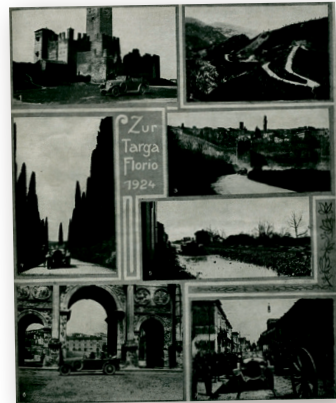




1924: Der ADAC Südbayern organisiert die erste Touristikfahrt des Clubs: 62 Wagen und 20 Motorräder fahren von München über Rom und Neapel nach Sizilien. Dort besuchen die Teilnehmer das Autorennen „Targa Florio“. Damit kommt der Club dem Wunsch vieler Mitglieder nach, die am motorisierten Massensport kein Interesse haben, sondern vielmehr nach einer Möglichkeit suchen, ihr Hobby mit dem angenehmen Aspekt einer vor allem freizeitorientierten Veranstaltung zu verbinden.



1925: „Der Motorfahrer“ erscheint zum letzten Mal. Die Mitglieder des ADAC erhalten fortan zwei verschiedene Zeitschriften: zweimal wöchentlich die Zeitung „ADAC Sport“ und monatlich das Magazin „ADAC Motor-Welt“.



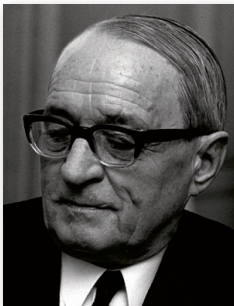
1934 – 1945: Zwangsvereinigung der Automobilclubs im Dritten Reich. Die Zersplitterung in mehrere Automobil- und Motorradclubs (ADAC, AvD, DTC und NDA) ist den Nationalsozialisten seit ihrer Machtübernahme ein Dorn im Auge. Unter Druck unterzeichnen die Vertreter dieser vier größten Clubs am 24. Juli 1933 ein Papier, das als „Pakt von Baden-Baden“ in die Kraftfahrtgeschichte eingeht. Darin wird die Führung im deutschen Kraftfahrwesen dem nationalsozialistischen Kraftfahrerkorps NSKK übertragen. Am 27. September 1933 schließlich wird der Einheitsclub mit dem Namen DDAC (Der Deutsche Automobilclub) aus der Taufe gehoben. Dies unterbricht die Geschichte des selbstständigen ADAC für fast 13 Jahre.





1954: Für eine halbe Million Mark schafft der Club 60 Motorradgespanne für die neue ADAC Straßenwacht an. In den Beiwagen befindet sich das Werkzeug für die Pannenhelfer. Hauptaufgaben der Straßenwachtfahrer – allesamt ausgebildete Automechaniker – sind die Unterstützung bei Pannen und Erste Hilfe. Allein in den ersten drei Monaten leistet die Straßenwacht 25.000-mal Beistand. Daraufhin wird der Ausbau auf 100 Fahrzeuge beschlossen. In der Presse taucht erstmals die Bezeichnung „Engel der Straße“ auf.

1955: Die stetig wachsende Zahl von Campern unter den Mitgliedern veranlasst den Verwaltungsrat, innerhalb der Touristik-Abteilung eine gesonderte „Betreuungsgruppe-Camping“ einzurichten. Damit soll den speziellen Bedürfnissen der Camper Rechnung getragen werden.



Hans Bretz
ADAC Präsident 1964-1972

1964: Hans Bretz aus Köln wird neuer Präsident des ADAC.

1965: In einem „Manifest der Kraftfahrt“ fasst der Club seine Forderungen zum weiteren Ausbau der Straßen, ihrer Finanzierung und der staatlichen Verantwortung gegenüber allen motorisierten Bürgern zusammen. Der ADAC warnt in diesem Zusammenhang davor, die verschiedenen Verkehrsteilnehmer in einer Art Klassenkampf gegeneinander auszuspielen und den Kraftfahrer als Ursache allen Übels zu diskreditieren.

1974: Der ADAC druckt eine Million Protestaufkleber mit dem Slogan „Freie Bürger fordern freie Fahrt“

1975: Die ersten Auslands-Notrufstationen werden in Paris, Athen und Rom eröffnet. Allein die italienische Dependence hilft im ersten Jahr über 1300-mal.



1984: Ein neuartiger Rettungshubschrauber nimmt den Flugdienst auf. Der vier Millionen Mark teure Helikopter vom Typ BK 117 wurde nach Anregungen des ADAC speziell für Rettungsflüge entwickelt.



1985: Der Club macht sich für bleifreies Benzin stark. Doch viele Autofahrer sind noch verunsichert. Die Entscheidung für Bleifrei soll durch eine neue Mineralölbesteuerung erleichtert werden.

1994: Der Informationsservice über Staus und Verkehrsstörungen soll verbessert werden. Zunächst 1300 private Staumelder teilen dem Club Staus und Behinderungen mit. Der Versuch wird ein riesiger Erfolg: Schon zwei Jahre später hat der ADAC über 50.000 Staumelder.

1995: Motorsport-Boom in Deutschland: Michael Schumacher und der Förderung durch den ADAC ist es zu verdanken, dass der Nürburgring nach zehn Jahren Pause wieder Austragungsort für ein Formel-1-Rennen ist.



2004: Mit Start/Zielort Riva del Garda findet die erste ADAC Trentino Classic statt. Unter dem Motto Oldtimer-Wandern mit historischen und klassischen Automobilen wird damit der Grundstein für eine erfolgreiche Veranstaltungsserie gelegt.

2014: Nach einer Vertrauenskrise startet der ADAC sein Programm „Reform für Vertrauen“ zur Neuausrichtung des Clubs.

2015: Die „Rettungsgasse“ ist im Juli Schwerpunktthema des ADAC im Rahmen seiner Verkehrssicherheitsaktion „2015 – ja sicher!“. Ziel der Aktion ist es, das Verantwortungsbewusstsein jedes einzelnen Verkehrsteilnehmers zu stärken und somit die Verkehrssicherheit in Deutschland weiter zu verbessern.



2024: Am 1. Januar zählt der ADAC 21,8 Mio. Mitglieder.

» ADAC Straßenwacht Gespann Nr. 1 NSU 501 OS-T Konsul II

Am 29. November 1953 tritt das erste ADAC Straßenwacht Gespann der Geschichte, und somit auch das erste Fahrzeug der ADAC Straßenwacht überhaupt, seine „Jungfernfahrt“ an. Dabei handelt es sich nicht wie häufig angenommen um ein Motorrad von BMW, sondern um eine NSU 501 OS-T Konsul II. Vorausgegangen ist im Herbst desselben Jahres der Beschluss zur Schaffung der ADAC Straßenwacht. Ausrüstung und Optik des Prototyps entsprechen weitestgehend dem späteren Serienzustand. Nach einer bewegten Geschichte kehrt die Nummer 1 zurück nach München und erstrahlt nach aufwändiger Restaurierung in neuem Glanz.



Foto: Dörre Fotodesign

Hersteller	NSU Werke Aktiengesellschaft, Neckarsulm (D)
Modellbezeichnung	NSU 501 OS-T Konsul II
Motorisierung	Luftgekühlter Einzylinder-Viertaktmotor
Hubraum	498 ccm
Leistung	21 PS
Indienststellung	1953
Stückzahl	Nr. 1 von 21 NSU Konsul

Nachdem im Herbst 1953 das ADAC Präsidium und der Verwaltungsrat die Schaffung der ADAC Straßenwacht beschlossen haben, wird im November 1953 eine NSU 501 OS-T Konsul II angekauft, um diese zum Prototyp umzubauen. Mit einiger Wahrscheinlichkeit stammt die Solomaschine, deren Fahrzeugbrief bereits am 6. Juni durch die NSU Werke AG ausgestellt wurde, aus dem Bestand der „NSU Bezirksvertretung“ von Alois Drax in der Landsberger Str. 436 in München/Pasing und wurde vermutlich von dort ausgeliefert. Alois Drax war nicht nur NSU Händler, sondern auch im ADAC e.V. aktiv, ein überaus erfolgreicher Gespann-Rennfahrer und ist darüber hinaus heute noch als „Erfinder“ des ersten Hartschalen-Motorradhelmes bekannt. Mit seinem unter der Bezeichnung „Sport-Drax“ vermarkteten Helm waren die ersten ADAC Straßenwacht Fahrer ausgestattet. Vermutlich stammen auch weitere Ausrichtungsgegenstände aus dem Hause Drax. In Rechnung gestellt wurde die Konsul dem ADAC aber am 6. November direkt von der NSU-Werke AG, Neckarsulm, mit einem Nachlass von 15.5 Prozent gegenüber dem Listenpreis. Knapp zwei Wochen später erhält die Maschine, immer noch als Solomotorrad, unter dem Besatzungskennzeichen AB-51 2868 auf den Allgemeinen Deutschen Automobil Club e.V., Königinstraße 10a in München, ihre Erstzulassung.

Wann genau mit dem Umbau der NSU zum Prototypen-Gespann der ADAC Straßenwacht begonnen wurde, ist nicht überliefert. Mit der Fertigung des Beiwagens, der sich sowohl durch die Art der Federung und die Farbgebung, als auch in Form und Abmessungen des Bootes deutlich von den später bei der ADAC Straßenwacht serienmäßig eingesetzten Beiwägen unterscheidet, wurde wohl schon deutlichfrüher begonnen, denn bereits zwei Wochen später steht das Gespann einsatzbereit parat.



Die Königinstraße 9-11 in München, bis 1973 Sitz der Hauptverwaltung des ADAC. Die Ausrüstungswerkstatt befand sich im Hinterhof. (Foto: ADAC)



Fröhlich grüßend auf der brandneuen NSU Konsul (Foto: ADAC)



Ing. Georg Wanner, Technischer Direktor des ADAC und geistiger Vater der ADAC Straßenwacht erläutert den Präsidiumsmitgliedern des ADAC Ausrüstungsgegenstände und Bekleidung der zukünftigen Straßenwacht. (Foto: ADAC)

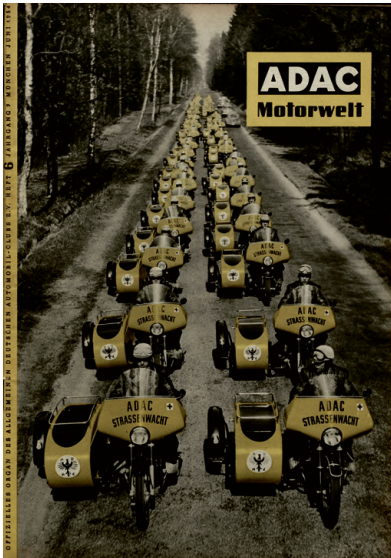


Das ADAC Straßenwacht Gespann Nummer 1, hier noch ohne Spiegel und ohne Erste-Hilfe-Zeichen auf dem Windschild. (Foto: ADAC)

Am 29. November 1953 schließlich entsendete Georg Wanner, Technischer Direktor des ADAC, den Straßenwacht Fahrer Nr. 1, Heinz Fröhlich, auf die erste Versuchsfahrt. Fröhlich, der über diesen Tag in einem 1968 in der ADAC Motorwelt erschienenen Interview berichtet, steuerte das Gespann auf seiner ersten Einsatzfahrt Richtung Augsburg, wo er auf der A8 dem ersten Havaristen begegnete.

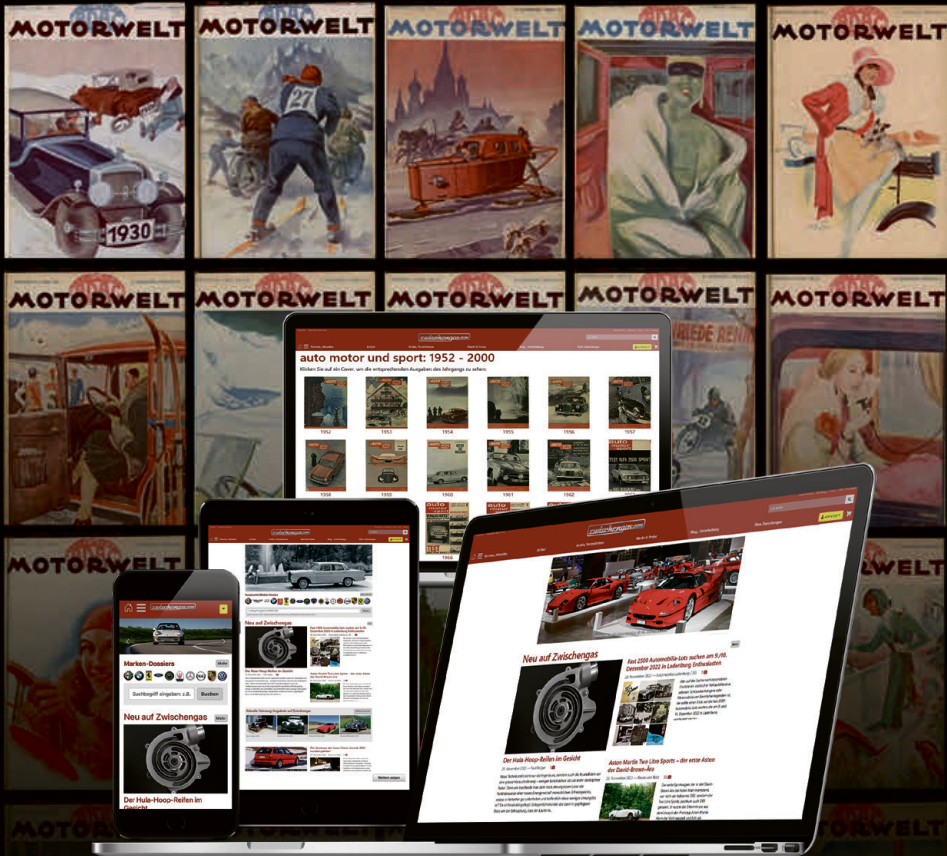
Kurze Zeit später, Anfang Dezember, kann das voll ausgerüstete Gespann anlässlich der in München stattfindenden Arbeitstagung dem geschäftsführenden Präsidium des ADAC im Hof der ADAC Hauptverwaltung, Königinstraße 9-11 in München, vorgeführt werden. Da dieses Ereignis vom damaligen Haus- und Hoffotografen des ADAC, Alois Woda, für einen Artikel in der ADAC Motorwelt im Bild festgehalten wurde, können wir heute auf hochwertige Fotos des noch jungfräulichen Gespannes zurückgreifen.

Diese Bilder sollten sich später noch im Zuge der Restaurierung als unschätzbare Referenz für zahllose Detailfragen erweisen. Am 14. Dezember 1953 wird das Gespann schließlich bei der Technischen Prüfstelle für den Kraftfahrzeugverkehr (heute kurz TÜV)



60 Pannenhilfsgespanne bei der feierlichen Indienstellung. Im Vordergrund die Flotte der ADAC Straßenwacht auf NSU Consul, Zündapp KS 601 und BMW R 67/2, gefolgt von den Gespannen der Partnerclubs (Foto: ADAC)

ADAC Motorwelt komplett digitalisiert von 1925 bis 2000



adac.zwischengas.com

20% Gutschein Code: **ADAC-9F49-6AAF**

- ✓ 4200+ Fahrzeugartikel
- ✓ Auktions-Datenbank
- ✓ Fahrzeugmarktplatz
- ✓ Fahrzeugbewertungen
- ✓ 390'000+ Bilder
- ✓ 700'000+ digitalisierte Zeitschriftenseiten mit **auto motor und sport**, Automobil Revue, Powerslide, auto exklusiv und weitere
- ✓ Täglich aktualisiert

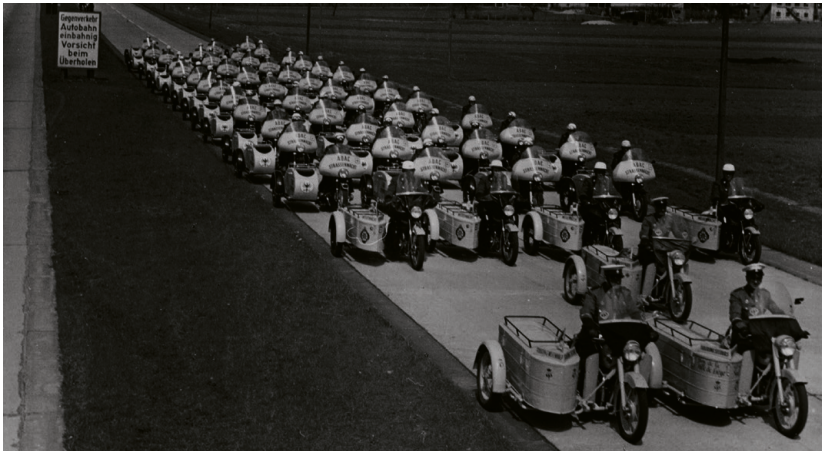


60 Gespanne, aufgereiht vor der Ruine des alten Schlosses in Stuttgart anlässlich der Indienststellung der ADAC Straßenwacht am 2. Mai 1954. Vorne rechts im Bild die Konsul mit der Nummer 1.

(Foto: ADAC)

Überwachungsbezirk 12 München, zwecks Eintrag des Beiwagens der Firma Royal Seitenwagen aus München vorgeführt. Für den Beiwagenbetrieb wird dabei die Reifendimension des Hinterrades von 3.50-19 auf 4.00-19 geändert.

Im Dezember 1953 und Januar 1954 wird der Probetrieb im Raum Oberbayern fortgesetzt. So auch im Rahmen der ADAC Wintersternfahrt 1954 in Oberstdorf am 7. Januar. Im Bericht aus der ADAC Motorwelt ist Heinz Fröhlich bereits zusammen mit seinem Kollegen Josef Vordermayer, dem ADAC Straßenwachtfahrer Nummer 2, auf Zündapp KS 601 Gespann, zu sehen. Am 2. Mai 1954 wird im Rahmen der Jahreshauptversammlung in Stuttgart die ADAC Straßenwacht im Beisein von Abordnungen der europäischen Partnerclubs AA aus England, der Belgischen Touring Secours und der holländischen „Wegenwacht“ offiziell in Dienst gestellt. Während des Festaktes werden alle 60 Gespanne vor dem Schloss Solitude aufgereiht. Ein bei der anschließenden Parade-Fahrt aufgenommenes Foto ziert das Titelblatt der folgenden Ausgabe der ADAC Motorwelt.



Die Abordnungen der europäischen Partnerclubs gefolgt von den Gespannen der ADAC Straßenwacht.

(Foto: ADAC)

Danach wird die Maschine im regulären Straßenwachtdienst auf der Autobahn im Raum Frankfurt eingesetzt. Im Zuge der Kennzeichenreform von 1956/1957 muss das Besatzungskennzeichen AB-51 2868 auf M-LK 162 geändert werden.

1958 wird schließlich entschieden, die Maschine auszumustern und am 18. Juni 1958 die Außerbetriebsetzung des Fahrzeugs durch das Amt für Öffentliche Ordnung der Landeshauptstadt München in den Papieren vermerkt. Danach kehrt das Gespann nach München zurück, wo trotz des verbrauchten Zustandes die weitsichtige Entscheidung getroffen wird, das Fahrzeug nicht zu veräußern oder als Teilespender für die anderen 20 Konsul Gespanne der ADAC Straßenwacht zu verwerten, sondern aufzubewahren und der Nachwelt zu erhalten. Die Maschine wird deswegen in der Ausrüstungswerkstatt in München eingelagert. Vermutlich wird dort bereits ein Restaurierungsversuch gestartet, dessen Umstände aber leider nicht überliefert sind.

Als der Hamburger Straßenwachtfahrer Wolfgang „Charly“ Ridzewsky, der bereits durch die Unterstützung bei der Restaurierung des Zündapp KS 601 Gespannes mit der Nummer 59 seine Fähigkeiten bewiesen hatte, sich Anfang der 1970er Jahre bereit erklärt, die Maschine jedenfalls zerlegt und in Körben verpackt angeliefert. Der gelernte Motorradmechaniker, der, durch seine Lehrzeit von 1956 bis 1958 beim Hamburger NSU-Händler Gebrüder Brüggmann in der Erikastraße, die Technik der NSU Konsul bestens kennt, macht sich am ADAC Straßenwacht Stützpunkt Hamburg an der Amsinckstraße unter Mithilfe seines Kollegen Walter Schulz an die Arbeit.

Der durch den harten Einsatz und die beträchtliche Laufleistung verbrauchte Zustand und diverse Fehlteile stellen ihn vor einige



Die Amsinckstraße 41 in Hamburg. Der Hauptsitz des ADAC Hansa e.V. beherbergte damals auch den örtlichen Stützpunkt der ADAC Straßenwacht. (Foto: ADAC)



Charly Ridzewsky am Stützpunkt in der Amsinckstraße 41 bei der Arbeit an der Konsul. (Foto: Charly Ridzewsky)



Franz Huber, der damalige Leiter der Ausrüstungswerkstatt, auf der Konsul vor dem 1973 bezogenen Neubau der ADAC Hauptverwaltung in München, Baumgartnerstraße/Am Westpark. (Foto: ADAC)

Herausforderungen, die er dank seiner guten Verbindungen in die Hamburger Motorradszene aber lösen kann. Nach Fertigstellung des Gespannes überführt Ridzewsky die NSU per LKW nach München. Dort wird die Maschine einige Jahre in der Hauptverwaltung des ADAC am Westpark ausgestellt.

Ein Bild, das die frisch restaurierte Maschine ausgestellt in der Hauptverwaltung zeigt, konnte bisher leider nicht gefunden werden. Falls ein Leser über ein solches Foto verfügt, wären wir über eine Nachricht an klassik@adac.de sehr erfreut.

Ab 1974 wird das Gespann dem Deutschen Zweirad Museum in Neckarsulm als Dauerleihgabe zur Verfügung gestellt.

Im April 1983 wird das Gespann vorübergehend für eine Ausstellung in Stuttgart aus dem Museum geholt. Auf die Option, das Motorrad für besondere Anlässe sporadisch aus der Ausstellung nehmen zu können, ohne dass der Leihvertrag erlischt, hatten sich der ADAC und das Neckarsulmer Museum bereits im Leihvertrag von 1974 geeinigt.

Ab 1985 stellt der ADAC e.V. München das Gespann dem ADAC Württemberg e.V. als Dauerleihgabe zur Verfügung, welcher es im Foyer des Verwaltungsgebäudes am Neckartor in Stuttgart ausstellt.

2019 richtet der AMSC Leonberg e.V., ein Ortsclub des ADAC Württemberg e.V., im Rahmen der Retro Classics in Stuttgart eine Sonderausstellung mit dem Motto „Straßen- und Rennspanne“ aus, in der auch die Konsul gezeigt wird.

Auf der Messe fällt der fragwürdige optische und technische Zustand der Maschine auf und es wird entschieden, die Maschine für eine eingehende Bestandsaufnahme nach



Der 1973 bezogenen Neubau der ADAC Hauptverwaltung in München, Baumgartnerstraße/Am Westpark. (Foto: ADAC)



Das Gespann Nr. 1 als Teil der Ausstellung des Deutschen Zweirad- und NSU-Museums in Neckarsulm. (Foto: Deutsches Zweirad-Museum)



Die NSU Konsul vor Ihrer Restaurierung auf der Retro Classics in Stuttgart.



München zu bringen. Aufgrund der Vielzahl der technischen und optischen Mängel wird dort schnell klar, dass eine Restaurierung des Gespannes unumgänglich ist. Es stellt sich zudem heraus, dass die Maschine ihrer kompletten Ausrüstung beraubt worden ist und auch die Schaufensterpuppe mit der Straßenwachtuniform von Heinz Fröhlich ist verschwunden.

Für die Restaurierung, deren Ziel es einerseits ist, das Gespann in einen vorzeigbaren und originalgetreuen Zustand zu bringen, andererseits aber so viel historische Substanz wie möglich zu erhalten, konnten Hans Keckeisen aus Friedberg-Heimatshausen und Stephan Meyer aus Schwäbisch Hall gewonnen werden. Meyer, der bereits den 1969 von Charly Ridzewsky neu übernommenen ADAC Straßenwacht „Käfer“ mit der Fahrzeugnummer 880 restauriert hat, ist dabei für die Blecharbeiten am Boot und die Lackierung von Beiwagen und Windschild verantwortlich. Keckeisen, der zuvor schon dem BMW R 67/2 Gespann mit der Fahrzeugnummer 63 und dem Zündapp KS 601 Gespann Nummer 59 zu neuem Glanz verholfen hat, übernimmt die Blecharbeiten an Windschild und den Kotflügeln sowie die komplette Technik. Nur Stunden nach der Fertigstellung kann

die frisch restaurierte Maschine am 29. November 2023, auf den Tag genau 70 Jahre nach ihrer ersten Versuchsfahrt, im Foyer der ADAC Hauptverwaltung in München der Öffentlichkeit präsentiert werden.

Nach einigen Ausstellungen im Jahr 2024 findet das Gespann dauerhaft seine Heimat im Obergeschoß des ADAC Clubhauses. Dort sind bereits unter anderem eine Hildebrand & Wolfmüller von 1894, eine Laurin und Klement von 1903, eine Wanderer von 1910 und die Galerie der ehemaligen ADAC Präsidenten untergebracht.

ADAC Oldtimer-Fahrzeuge

Die ADAC Regionalclubs und die ADAC Zentrale haben zahlreiche weitere Oldtimer- und Youngtimerfahrzeuge bewahrt. So manches kostbare Exponat dient heute als reines Ausstellungsstück, doch einige Oldies sind auch noch voll fahrbereit und können bei ADAC Oldtimerveranstaltungen bewundert werden. Eine Auswahl von einigen Fahrzeugen sind im Internet unter www.adac.de/klassik zusammengestellt.



Das ADAC Clubhaus auf dem Gelände der Hauptverwaltung in München beherbergt unter anderem die Vereinsbibliothek und einen Teil der Fahrzeugsammlung.

(Foto: ADAC)

ADAC KLASSIK SAISON 2024 »

SAISON 2024*

ADAC Deutschland Klassik	22. – 25.05.2024	Bremerhaven
ADAC Europa Classic	02. – 05.09.2024	Schenna
ADAC Classic meets Traunsee (Motorrad)	13. – 15.09.2024	Traunsee-Almtal Österreich
ADAC Youngtimer Tour	2024	Deutschlandweit
ADAC Klassik Serien für Autos & Motorräder	2024	Deutschlandweit

*Stand Oktober 2023, ohne Gewähr



Nähere Informationen und Anmeldung:
adac.de/klassik
klassik@adac.de
facebook.com/ADACKlassik

ADAC

ADAC Classic-Car-
Versicherung



GETTYGO

hofmann
DRUCK+ MEDIEN



MARTERMÜHLE

MOTUL

PIRELLI



schenna

STROMTANK

TITANIUM
SOLUTIONS GmbH

TRAUNSEE-ALMTAL
salzkammergut

UNION
GLASHÜTTE/SA.



» Die Entwicklung des Club-Emblems

Wie der Club selbst, so hat auch sein Emblem im Laufe der Jahre eine Entwicklung durchgemacht:



1903 – 1911

1903, also bei der Gründung als Deutsche Motorradfahrer-Vereinigung (DMV), sollte ein mit Flügeln versehener Motorblock symbolisieren, wie das Motorrad dem Fahrer gleichsam Schwingen verleiht.



1907 – 1910

Als die DMV ab 1905 auch Autofahrer als Mitglieder aufnahm, trat der Zylinderblock mehr in den Hintergrund, und aus den Flügeln wurde ein Adler. Sicher auch deswegen, weil der kaiserliche Konkurrenz-Club (KAC heute AvD) einen Adler im Wappen führte.



1911 – ca. 1927
ab ca. 1927 – 1933
(ohne Krone)

1911 wurde die Vereinigung in ADAC umbenannt. Das machte auch ein neues Wappen notwendig: Es war nun nur noch ein Adler, sogar mit einem zart gezeichneten Krönchen. Erst im Laufe der zwanziger Jahre, also einige Zeit nach der Revolution 1918, verschwand dies wieder.



1930 – 1933

Offensichtlich erkannte man dann in den späten zwanziger Jahren die enorme Werbewirkung der Buchstabenfolge ADAC. Denn bei der nächsten Version trat diese beherrschend in den Mittelpunkt, und der Adler wirkte nur noch als Verzierung des an den Jugendstil erinnernden Wappens.



1948 – 1956

Bei der nächsten Stufe gab es keinen Adler mehr. Diese Version wurde auch nach dem Krieg wieder aufgenommen, jetzt sogar ganz ohne die zuvor umlaufende Erklärung der Abkürzung ADAC.



ab 1951

1951 jedoch erinnerte man sich des Adlers aus der früheren Zeit und nahm wieder das Wappen von 1911, in einer strengeren, abstrakteren Art gezeichnet. Da die Buchstaben ADAC in der altertümlichen Schrift allerdings nicht gut lesbar waren, wurde der Adler ab Mitte der sechziger Jahre mit einem Kasten »ADAC« kombiniert.



ab 1971

Von diesem Zeitpunkt an begann die Entwicklung, das heraldische Wappen vor allem in festlichem und traditionellem Zusammenhang zu verwenden, im täglichen Gebrauch jedoch den stark umrahmten Markennamen ADAC zu benutzen. Das noch immer aktuelle Logo „Gelbes Quadrat mit ADAC Schriftzug oben“ findet ab 1990 Verwendung.



ab 1971



ab 1971

Dieser Text wurde mit wenigen Änderungen und Ergänzungen der Festschrift „75 Jahre ADAC 1903-1978“ entnommen. Verfasser war der langjährige ADAC Archivar Hans-Christoph Graf von Seherr-Thoss.

» Historischer Motorsport

Die ersten Rennen des ADAC – damals Prüfungsfahrten genannt – waren noch ausdrücklich als Tests für Maschine und Fahrer und nicht als motorsportliche Betätigung gedacht. Im Rahmen von Zuverlässigkeitsfahrten musste die Leistungsfähigkeit der Fahrer und Maschinen im sportlichen Wettbewerb unter Beweis gestellt werden. Die aufstrebende Motorrad- und Automobilindustrie konnte so die Überlegenheit ihrer Produkte präsentieren und Innovationen entwickeln.

Bereits im Jahr 1924 – sechs Jahre nach dem Ende des Ersten Weltkriegs, gab es die enorme Zahl von 1.500 Motorsport-Veranstaltungen regionaler und überregionaler Bedeutung.

In den 20er Jahren initiierte der Club maßgeblich den Bau des Nürburgrings. Bereits im Jahre 1922 wurde durch den ADAC Gau Rheinland die erste Eifelrundfahrt für Automobile und Motorräder durchgeführt. Bis 1926 wurde die Veranstaltung als sportlicher Rundkurs insgesamt viermal ausgerichtet. Die Rennen in der Eifel wurden schnell bekannt und waren international besetzt. Dabei waren rund 10 Runden mit 33 km Länge zurückzulegen. Berühmte Fahrer wie Fritz von Opel und Rudolf Caracciola und bekannte Automobilmarken wie Bugatti, Alfa Romeo oder Mercedes nahmen daran teil und steigerten den Bekanntheitsgrad der Veranstaltung. Die Eifelrundfahrt war der Vorläufer des ADAC-Eifelrennens, welches 1927 als Eröffnungsrennen des Nürburgrings Premiere feierte. Das ADAC-Eifelrennen bestand bis in die achtziger Jahre des letzten Jahrhunderts fort.

Im Jahr 2007 wurde es als Veranstaltung für den historischen Motorsport wiederbelebt. Die ADAC Nürburgring Classic – seit 2017 zum 90. Jubiläum der Traditionsrennstrecke in der Eifel als großes historisches Motorsport-Revival wieder veranstaltet – ist heute der offizielle Nachfolger des 1927er Eröffnungsrennen. Eine lange Zeit für kontinuierliches Engagement des ADAC im historischen Motorsport. Auch heute gibt es noch eine Eifelrundfahrt, die an die ersten Rennen vor 1927 erinnert, allerdings als touristisches Oldtimer-Rallye-Format.

Auf diese Weise wurde der ADAC als größter deutscher Automobilclub auch zur Geburtsstätte vieler motorsportlicher Karrieren. Auch die technische Entwicklung wurde und wird durch die diversen motorsportlichen Aktivitäten vorangetrieben. Automobile Errungenschaften wie zum Beispiel Scheibenbremsen und synchronisierte Getriebe, Turbolader, Allrad-Antrieb, aber auch die Fortschritte in der Fahrwerks- und Reifenentwicklung sind durch den Rennsport maßgeblich vorangetrieben worden.

Durch den Motorsport sind neben dem Nürburgring auch zahlreiche andere Rennstrecken und Rundkurse wie Hockenheimring, Sachsenring, Oschersleben oder Lausitzring im Laufe der Jahrzehnte entstanden und haben so auch Beschäftigung und Wirtschaftswachstum in die Regionen gebracht. Der moderne Motorsport verändert sich und passt sich ständig an die Bedürfnisse an. In der heutigen Zeit ist Nachhaltigkeit eine zentrale Anforderung und dies spielt in der Weiterentwicklung von Innovationen eine maßgebliche Rolle, wie z. B. durch den Einsatz alternativer insbesondere strombasierter Kraftstoffe.

Unter den Oldtimer-Freunden ist die Begeisterung für den historischen Motorsport groß und der ADAC bietet mit einigen Veranstaltungen allen Interessierten die Möglichkeit in die Welt der Motoren und der Fahrerlager-Atmosphäre von damals einzutauchen. Lesen Sie mehr auf den nächsten Seiten zur ADAC Nürburgring Classic und dem 1000-km-Rennen.

» ADAC Nürburgring Classic

Vom 24.–26. Mai 2024 heißt es an Deutschlands legendärster Rennstrecke wieder „Gentleman... start your engines!“ Der DAMC 05 e.V. im ADAC veranstaltet dann als ideeller Träger das große Event mit fast 800 Startern in über 18 Rennläufen und Sonderläufen.

In 2024 werden historische Formel 1 Rennfahrzeuge im Rahmen der ADAC Nürburgring Classic präsentiert. Rennboliden der Boss GP der Big Open Single Seaters werden auf dem

Vorkriegsfahrzeuge sind im historischen Fahrerlager aus 1927 zuhause und starten im Le Mans-Start auf dem Grand-Prix-Kurs. Historische Tourenwagen fahren Rennen, die



©Michael Jurin



Grand-Prix-Kurs im Rennen zu sehen sein. Neben der Königsklasse des Motorsports kommen aber auch Klassiker-Besitzer mit ihren Fahrzeugen aller Baujahre in der ADAC Nürburgring Classic auf ihre Kosten:

Youngtimer Trophy ist zu Gast und die alten DTM-Boliden aus der „Goldenen Zeit des Motorsports“ kehren eindrucksvoll zurück. Riesenrad, Konzert und Feuerwerk am Samstag Abend – für jeden ist etwas dabei.

Es gibt vier Gleichmäßigkeitsprüfungen auf dem Grand-Prix-Kurs für private Besitzer von Klassikern. In „Experience Läufen“ kann zusätzlich die Nordschleife in reinen Oldtimer- und Youngtimer Gruppen erfahren werden.

Sympathische Rennwagen sind die wiesel-finken Wagen beim „Kampf der Zwerge“ in dem NSU, TT Prinz, Minis, Steyr Puchs, Abarths und viele andere Rennsemmeln starten.



ADAC Nürburgring Classic

Das Race-Event für Fans, Besucher, Fahrer!
Alle aktuellen Infos, Zeitpläne und Tickets auf:
www.nuerburgringclassic.de

NÜRBURGRING CLASSIC



DAMC 05

THE RACE EVENT



**DAS HISTORISCHE MOTORSPORT-MEETING
24.-26. MAI 2024**

**SAVE THE DATE
MAI 2025**



**FAMILIENPASS
INTERNATIONALE CLUBTREFFEN
NÜRBURGRING EXPERIENCE · ZEITREISE · GRIDWALK**

**800 STARTER
18 RENNEN**

Infos und Tickets: www.nuerburgringclassic.de



» ADAC-1000km-Rennen

Seit 1953 begeisterte das ADAC-1000km-Rennen die motorsportbegeisterten Deutschen. Der Nürburgring mit seiner Gesamtstrecke lockte und alle kamen – Stirling Moss, Wolfgang Graf Berghe von Trips, später Derek Bell, Jochen Mass, Hans-Joachim Stuck, Stefan Bellof – um nur einige zu nennen.

Die Rückkehr einer Legende an den Ring

Im Jahr 2021 kehrte das 1.000km-Rennen des ADAC – veranstaltet durch den ideellen Träger DAMC 05 e.V., einem Düsseldorfer Ortsclub mit viel Motorsport-Tradition im ADAC – zurück an den Eifelkurs.

Am 20. bis 22. September 2024 folgt nun die nächste Auflage des Langstrecken-Klassikers. Über 100 Teams werden an den Start gehen und fahren mit bis zu vier Fahrern pro Wettbewerbsfahrzeug fast 7 Stunden lang über nahezu 40 Runden Gesamtstrecke bestehend aus Nordschleife und Grand-Prix-Kurs. Erstmals dabei sein werden auch die DTM-Boliden aus der damaligen Zeit.

Tankstopps, Reifen- und Bremsenwechsel, Hektik an den Boxen, Ruhephasen für die Fahrer zwischen den Stints, Betriebsamkeit und ausgekniffelte Renntaktik bestimmen

das Bild im neuen Fahrerlager am Renntag – Samstag, den 21. September 2024. Tausende Fans – auch an der Nordschleife – verfolgen dann wieder gebannt, wer sich zum Sieger der legendären 1000 Kilometer krönen wird.



ADAC-1000km-Rennen
Karten, Infos, Hintergründe zur
Rennveranstaltung gibt es hier:
www.1000kmnuerburgring.de

TICKETS ONLINE ERHÄLTLICH!

1000KMNUERBURGRING.DE

ADAC

1000 KILOMETER



DER LANGSTRECKENKLASSIKER AM NÜRBURGRING

20. – 22. SEPTEMBER 2024

& SAFE THE DATE
SEPTEMBER 2025



RAVENOL

Allianz

ADAC Nordrhein e.V.

ADAC

» ADAC Hockenheim Historic – Das Jim Clark Revival

Ein PS-Festival von Rennsport-Enthusiasten für Rennsport-Enthusiasten

Racing mit allen fünf Sinnen genießen, in Erinnerungen schwelgen und dabei einfach eine gute Zeit auf und neben der Rennstrecke erleben: Dafür steht die „ADAC Hockenheim Historic – Das Jim Clark Revival“ in einzigartiger Weise. In Gedenken an einen der größten Automobilrennfahrer aller Zeiten ist der Hockenheimring Baden-Württemberg vom 3. bis 5. Mai 2024 zum bereits 19. Mal Schauplatz eines der größten und renommiertesten Classic-Festivals Europas, das im Vorjahr rund 35.000 Zuschauer ins ehrwürdige Motodrom lockte.

Fans des historischen Motorsports erwarten hier alljährlich rund 10 spannende Rennserien. 2024 werden u.a. BOSS GP, Tourenwagen Golden Ära, Sportscar Supercup, Lurani Trophy, Historische Formel Vau Europa, HRA Historic Racecar Association, Raceclub Germany, DRM-Revival und Lotus Cup Europe am Start stehen. Es wird ein faszinierender Mix aus historischen Formel-, Touren-, GT- und Supersportwagen präsentiert sowie ein abwechslungsreiches Rahmenprogramm geboten. Anziehungspunkt Nr. 1 ist das offene Fahrerlager, denn hier lassen sich die traumhaften Boliden



hautnah bewundern und die Besucher können den Mechanikern beim Schrauben über die Schulter schauen. Natürlich ist die ADAC Hockenheim Historic auch Treffpunkt ehemaliger Rennfahrerlegenden, die den Fans für Autogramme und Fotos zur Verfügung stehen und auch gerne selbst ihre Rennrunden drehen. Das große Automobil-Markenclub-Treffen, Ausstellungen sowie spannende Sonderthemen machen diese erstklassige Veranstaltung komplett.

Die „ADAC Hockenheim Historic – Das Jim Clark Revival“ versteht sich als PS-Festival von Rennsport-Enthusiasten für Rennsport-Enthusiasten jeden Alters und bringt die Faszination längst vergangener Zeiten des Motorsports für ein paar Tage an den Hockenheimring zurück. Eine Zeitreise, die wirklich Spaß macht. Weitere Informationen gibt's unter www.hockenheim-historic.de.



ADAC

Hockenheim Historic

DAS JIM CLARK REVIVAL

Hockenheimring

3.-5. MAI 2024

MOTORSPORT PUR ERLEBEN.

**JETZT TICKETS
SICHERN!**



www.hockenheim-historic.de

ADAC

RAVENOL

RPR1

HOCKENHEIMRING
BADEN-WÜRTTEMBERG



HUTER GROUP
www.huter-group.de



DMSB

» 30. OLDTIMERSPENDENAKTION IN 2024

Ein Jubiläum mit besonderen Klassikern

Seit 30 Jahren veranstaltet die Lebenshilfe Gießen e.V. eine Spendenaktion zu Gunsten von Menschen mit Behinderung. Zu den Unterstützern gehört schon viele Jahre auch Günther Jauch. Anlässlich dieses Jubiläums spendete er seine aufwendig restaurierte Citroën DS 21.

Wohl kein Modell in der Geschichte des Automobils war dermaßen seiner Zeit voraus und gleichzeitig so vernünftig wie die DS, „die Göttin“: Hydropneumatik verhalf schon 1955 dem Wagen zu erstaunlichem Federungskomfort, zu Servolenkung, automatischer Kupplung und Hochdruckbremse. Sie war das erste Großserienauto mit Scheibenbremsen. Sie können diese „Göttin“ aus dem Jahr 1971 gewinnen.



Günther Jauch mit der gespendeten Citroën DS 21

„Herzlichen Glückwunsch zu 30 Jahren Oldtimerspendenaktion für die Lebenshilfe!

Das war 1994 eine großartige Idee, die dank Reinhard Schade bis heute nichts von ihrem Charme und ihrer segensreichen Wirkung eingebüßt hat. Ich selbst habe schon so manchen Oldtimer mit anfänglich leiser Wehmut gespendet. Aber am Ende war ich immer glücklich über die Freude der neuen Besitzer und über all das, was die Lebenshilfe an guten Werken aus dieser Spendenaktion gemacht hat. Besser kann man einen geliebten Oldtimer nicht in neue, dankbare Hände geben!“

Günther Jauch



Lebenshilfe
Gießen

Spenden & Gewinnen!

So können Sie bei uns mitmachen:

Schon 5,- Euro helfen!
Unser Oldtimerspendenkonto bei der Sparkasse Gießen:

IBAN: DE38 5135 0025 0200 6260 00
BIC: SKGIDE5FXXX

Namen und Adresse bitte
nicht vergessen!

Aktionsende ist der 20. Januar 2025

www.oldtimerspendenaktion.de

30. Oldtimerspendenaktion 2024

Uns kann man gewinnen!

Zu Gunsten von Menschen mit Behinderung

Miteinander
mehr
bewegen

30 Jahre



OldtimerSpendenaktion.de



Lebenshilfe
Gießen



1. Preis:
Porsche 911 SC
Bj. 1982
Dieter Last



4. Preis:
Opel Olympia
Bj. 1951
Michael Deuker



13. Preis:
Moto Guzzi 1000
California II, Bj. 1986
Martin Stromberg
Classic Data

Spenden & Gewinnen!

Schon 5,- Euro helfen!
Bitte überweisen Sie Ihre
Spende auf das Spendenkonto
bei der Sparkasse Gießen:

IBAN DE38 5135 0025 0200 6260 00, BIC: SKGIDE5FXXX

Bitte Namen und Adresse nicht vergessen, Aktionsende ist der 20. Januar 2025.

Mit Ihrer Spende unterstützen Sie Menschen mit geistiger
Behinderung und psychischer Erkrankung!

Alle Infos auch unter www.oldtimerspendenaktion.de