das erste und auch wichtigste Verkehrsmittel dar, mit dem sie sich im immer dichter werdenden Straßenverkehr selbstständig bewegen. Hierbei müssen sie ein Bewusstsein für mögliche Gefahren entwickeln: Denn in Baden-Württemberg verunglücken jährlich rund 1.000 Kinder und Jugendliche unter 15 Jahren beim Fahrradfahren. Seit Jahrzehnten geht dank zielgerichteter Präventionsprogramme die Gesamtzahl der Unfälle mit jungen Radfahrern glücklicherweise kontinuierlich zurück.

„Wir beobachten, dass bei vielen Kindern die Übung und damit die nötige Motorik für einen sicheren Umgang mit dem Fahrrad fehlt“, sagt Carl-Eugen Metz, Vorstand Verkehr des ADAC Württemberg. Mit dem ADAC Jugendfahrradturnier unterstützt der Club daher die jüngsten Verkehrsteilnehmer, damit sie sicher zur Schule und durch den Verkehr kommen. Das praxisnahe Übungsprogramm richtet sich an junge Radfahrer im Alter von 8 bis 15 Jahren. Seit mehr als 45 Jahren organisieren die Ortsclubs des ADAC Württemberg die Qualifikationswettbewerbe, überwiegend an Schulen. Das ADAC Jugendfahrradturnier zählt damit zu den ältesten Verkehrssicherheitsaktionen Deutschlands.

Für Turnier-Veranstalter:

Schulen oder Vereine, die ein Turnier ausrichten möchten, können sich beim ADAC Württemberg unter verkehr@wtb.adac.de oder **T 0711 28 00 151** melden.

Im Herbst folgt regelmäßig das große württembergische Finale, diesmal am 20. Oktober 2019 in Esslingen. Klaus Oswald, Vorsitzender des örtlichen Ausrichters AMC Mittlerer Neckar, blickt auf langjährige Erfahrung zurück: „Bereits seit 1975 richten wir die Jugendfahrradturniere aus.“ Sein Ortsclub unterstützte mit 40 ehrenamtlichen Helferinnen und Helfern den veranstaltenden ADAC Württemberg.

Beim ADAC Jugendfahrradturnier prüfen Punktrichter genau, ob die Teilnehmer die verschiedenen Geschicklichkeitsprüfungen auf dem Fahrrad fehlerfrei meistern. Den acht Stationen umfassenden Parcours in der Eberhard-Bauer-Halle absolvierten im Finale rund 160 Mädchen und Jungen in jeweils drei Altersklassen. Besonders die beiden Kreisel stellten die Teilnehmer vor große Herausforderungen. Hier müssen die Kinder einhändig fahren, dabei eine Kette aufnehmen und nach einer Runde Fahrt wieder sicher ablegen.

Die Zuschauer auf den Rängen spendeten nicht nur den Siegern reichlich Beifall, sondern allen Teilnehmern am württembergischen ADAC Fahrradturnier-Finale in Esslingen. Unter den jüngsten Radlern (Jahrgänge 2010/2011) dominierten die Starter aus Leutkirch das Teilnehmerfeld, belegten gleich mehrfach Podestplätze. In der Altersklasse 2 wiederholte Antonia Wohlfarth aus Göggingen (Ostalbkreis) souverän ihren Triumph aus dem Vorjahr. Zu ihrem Erfolgsgeheimnis gefragt, sagte sie lächelnd: „Ich fahre einfach viel Fahrrad.“ Lokalmatador Jonas Diehl aus Deizisau fuhr bei den Jungen ganz nach vorne. Hochspannend ging es hinter ihm auf den Plätzen zwei bis vier zu: Hier trennte die Fahrer jeweils nur eine Hundertstelsekunde



Oben Die Zuschauer in der Esslinger Eberhard-Bauer-Halle verfolgten mit Spannung die anspruchsvollen Prüfungen.

Links Siegerin Antonia Wohlfarth bei ihrer Übung am Kreisel.

Rechts Jonas Diehl aus Deizisau, ebenfalls Gewinner in seiner Altersklasse.

Sieger Württembergisches Finale ADAC Jugendfahrradturnier 2019

Gruppe I: Jahrgänge 2010/2011

Pia Schuhmacher (Leutkirch)
Ruben Wollny (Waiblingen)

Gruppe III: Jahrgänge 2004–2007

Jasmin Herrmann (Köngen)
Torben Groth (Waiblingen-Bittenfeld)

Gruppe II: Jahrgänge 2008/2009

Antonia Wohlfarth (Göggingen/Ostalbkreis)
Jonas Diehl (Deizisau)



Fahr-Fitness-Check schafft Sicherheit für Senioren

Auch im höheren Alter möchten viele Menschen mit dem Auto mobil bleiben. Mit dem Fahr-Fitness-Check lassen sich die eigenen Fähigkeiten am Steuer von einem Experten überprüfen.

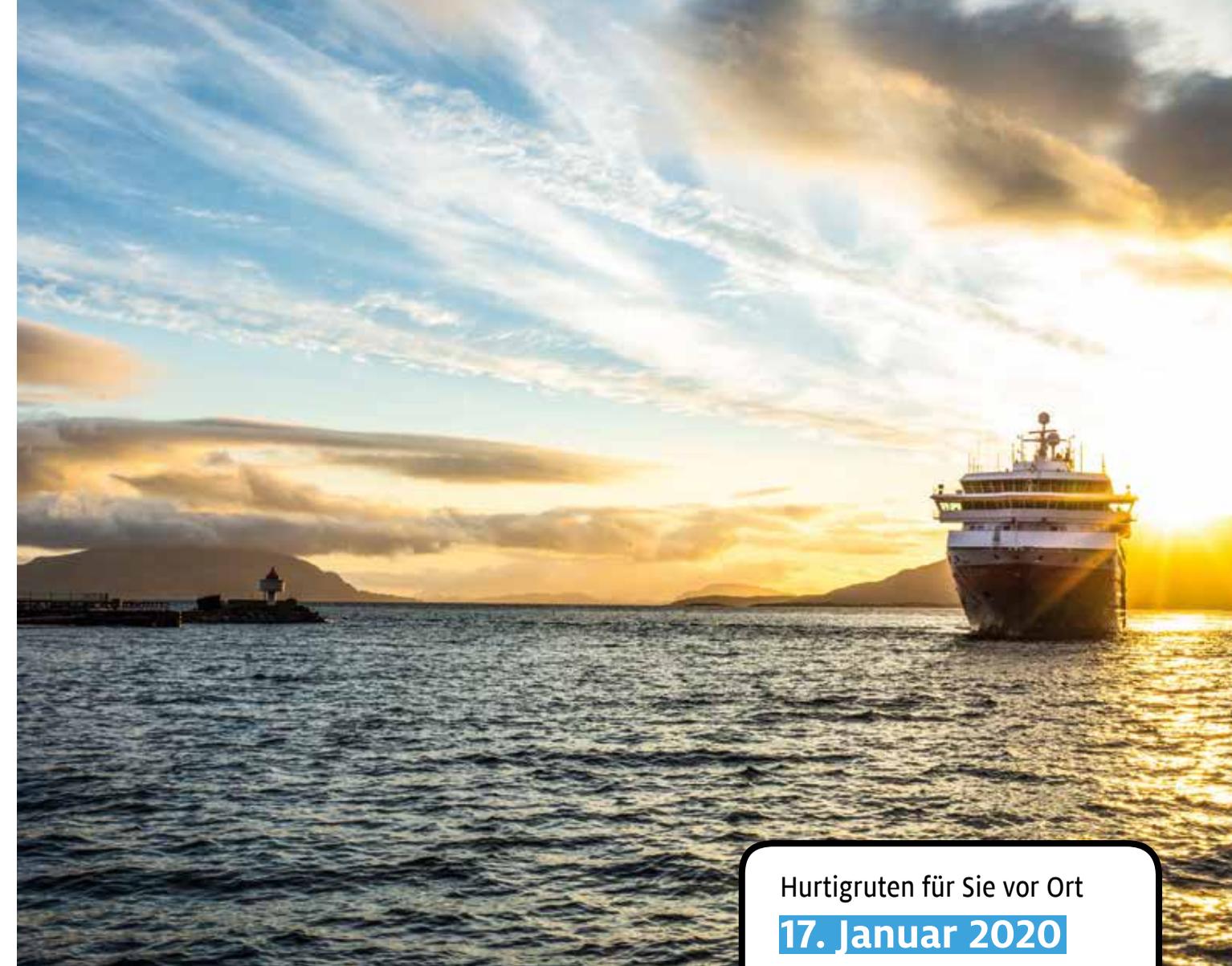
Text: Julian Häußler

Senioren am Steuer haben oft einen schlechten Ruf – zu Unrecht, wie die Unfallstatistik zeigt. Ältere Autofahrer ab 65 Jahren waren beispielsweise im Jahr 2017 lediglich für 16 Prozent der Unfälle mit Personenschaden verantwortlich, obwohl sie 21 Prozent der Gesamtbevölkerung ausmachten. Für eine sichere Teilnahme am Straßenverkehr ist nicht das Lebensalter entscheidend, sondern neben der gesundheitlichen Leistungsfähigkeit auch die über viele Jahrzehnte erworbene Fahroutine. Erfahrene Autofahrer sind in der Regel vorausschauender, mit mehr Sicherheitsabstand unterwegs und riskieren keine gefährlichen Fahrmanöver. Ein solches Verhalten kann altersbedingte Leistungseinbußen im Straßenverkehr häufig kompensieren.

Der ADAC empfiehlt trotzdem allen älteren Autofahrern, sich freiwillig regelmäßig ärztlich untersuchen zu lassen. Dies gilt vor allem für das Seh- und Hörvermögen, das naturgemäß mit zunehmendem Alter nachlässt. Für den Erhalt der Beweglichkeit ist körperliche Betätigung, zwei- bis dreimal pro Woche, das beste Mittel. Hier leisten schon zügiges Spazierengehen oder Nordic Walking einen wertvollen Beitrag. Darüber hinaus zeigen Studien, dass regelmäßige Bewegung auch unser Gehirn fit hält.

Wer seine Fahreignung trotzdem überprüfen lassen möchte, kann freiwillig und ohne Risiko für den Führerschein einen entsprechenden Kurs absolvieren: den Fahr-Fitness-Check. Das spezielle Verkehrssicherheitsprogramm vom ADAC und Fahrlehrerverband ermöglicht Ihnen eine professionelle Überprüfung Ihrer persönlichen Pkw-Fahrfertigkeiten. Speziell geschulte Fahrlehrer begleiten die Teilnehmer auf einer 45-minütigen Fahrt im eigenen Auto und im gewohnten Umfeld. Im anschließenden Gespräch werden Stärken und Schwächen reflektiert, um die Selbstsicherheit im Straßenverkehr zu stärken. Der Fahr-Fitness-Check kostet für ADAC Mitglieder 59 Euro, sonst 79 Euro.

Nähere Informationen zum **Fahr-Fitness-Check** erhalten Sie beim ADAC Württemberg unter **T 0711 28 00 151** und **verkehr@wtb.adac.de** sowie beim Fahrlehrerverband Baden-Württemberg unter **T 0711 83 98 750**.



Hurtigruten für Sie vor Ort

17. Januar 2020

ADAC Reisebüro
Urlaubsmesse CMT, Halle 4

Lassen Sie sich inspirieren.

Maßgeschneiderte Beratung zu den
schönsten Seereisen der Welt

Eventkalender

Januar – März

24.–26. Januar 2020



Messe Motorradwelt Bodensee

Vom 24. bis zum 26. Januar dreht sich in den zehn Hallen der Messe Friedrichshafen wieder alles rund ums Motorrad-, Quad- und Rollerfahren. Die Besucher erwartet neben dem Angebot von über 320 Ausstellern, Nervenkitzel bei Stuntshows sowie Testparcours zum Ausprobieren. Der ADAC Württemberg ist mit einem Stand vor Ort und berät die Besucher zu Clubleistungen, Versicherungen und Motorsport.

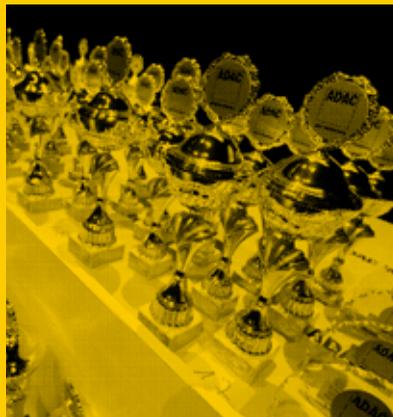
Mehr Infos unter motorradwelt-bodensee.de

8. Februar 2020

ADAC Jugend- und Meisterehrung

Am 8. Februar in der Kongresshalle Böblingen ehrt der ADAC Württemberg nach Ende der Motorsportsaison wie jedes Jahr wieder seine

erfolgreichsten württembergischen Fahrer. In der ADAC Jugendehrerung am Nachmittag erhalten die Nachwuchssportler ihren verdienten Lohn für ihre Erfolge in der vergangenen Motorsportsaison bei regionalen und überregionalen Meisterschaften. Die lizenzierten Motorsportler werden am Abend bei der ADAC Meisterehrung ausgezeichnet. Hier ist das Angebot an Sportarten vielfältiger und die Fahrer sind auf nationaler oder internationaler Bühne unterwegs.



1. März 2020

ADAC Marshal Aus- und Fortbildung

Für alle ADAC Marshals und diejenigen, die es werden wollen, bietet der ADAC Württemberg am 1. März das Aus- und Weiterbildungsseminar an. In abwechslungsreichen und interessanten Lehreinheiten werden verschiedene Inhalte rund um das Thema Streckensicherung

behandelt. Für die Ausbildung stehen unter anderem Grundlagen und Aufgaben sowie sportartspezifische Inhalte der Streckensicherung (Motocross/Enduro, Rundstrecke/Automobilslalom, Rallye/Bergrennen) auf der Tagesordnung. Teilnehmer der Fortbildung werden für die Punkte Erste Hilfe, Konfliktmanagement und Elektromobilität sensibilisiert.

Anmeldung bis 15. Februar 2020 auf motorsport-wuerttemberg.de unter der Rubrik Ehrenamt.

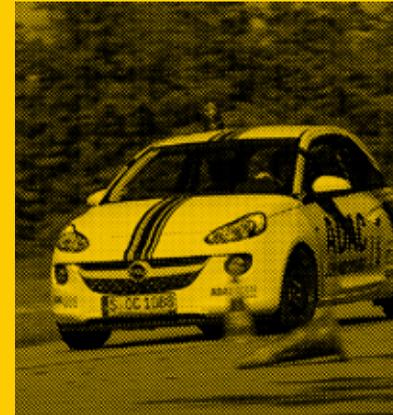


7. März 2020

31. Unterland-Hohenlohe-Wertungsfahrt

Hohenlohe

7. und 14. März 2020



Sichtungslehrgänge ADAC Slalom-Youngster-Cup

Der ADAC Slalom-Youngster-Cup ist eine kostengünstige Möglichkeit für junge Motorsportler, in den Automobilsport einzusteigen. Der ADAC Württemberg stellt hierfür zwei Wettbewerbsfahrzeuge, mit denen die Wertungsläufe an den Veranstaltungen absolviert werden. Eine Voraussetzung für die Einschreibung im ADAC Slalom-Youngster-Cup ist die erfolgreiche Teilnahme an zwei Sichtungslahrgängen. Diese finden jeweils eintägig am 7. März auf dem Verkehrsübungsplatz des MSC Hohenasperg in Asperg sowie am 14. März auf der Verkehrsübungsanlage in Kirchheim/Teck statt.

Das Anmeldeformular für die Sichtungslahrgänge wird vor den Lehrgängen an die ADAC Ortsclubs versandt. Teilnehmer können sich damit direkt beim ADAC Württemberg anmelden. Meldeschluss ist der 21.02.2020.

21. März 2020

Mitgliederversammlung ADAC Württemberg

Congress Centrum Ulm

22. und 23. Mai 2020 (Nennschluss 31.03.20)



21. ADAC Württemberg Historic

Ob Bodensee, Schwarzwald, Schwäbische Alb oder Allgäu – die ADAC Württemberg Historic führt jedes Jahr durch eine andere malerische Gegend. 2020 gastiert die 21. Ausgabe der Oldtimer-Rallye in Heilbronn. Von dort aus führt am 22. Mai und 23. Mai 2020 die insgesamt rund 400 Kilometer lange Route durch das nördliche Württemberg. Die Konzert- und Kongresshalle Harmonie dient zusammen mit dem neu eröffneten Parkhotel in unmittelbarer Nähe als Dreh- und Angelpunkt. Dort startet das Teilnehmerfeld mit 120 automobilen Schmuckstücken sowohl am Freitag

als auch am Samstag im Abstand von je einer Minute – eine perfekte Gelegenheit für Liebhaber, klassische Automobile live zu erleben. Nach dem finalen Zieleinlauf am Samstag auf dem Heilbronner Marktplatz sammelt sich das Feld auf dem Kiliansplatz. Die Teilnehmer-Teams können eine klassische Oldtimerausfahrt wählen oder diese noch durch eine touristische oder eine sportlich ambitionierte Wertung mit Gleichmäßigkeitsprüfungen ergänzen.

Nennschluss für Teilnehmer am 31. März 2020. Weitere Infos unter wuerttemberg-historic.de



Aktuelle Termine und Veranstaltungen finden Sie auf unserem Blog.

CMT in Stuttgart: Fernweh auf 120.000 Quadratmetern

Im Januar entführt die Reisemesse CMT in über 100 Länder: Partnerland 2020 ist die aufstrebende Destination Montenegro. Die ADAC Reise-Experten bieten vor Ort wieder persönliche Beratung zu Ihrem Traumurlaub.

Text: Julian Häußler

Über 2.200 Aussteller präsentieren vom 11. bis 19. Januar 2020 auf der Stuttgarter Urlaubsmesse Caravan, Motor und Touristik (CMT) ihre Neuheiten. Die CMT belegt das komplette Ausstellungsgelände der Messe Stuttgart, also alle zehn Messehallen, mit einer beeindruckenden Gesamtfläche von mehr als 120.000 Quadratmetern. Erneut rechnen die Veranstalter mit einem großen Andrang, 2019 informierten sich 260.000 Besucher auf der Reisemesse. Neben Zielen aus 100 Ländern sowie 360 Regionen und Städten bietet die CMT mit rund 1.000 Fahrzeugen zahlreiche Trends für Caravan-Touren. Erstmals widmet sich eine ganze Halle ausschließlich dem Thema Zubehör für Camper. In Halle 7 finden Besucher vom neuen Kühlschrank über praktische Rangierhilfen bis zur modernsten Nachrüst-Elektronik alles, was den Urlaub im Reisemobil noch komfortabler macht.

Das diesjährige Partnerland der weltweit größten Publikumsmesse für Tourismus und Freizeit ist Montenegro. Nur wenige Kilometer südlich die Adriaküste hinunter gelegen, ist es im Gegensatz zum Nachbarn Kroatien noch ein vom Massentourismus weitgehend unentdecktes Reiseziel. Dabei hat das Land der Kontraste einiges zu bieten: sonnige Strände und schneebedeckte Berge, Hochebenen und tiefe Schluchten, türkisgrüne Flüsse und Gletscherseen. Auf Naturfreunde wartet in den fünf Nationalparks eine vielfältige Tier- und Pflanzenwelt. Für kulturell interessierte Touristen lohnt sich ein Besuch der mittelalterlichen Städte, Klöster, Kirchen und Moscheen. Aber auch Aktivurlauber kommen in Montenegro auf ihre Kosten. So stehen Raftingtouren durch den tiefsten Canyon Europas hoch im Kurs.

Wer mehr über Montenegro und viele andere Reiseziele erfahren möchte, der ist bei den Reise-Experten des ADAC bestens aufgehoben. Sie beraten auf der CMT persönlich und umfassend zu Ihren individuellen Urlaubswünschen. Am großen ADAC Stand in Halle 4 locken Frühbuchervorteile für Städtereisen, Last-Minute-Trips, Kreuzfahrten oder Urlaub mit der Familie. Darüber hinaus bietet das ADAC Bistro ein breites kulinarisches Angebot. Vor Ort können Besucher zudem an Tablets das ADAC Reiseportal adacreisen.de näher kennenlernen.

ADAC Mitglieder sparen beim Eintrittspreis

Für die CMT erhalten ADAC Mitglieder attraktive Vergünstigungen auf die Online-Ticketpreise. Die ermäßigten Tickets können sie online oder in den baden-württembergischen ADAC Geschäftsstellen und Reisebüros erwerben. **Kleiner Tipp:** ADAC Mitglieder erhalten das 2-Tages-Ticket (ohne VVS) zum regulären Online-Preis einer Tageskarte, also für 14 statt 20 Euro. Der ADAC Rabatt gilt nicht vor Ort an der Tageskasse.

Weitere Infos zu Tickets für ADAC Mitglieder finden Sie online:
adac.de/vorteil



CMT
Die Urlaubs-Messe.



Oben Der Durmitor National Park in Montenegro

Links Camping-Fans finden ein breites Angebot auf der CMT.

Rechts Die Stadt Kotor mit ihrer traumhaften Altstadt liegt in einer Bucht an der Adriaküste Montenegros.



Aus fünf mach eins

Der erstmals ausgetragene Württembergische ADAC Slalom Pokal war ein voller Erfolg.

Text: Christian Schreiber

3-2-1 – Vollgas. Die Tachonadel schnell nach oben und mit ihr der Herzschlag des Fahrers. Oder sollte man besser sagen: des Rennfahrers. Automobilslalom ist mehr als eine Kurvenfahrt durch orange Hütchen. Es ist eine Fahrt am Limit. Gas geben, Lenken, Schalten, Bremsen, den Kontakt der Reifen zur Straße spüren. Und das im stetigen Wechsel und manchmal auch alles gleichzeitig. Automobilslalom ist ein faszinierender Sport mit langer Tradition im ADAC Württemberg. Aber Tradition verlangt oft auch nach Erneuerung, und die hat es in diesem Jahr gegeben. Das Renngeschehen wurde komplett umgekrempelt. Jetzt gibt es nur noch eine Serie in Württemberg.

„Wir sind absolut zufrieden und ziehen eine durchweg positive Bilanz“, sagt Michael Thäter (MSC Mühlacker). Er ist einer von zwei Organisationsleitern des neu geschaffenen Württembergischen ADAC Slalom Pokals (WASP), der die fünf Serien ersetzt, die bis dato existierten. „Nun haben wir einen Wettbewerb mit viel höherer Wertigkeit. Das zieht in jeder Hinsicht.“ Zum einen erziele man mehr mediale Aufmerksamkeit und ermögliche

Außenstehenden den schnellen Durchblick. Zum anderen sei es auch für die Teilnehmer einfacher. „Wenn ich heute zu einer Veranstaltung gehe, weiß ich sicher, dass ich Punkte für den WASP kriege.“ Früher musste man laut Thäter immer genau hinschauen, denn nicht bei jeder Veranstaltung konnte man Zähler für jeden Cup einfahren. „Man wurde dann im Rems-Murr-Cup gewertet, obwohl man Punkte für den Bezirkspokal Nordwürttemberg gebraucht hätte.“

An der Zahl der Wettbewerbe hat sich nichts geändert, es gibt nach wie vor 22 Veranstaltungen in Württemberg – aus organisatorischen Gründen fiel nur eine davon in 2019 aus.

Alle haben sich laut Thäter in diesem Jahr über ein Teilnehmer-Plus gefreut. „Im Schnitt waren es zehn Prozent mehr Fahrzeuge pro Veranstaltung. Wir führen das auch darauf zurück, dass jetzt eben die Wertigkeit höher ist.“

Durch das neue System ergibt sich auch eine Änderung für den württembergischen Jahresendlauf, der

auch 2019 wieder auf der Solitude stattfand. In den Vorjahren handelte es sich um einen „Einladungsslalom“, für den der ADAC Württemberg die besten 50 Prozent eines jeden Cups auf die Verkehrsübungsanlage im Westen Stuttgarts gebeten hatte. Diesmal durfte jeder Fahrer teilnehmen, der mindestens bei fünf verschiedenen Veranstaltungen in die Wertung gekommen war. Beim Endlauf gab es in jeder Klasse die doppelte Punktzahl zu ergattern – auch das eine Veränderung im Vergleich zu den Vorjahren. „Die Spannung war so groß wie noch nie. Vor dem Endlauf war noch keine einzige Klasse entschieden. Zum Teil hatte sogar der Viertplatzierte noch eine Chance.“ Am Ende entpuppte sich Willi Schittenhelm (AC Horb) als bester Fahrer und kürte sich zum Gesamtsieger über alle Klassen hinweg. Am Rande des Endlaufs verteilten Thomas Kammerer, ebenfalls Organisations-Leiter, und Michael Thäter sowie die sechs weiteren Mitstreiter, die für die neue Rennserie verantwortlich sind und aus sieben unterschiedlichen Ortsclubs des ADAC Württemberg stammen, Fragebögen. Sie wollten wissen, wie der WASP in seiner ersten Saison bei den Teilnehmern angekommen ist. „Es gab Lob, und niemand hat gemeckert. Das sagt doch alles.“



Rechts
Der Sieger des neuen Württembergischen ADAC Slalom Pokals: Willi Schittenhelm (AC Horb).



Die Spannung war so groß wie noch nie. Vor dem Endlauf war noch keine Klasse entschieden.“

Michael Thäter,
Leiter des WASP

Immer wieder Oswald

Automobilturnier: Fünf Familienmitglieder starten für den AMC Mittlerer Neckar. Sie räumen reihenweise Titel ab und sind kürzlich mal wieder Deutscher Mannschaftsmeister geworden.

Text: Christian Schreiber

Diese Geschichte könnte beginnen, wie so viele andere im Motorsport. Da ist der Vater, der seinen Sohn zu Veranstaltungen mitnimmt, und der Sprössling ist so begeistert davon, dass er später mal in dessen Fußstapfen treten will. „Aber ich habe es gehasst. Wir waren jedes Wochenende auf einem Turnierplatz. Jede freie Minute haben wir dort verbracht und zugeschaut“, erzählt Klaus Oswald. Er wollte schon gar nicht mehr hinschauen, wenn sein Vater in den 1970er-Jahren die im Automobilturnier üblichen Geschicklichkeitsübungen absolvierte. Wie kann es dann sein, dass Klaus Oswald, seine Frau, sein Bruder, seine Söhne und seine Schwiegertochter heutzutage die erfolgreichste Familie im Automobilsport sind, mit zahlreichen Titeln bei Deutschen Meisterschaften (DM) im Einzel und in der Mannschaft?

Für die Antwort muss man ein wenig ausholen. Wir schreiben das Jahr 1981. Klaus Oswald ist 22 Jahre alt, hat sich von seinem Vater wieder einmal breitschlagen lassen, zu einem Turnier mitzukommen, das in Stuttgart stattfindet. Er agiert als Helfer und Schiedsrichter, überwacht die sogenannte Spurgasse, die auf die Reifenbreite des jeweiligen Fahrzeugs eingestellt werden muss. Das Turnier ist schon fast zu Ende, da rutscht Klaus Oswald das Herz in die Hose. Er kann nicht glauben, was der Moderator da gerade über die Lautsprecheranlage durchgesagt hat: „Klaus Oswald, bitte fertigmachen. Sie sind der nächste Starter.“ Der Vater hat ihn heimlich angemeldet. „Er hat mich einfach reingelegt.“ Aber jetzt will Klaus Oswald nicht kneifen. Er setzt sich ans Steuer, kurvt durch

den Parcours und landet am Ende auf Rang vier, ohne jemals ein Training absolviert zu haben. Als Klaus Oswald aus dem Auto steigt, hat er nur eine Frage: „Wann und wo ist das nächste Turnier?“

Klaus Oswald steigt voll ein. „Es hat mich einfach gepackt. Ich habe gemerkt, wie viel Spaß die Sache macht.“ Zusammen mit Bruder Rolf, der fünf Jahre jünger ist, und damals noch keinen Führerschein hatte, baut er Trainingsstrecken auf und übt so oft es geht. In den 1990er-Jahren räumen die Brüder alles ab, was es zu gewinnen gibt. Einer von beiden landet bei den Deutschen Meisterschaften immer ganz oben. Markenzeichen der Oswalds: Jeder fährt einen weißen Golf GTI, Baujahr 1983, die letzte Reihe der I-Serie, in der Sonderedition mit Pirelli-Felgen. Bis heute sind die Brüder damit unterwegs. „Man hat eine gute Sicht nach außen und sieht die Fahrzeugbegrenzungen. Das ist bei modernen Autos nicht mehr der Fall“, erklärt Klaus Oswald, der in der Steuergeräte-Entwicklung für Airbags arbeitet. Zudem besitze der Golf das perfekte Kraft-Gewicht-Verhältnis. „Er ist verhältnismäßig leicht und hat doch viel PS.“ Weiterer Vorteil: Wer über einen so langen Zeitraum mit demselben Fahrzeug unterwegs ist, kennt das Auto in- und auswendig. Und schließlich geht es bei Automobilturnieren oft um Zentimeter.

Was bei Klaus Oswald, mittlerweile 60 Jahre alt, nicht auf Anhieb geklappt hat, funktioniert dafür sofort bei seinen Söhnen. Der Funke springt früh auf beide über: Christian und Sebastian, heute beide um die 30, treten in die Fußstapfen und alsbald auch gemeinsam mit dem



Links oben Einparken gehört zu den Standardübungen.

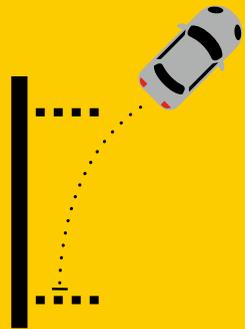
Rechts oben Oftmals muss zentimetergenau gefahren werden.

Rechts unten Die Gebrüder Klaus (rechts) und Rolf Oswald im Jahr 1984.

Links unten Passgenauigkeit und Feingefühl sind auch für Klaus' Bruder Rolf kein Problem.

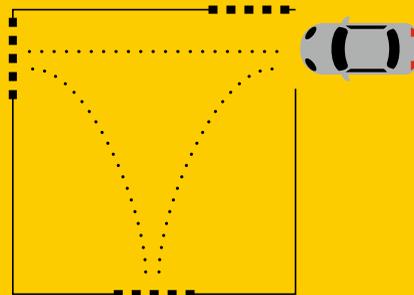
Automobil-Turniersport

Die folgenden Aufgaben werden beliebig für die Turniere angeordnet – je Turnier werden 9 Aufgaben bestritten.



Aufgabe Einparken

- A. Rechts
- B. Links



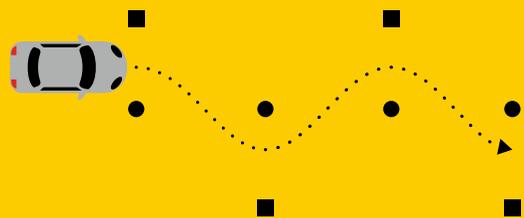
Aufgabe Wenden

- A. Wenden Einfach, in drei Zügen
 - B. Wenden Doppelt
- Wendeplatz-Größe 12 auf 12 Meter



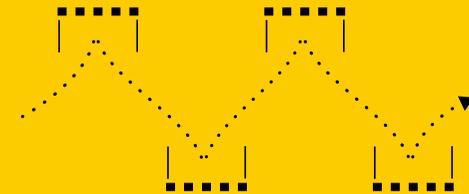
Aufgabe Fahrgasse

Vorwärts und rückwärts (oder umgekehrt) durch eine mit Klötzen begrenzte Gasse fahren



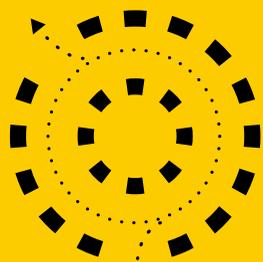
Aufgabe Slalom

- A. Vorwärts (4 Pfosten, jeweils 8 m voneinander entfernt)
- B. Rückwärts (3 Pfosten, jeweils 8 oder 9 m entfernt)
- C. Schweizer Slalom (Pylonenpaare voneinander 8,50 m entfernt, seitlicher Versatz 0,25 m)



Aufgabe Parkboxen

Das Fahrzeug ist vorwärts bzw. rückwärts so nah an ein Gatter am Ende der Parkbox heranzufahren, dass der Abstand beim Vorwärtseinfahren als auch beim Rückwärtseinfahren nicht mehr als 20 cm beträgt.



Aufgabe Kreisbahn

Zweimal Kreis befahren, der Kreisradius außen beträgt 7,5 m



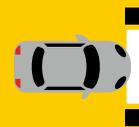
Aufgabe Spurgasse

A. Rechts
B. Links
Spurgasse ist 2 m lang, wenige cm breiter als der Reifen



Aufgabe Wand

A. Vorwärts
B. Rückwärts
Fahrer muss zwischen 0-15 cm vor der Wand stehenbleiben



Aufgabe Stopplinie

Fahrzeug ist mit der vordersten Begrenzung (meist Stoßstange) innerhalb von 30 cm zum Stehen zu bringen.



MOTORSPORT IM VEREIN

Von links nach rechts Klaus Oswald und Jutta Karls, Christian Oswald und Sabrina Oswald, Sebastian Oswald, Rolf Oswald

Vater an. In manchen Jahren besteht die fünfköpfige, württembergische Mannschaft, die beim Endlauf zur deutschen Meisterschaft antritt, komplett aus Oswalds und somit nur aus Mitgliedern des AMC Mittlerer Neckar. Schließlich sind auch die Frau von Klaus Oswald, Jutta Karls (58), und seine Schwiegertochter Sabrina (32) mit dem Automobilturnier-Virus infiziert. Bei der DM im Oktober war wieder ein reines Oswald-Team am Start und hat den Titel in der Mannschaftswertung verteidigt. Seit 1995 gilt die württembergische Mannschaft als deutscher Seriensieger, nur zwei Mal hielt ein anderes Team in diesem Zeitraum den Siegerpokal in Händen.

Klaus Oswald ist zugleich Vorsitzender des AMC Mittlerer Neckar, der als Aushängeschild in Sachen Automobilturnier in Deutschland gilt. Oswald führt die Vorreiterrolle auf drei Dinge zurück: zum einen verfüge der Ortsclub seit Jahrzehnten über einen Trainings- und einen Wettkampflplatz,



AMC „MITTLERER NECKAR“ E.V. IM ADAC

Seit 1974

Mitglieder

44

Vorsitzender

Klaus Oswald

Angebot

Automobilturniere // Fahrradturnier // Motorradausfahrten

Kontakt

AMC „Mittlerer Neckar“ e.V. im ADAC
Kirchstraße 34, 73240 Wendlingen am Neckar
www.amcmn.de





was nicht überall üblich sei. Zum anderen lobt der 60-Jährige die große Unterstützung durch den ADAC Württemberg, für den Oswald zudem als Fachberater für Automobilturnier den Sport federführend weiterentwickelt. Der ADAC Regionalclub erstattet unter anderem Fahrtkosten und stellt Equipment zur Verfügung damit der AMC Turniere durchführen kann. Und wie in allen Sportarten braucht man den nötigen Trainingsfleiß. „Üben, üben, üben“, sagt Klaus Oswald. Früher lag ihm der Vater damit in den Ohren, heute hören es seine Söhne und die anderen Familienmitglieder bei jedem Treffen ...

Automobilturnier

Der Fahrer muss mit seinem Wagen einen Parcours bewältigen und dabei unterschiedliche Herausforderungen meistern. Zu den häufigsten Aufgaben zählen Vorwärts- oder Rückwärts-Slalom, links und rechts seitlich einparken, Wenden in drei Zügen oder vor einem Hindernis im vorgeschriebenen Abstand zum Stehen kommen – wobei es hier um Zentimeter geht. Wer Fehler macht, erhält Strafsekunden, die auf die gefahrene Zeit draufgeschlagen werden. Der Fahrer mit der besten Zeit gewinnt. Zum Teil müssen die Aufgaben auf das jeweilige Auto abgestimmt werden.

Beispiel: Die Parklücke beim links oder rechts einparken wird der Länge des Fahrzeugs angepasst. Der Sport ist in drei Klassen eingeteilt. Die Anfänger fahren in der C-Klasse, wo die Fahrzeit nachrangig behandelt wird. Das Motto lautet: möglichst wenig Fehler machen.

Nur bei Fehlergleichheit entscheidet die Fahrzeit. Die B-Klasse ist für alle, die schon Erfahrung haben, aber sich noch nicht oder nicht mehr zu den „Profis“ zählen, die in der A-Klasse starten. Bei Meisterschafts-Wettkämpfen gibt es auch Teamwertungen, bei denen die Einzelzeiten der Fahrer addiert werden.



Mehr Informationen unter
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**



Von der Schulbank in die Weltelite

Mit dem Abi in der Tasche ging es ab zu den Profis. Der württembergische Trialbiker Oliver Widmann sorgt gleich in seiner ersten Saison im Weltcup für Aufsehen.

Text: Christian Schreiber

Für Nachwuchssportler stellt der Sprung zu den Profis eine große Herausforderung dar. Oliver Widmann ist die Landung bravourös gelungen. Der Trialbiker, der für den ADAC Ortsclub MSC Marbach startet, bestritt in diesem Sommer seinen ersten Weltcup in der Elite-Klasse, in der gestandene Sportler aus aller Welt starten. Auf Anhieb schaffte er den Einzug ins Finale der besten Sechs und fuhr am Ende auf einen phantastischen vierten Platz. „Das war der Hammer. Damit hat niemand gerechnet“, erzählt der 18-Jährige aus Bönningheim. Beim zweiten Weltcup im italienischen Val di Sole legte er mit Rang neun wiederum ein beachtliches Ergebnis hin und war erneut bester deutscher Teilnehmer. Auch beim dritten und letzten Wettbewerb im Oktober glänzte er mit Rang sechs, gleichzeitig seine Endplatzierung im Gesamt-Weltcup 2019.

Die Regeln beim Trialbike – egal ob Fahrrad oder Motorrad – ähneln sich. Der Sportler muss mit seinem Gefährt Sektionen bewältigen, die mit Hindernissen gespickt sind – Holzbalken oder große Steine beziehungsweise Felsbrocken. Berührungen mit Füßen oder anderen Körperteilen kosten Strafpunkte. Am Ende gewinnt, wer am wenigsten Fehler gemacht hat. Bei der Fahrrad-Version, wie sie Widmann betreibt, hat der Sportler zwei

Minuten Zeit pro Sektion. Die Räder sind mit Mountainbikes vergleichbar, haben aber zum Beispiel keine Federungen, die das Gleichgewichtsgefühl der Sportler beeinträchtigen würden, die mit ihrem Körper versuchen, alles auszubalancieren.

Oliver startete als Kind erst auf dem Motorrad. Sein Vater, damals selbst Trial-Fahrer, hatte ihn auf den Geschmack gebracht. Er stieg aber frühzeitig aufs Fahrrad um, so konnte er jeden Tag vor der Haustüre üben, ohne eine Trainingsstrecke aufsuchen zu müssen. Schon bald stellte sich Erfolg ein: Ab 2013 wurde er, mit einer Ausnahme, jedes Jahr Deutscher Meister in seiner jeweiligen Jahrgangsstufe. Meist schaffte er es sogar, den Titel in beiden Trial-Klassen zu holen, die sowohl mit 20-Zoll-, als auch mit 26-Zoll-Rädern ausgetragen werden. Oliver setzte seine Siegesserie bei den Junioren-Europameisterschaften fort und krönte seine bisherige Karriere 2018 in China mit der Junioren-Weltmeisterschaft. Im Sommer 2019 verteidigte er einmal mehr seinen Titel als Deutscher Meister bei den Junioren. Die Regeln wollen es so, dass Oliver national erst in jenem Jahr bei der Elite mitfahren darf, in dem er 19 wird, also 2020. Aber auch so waren die Titelkämpfe eine tolle Erfahrung für Oliver, denn sie fanden





Beeindruckende Kulisse für hochklassigen Sport: Oliver Widmann beim Trial-Weltcup auf dem Residenzplatz in Salzburg.



Wenn die Leute unseren Sport sehen, sind sie begeistert.“

Oliver Widmann, Trialbiker

im Rahmen der „Finals“ in Berlin statt, die viel mediale Aufmerksamkeit bekamen. Zehn unterschiedliche, eher unbekanntere Sportarten ermittelten dort parallel ihre Besten. „Wir hatten viel Sendezeit im Fernsehen, das hat nochmal gepusht.“

Das Zuschauer-Interesse beim Trialbike hält sich oftmals in Grenzen. Wenn die waghalsigen Radfahrer aber an prominenten Orten aufschlagen, ziehen sie die Menschen in ihren Bann. So fand der erste Weltcup für Oliver, bei dem er gleich den famosen vierten Rang belegte, in diesem Sommer auf dem Residenzplatz in Salzburg statt. Mitten in der Stadt hatten die Macher die unterschiedlichen Parcours aufgebaut. Oliver fuhr zwar hochkonzentriert und blendete viel vom Rummel aus, um seine Nervosität zu mildern. „Aber die Location und die Zuschauer waren toll. Wenn die Leute unseren Sport sehen, sind sie begeistert.“

Applaus auch für seine schulischen Leistungen: Er hat in diesem Jahr das Abitur geschafft, obwohl er beim Training noch eine Schippe drauflegen musste. In den letzten Wochen vor den Prüfungen, wo kaum mehr Unterricht stattfindet, schwang er sich an manchen Tagen vormittags und nachmittags in den Sattel oder legte entsprechende Kraft- und Ausdauerübungen hin. Es waren vollgestopfte Tage, denn das Lernen durfte nicht auf der Strecke bleiben. „Angesichts des Trainingsaufwandes habe ich beim Abi das Bestmögliche rausgeholt.“

Nach den Prüfungen blieb nicht viel Zeit zum Durchschnaufen, denn Oliver suchte zudem Sponsoren, um den Schritt zum Profi finanziell zu bewältigen. Er konnte ein paar neue Unterstützer gewinnen und zählt nun auch zum Factory-Team von „Crewkerz“. Die französische Firma, die er im Frühjahr vor dem Spanien-Trainingslager besuchte, stellt ihm fortan Räder und Material. „Wir sind mit unserer Sportart jetzt auch in die Deutsche Sporthilfe reingekommen“, erzählt Oliver. Das bringe ihm eine monatliche Unterstützung aufs Konto.

Der große Sprung für alle Trialbiker wäre aber jener zu den Olympischen Spielen. 2024 in Paris könnte es seinen Worten zufolge vielleicht klappen. „Es wäre der Traum, wenn man uns aufnimmt.“



MSC MARBACH e.V. im ADAC

Seit 1928

Mitglieder

281

Vorsitzender

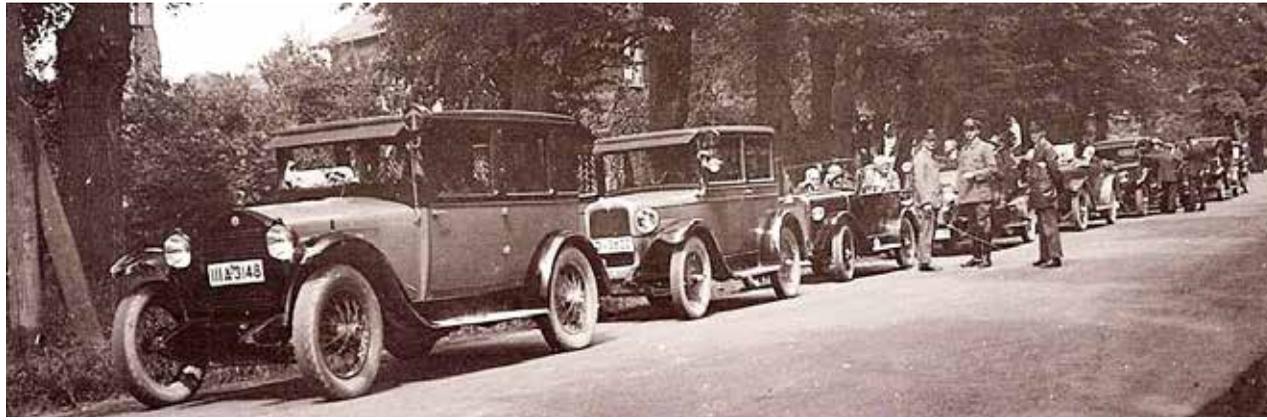
Steffen Neumann

Angebot

BMX // Enduro // Motorrad- und Fahrradtrial //
Motorradausfahrten

Kontakt

Motor-Sport-Club Marbach a.N. e.V. im ADAC
Kirchenweinbergstraße 154, 71672 Marbach
www.msc-marbach.de



Ein knappes Jahrhundert Motorsportgeschichte

Zum 95-jährigen Jubiläum des MSC Ludwigsburg bietet ein neues Buch spannende Einblicke in die Gründungsjahre des Clubs. Vereinsvorsitzender Peter Hilcher hat dafür die Archive durchsucht. Auf der großen Club-Weihnachtsfeier stellt er das Werk den Mitgliedern vor.

Text: Julian Häußler

Herr Hilcher, warum haben Sie sich für Ihr Buch das 95. Jubiläum ausgesucht und nicht die 100 Jahre vollgemacht?

Die 100 Jahre sind ja noch fünf Jahre hin und wir werden alle nicht jünger. Wir haben viele Mitglieder, die schon über 80 Jahre alt sind und dabei weit über 50, 60 Jahre im Verein vorweisen können. Mir ging es vor allem darum, dass wir nicht vergessen, was die „alten Hasen“ früher alles geleistet haben.

Wie lange hat die Recherche gedauert?

In dem Projekt stecken locker über 100 Stunden Arbeit. Ein großes Glück war es, dass Ludwig Beeg, 52 Jahre Schriftführer beim MSC und von Anfang an mit dabei, nahezu jede Kleinigkeit schriftlich festgehalten hat. Das alles zu sortieren, war die Hauptaufgabe. Ich wollte herausfinden: Was waren das für Leute, die damals im Verein waren und was haben die zur Gründerzeit für Veranstaltungen gemacht?

Aus welchen Quellen stammen die historischen Fotos und Dokumente?

Ludwig Beeg hatte früher vieles selbst bei sich gesammelt. Dann wurden die Unterlagen von Mitglied zu Mitglied weitergegeben und haben so zum Glück auch den Zweiten Weltkrieg überlebt. Als ich vor vier Jahren den Vorsitz beim MSC Ludwigsburg übernommen habe, sind die fünf Umzugskartons zunächst bei mir gelandet. Zur diesjährigen Jahreshauptversammlung habe ich die Sachen dann wieder rausgeholt.

Was haben Sie in den Umzugskartons entdeckt?

Darin fand ich die alten Clubbücher von 1924, einen Berg an Schwarz-Weiß-Fotos, selbst die Gründungsurkunde war noch vorhanden. Eine große Schwierigkeit bei der Recherche waren die vielen unbeschrifteten Bilder. Das bedeutete viel Recherchearbeit, beispielsweise um herauszukriegen, welche der abgebildeten Personen nun der Vorsitzende war. Heute kann ich sagen, bis auf zwei Ausnahmen habe ich alle gefunden.

Wie kann man sich die Motorsport-Welt 1924, im Gründungsjahr des MSC Ludwigsburg, vorstellen?

Die Fahrer damals waren äußerst lustig drauf und trinkfest, denn es gab ja noch kein Alkoholverbot am Steuer. Bei den Ausfahrten war eine kleine Kapelle dabei und dann wurde auf der grünen Wiese Tango und Charleston getanzt. Zudem haben sie richtige Großveranstaltungen auf die Beine gestellt. Am 19. März 1924 wurde der Verein gegründet, im Sommer fand schon ein gemischter Stafettenlauf mit insgesamt zwölf Sportvereinen und über 300 Sportlern in Ludwigsburg statt. Läufer, Motorradfahrer, Reiter, Autofahrer und sogar Schwimmer teilten sich die einzelnen Streckenabschnitte auf. Aus heutiger Sicht ist die Koordinationsleistung beeindruckend, denn die meiste Kommunikation lief damals per Post.

Sind Ihnen bestimmte Menschen aus der Vereinsgeschichte besonders in Erinnerung geblieben?

Willy Briem war in der Gründungszeit ein extrem erfolgreicher Autofahrer mit Siegen bei internationalen Wettbewerben. In den 1930er Jahren fuhr er in seinem Amilcar mit Spikes Rennen auf dem vereisten Titisee. Unser Mitglied Paul Hartschuh ist heute 79 Jahre alt und seit über 70 Jahren im Verein. Mit fünf Jahren saß er bereits im Go-Kart, das ihm sein Vater gebaut hatte. 1955 hat er die Deutsche Kart-Meisterschaft in München gewonnen. Sein erstes Kart gibt es heute noch, wir stellen es auf unserer Weihnachtsfeier aus.

Wenn in 95 Jahren jemand ein Buch über die aktuelle Zeit beim MSC schreiben würde, was würde er dann berichten?

Vielleicht würde er sagen, das war ein ziemlich verrückter Vorsitzender, der auf allen Hochzeiten tanzt (lacht). Aktuell haben wir einen Umbruch. Wir kriegen wieder junge Leute in den Verein, nicht nur Männer, sondern auch Frauen. Für mich gehört bei der Integration neuer Vereinsmitglieder mehr dazu, als nur „Vollgas mit Pedal“. Sie müssen sich auch menschlich wohlfühlen in einem Motorsportclub. Das bedeutet viel Aufwand, aber nur so kann man die junge Generation begeistern.



Links Clubausfahrt zum Schloss Solitude am 22.07.1927.

Oben Willy Briem (Mitte) am Titisee (1932).

Mitte MSC-Mitglied Paul Hartschuh in jungen Jahren, er ist seit über 70 Jahren im Verein.

Unten Peter Hilcher, Vorsitzender des MSC Ludwigsburg.

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.



Aalen

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

Balingen

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

Biberach

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

Esslingen

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

Göppingen

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

Heilbronn

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

Ludwigsburg

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

Ravensburg

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

Reutlingen

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

Sindelfingen

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

Stuttgart Neckartor

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

Stuttgart City

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

Ulm

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

Waiblingen

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

Weitere spannende Artikel gibt es auf unserem **Blog deinsmeinsunsers.de** oder bleiben Sie regelmäßig informiert mit unserem **Newsletter** oder  DeinsMeinsUnsers

Impressum

Herausgeber

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

Objekt-/Redaktionsleitung

Stefan Braunschweig

Redaktionelle Mitarbeit

Stefan Braunschweig, Reimund Elbe,
Julian Häußler, Christian Schreiber

Konzeption & Layout

VISUELL Studio für Kommunikation GmbH
www.visuell.de

Bilder

ADAC e.V., ADAC Württemberg e.V.,
Aurelius Maier, AzmanJaka (iStock),
Baumot Group AG, Curbstone Track Events,
Davy Delien, Eibner Pressefoto, Felix Ruff,
Frank Eppler, Klaus Oswald, Laurents Hörr,
Leo Zhukov, Markus Jell, Messe Friedrichshafen,
Messe Stuttgart, Peter Hilcher, Porsche AG,
Privat, Rudolf Balasko (Adobe Stock),
Sebastian Zintel, Shant Dem (Unsplash),
Stuttgarter Straßenbahnen AG,
VISUELL Studio für Kommunikation

E-Mail

redaktion@deinsmeinsuners.de

Internet

www.deinsmeinsuners.de

Druck

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

Papier

Igepa, Circleoffset Premium White aus 100 % Altpapier





Urlaubsträume werden wahr.

adacreisen.de

Jetzt Ihren nächsten Traumurlaub buchen
auf **adacreisen.de** oder in Ihrem ADAC Reisebüro.

Ihre ADAC Reisebüros in Württemberg:

Aalen, Balingen, Biberach, Esslingen, Göppingen, Heilbronn, Ludwigsburg,
Ravensburg, Reutlingen, Sindelfingen, 2x in Stuttgart, Ulm, Waiblingen

ADAC