



➤ Der ADAC im Wandel der Zeit

Der Allgemeine Deutsche Automobil-Club wurde 1903 von 25 begeisterten Motorradfahrern in Stuttgart als Deutsche Motorradfahrer-Vereinigung (D.M.V.) gegründet und 1911 zum ADAC umbenannt.



1912: Durch die Zunahme des Straßenverkehrs werden erste Regulierungsversuche nötig. Aufgrund des mangelnden Interesse des Staates beginnt der ADAC mit der Aufstellung der ersten Verkehrsschilder.

1913: Nach nur zehn Jahren kann der ADAC eine beeindruckende Bilanz vorlegen. Mit über 20 000 Mitgliedern ist er der mit Abstand größte Kraftfahrer-Club des Landes. Mit der Hinwendung zum Automobil hat er den Trend der Zeit richtig gedeutet und ist als kompetente Institution anerkannt



1922: Auf der 1921 eröffneten Avus in Berlin findet das erste ADAC Rennen statt. Für die Strecke sind die Fachleute der Zeitschrift „Motor“ voll des Lobes, da sie „sowohl in Bezug auf ihre Anziehungskraft auf das große Publikum als auch hinsichtlich ihres Wertes als Prüfstrecke für Kraftfahrzeuge eine Anlage darstellt, wie sie zweckentsprechender wohl kaum gedacht werden kann“.

1923: Bei seiner 20-Jahr-Feier in Stuttgart kann der ADAC zufrieden zurückblicken. Trotz der Katastrophe des Ersten Weltkriegs und der von Inflation und wirtschaftlichen Problemen gekennzeichneten Nachkriegszeit ist der Verband mit gut 50 000 Mitgliedern weiterhin unangefochten die „Nummer 1“ im deutschen Kraftfahrzeugwesen.



1932: Mit einer Strahlenfahrt weicht der ADAC die „Kraftfahrstrecke“ von Köln nach Bonn ein. Sie führt über das erste 20 Kilometer lange Teilstück der ersten Autobahn, die das rheinisch-westfälische Industriegebiet mit dem Mittelrhein verbinden soll.



ADAC

ADAC

1933: 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.

1942 und 1943: Die Geschichte des ADAC ist seit September 1933 unterbrochen.

1952: Der Club ruft er in der Juni-Ausgabe der »Motorwelt« seine Mitglieder dazu auf, beim Freiwilligen Kameradschaftsdienst des ADAC mitzuwirken. Innerhalb eines Jahres werden es mehr als 7500 freiwillige Helfer sein. Sie werden vom ADAC mit einer Sonderplakette für ihr Fahrzeug, einem ADAC-Verbandskasten und einem Abschleppseil ausgerüstet. Der »Freiwillige Kameradschaftsdienst« besteht rund 30 Jahre.

1953: Die Feierlichkeiten für den 50. Geburtstag des ADAC finden am Sitz der Club-Zentrale in München statt. Am eigentlichen Gründungsdatum, dem 24. Mai, das angenehmerweise auf einen Pfingstsonntag fällt, fährt ein Jubiläumskorso unter dem Motto »50 Jahre ADAC - 50 Jahre Automobil - 50 Jahre Kraftradfahrt« mit Vehikeln aus fünf Jahrzehnten Kraftfahrzeuggeschichte durch die Münchener Innenstadt.





1962: Der ADAC beschließt 1962, schrittweise die in die Jahre gekommene Straßenwachtflotte aus Motorrädern umzurüsten. Nach langer Diskussion und eingehender Prüfung wird der VW-Käfer als neues Straßenwachtauto ausgesucht. Im Winter werden die ersten Autos getestet, im Mai 1963 nehmen sie offiziell den Dienst auf. Die Käfer dominieren auf Jahre hinaus das Erscheinungsbild der Straßenwacht, selbst als später auch andere Marken zum Einsatz kommen.



1963: In der ersten Ausgabe der Motorwelt des Jahres verkündet der ADAC stolz den Beginn des digitalen Zeitalters beim Club. Das elektronische Datenverarbeitungssystem mit Magnetbändern IBM 1401 verwaltet von nun an die Daten der Mitglieder, deren Zahl beständig steigt.

1972: Während der Olympischen Spiele werden in München Fahrzeuge mit verschiedenen alternativen Antriebsmethoden getestet. Der ADAC etwa untersucht die Praxistauglichkeit eines Autos mit Flüssiggasantrieb. Ein VW-Variant der Straßenwacht wird dafür entsprechend umgerüstet. Bei der Schadstoffbelastung erreicht der Wagen Traumwerte, aber er verbraucht mehr Kraftstoff als ein Benziner und bietet weniger Motorleistung.



1973: Der Club empfiehlt den konsequenten Ausbau der „grünen Welle“, um den Verkehr in den Innenstädten flüssiger zu machen. Die „Motorwelt“ veröffentlicht einen Test, der die Vorteile des fließenden Verkehrs für Auto und Umwelt belegt. Nach 45 Jahren verlässt der ADAC sein Stammhaus in Schwabing und zieht in eine neue Zentrale im Münchner Südwesten. Der Inlands-Schutzbrief wird eingeführt.

1982: Der ADAC schickt an den acht verkehrsreichsten Wochenenden erstmals Stauberater auf die Autobahnen. Sie sollen Urlaubern die Wartezeit im Stau verkürzen, kleinere Pannen beheben und Erste Hilfe leisten.

1983: Ab 1986 dürfen nur noch Benzinautos zugelassen werden, deren Abgase durch Katalysatoren entgiftet werden. Der ADAC unterstützt diese Vorschrift und fordert die Industrie auf, die neuen Fahrzeuge und das bleifreie Benzin bereits ab 1984 anzubieten.

1992: Anders als in der alten Bundesrepublik sind in den neuen Bundesländern viele Alleen noch intakt. Aus der Aktion „Rettet die Alleen“ des ADAC entsteht die Idee einer den Osten und Westen verbindenden „Deutschen Alleenstraße“. Sie führt heute vom Nordosten durchgehend nach Südwesten.

1993: In Halle eröffnet der ADAC eine Anlage zur Wiederverwertung von Altautos. Dort sollen wertvolle Rohstoffe nach der Demontage wieder der Industrie zugeführt werden. Der ADAC testet im Rahmen des Ökotests Neuwagen fortan auch auf ihre Umweltverträglichkeit.

2002: Das ADAC Präsidium beschließt die Oldtimer Aktivitäten des ADAC in der neuen ADAC Oldtimer Sektion zu bündeln.

2003: Der ADAC wird 100 Jahre alt und organisiert zahlreiche Aktivitäten rund um den 100. Geburtstag. Mit der ADAC MotoClassic und über 100 teilnehmenden historischen Motorrädern, Gespannen und Motorrollern wird darauf aufmerksam gemacht, dass der ADAC einst von 25 engagierten Motorradfahrern gegründet worden ist.

2012: FIVA Generalversammlung beim ADAC in München. Die ADAC Oldtimer-Sektion ist seit 2007 Mitglied im Oldtimer-Weltverband und verfügt seit 2008 den ANF-Status für Deutschland

2013: Das ADAC Clubhaus öffnet seine Pforten. In dem denkmalgeschützten Kontorgebäude von 1910 in unmittelbarer Nähe der Zentrale ist jetzt die ADAC Geschichte zu Hause: die Bibliothek und Sammlungen mit über 50.000 Medien und Kunstschätzen.



➤ ADAC Bibliothek und Sammlungen

Im Oktober 1954 hatte das ADAC Präsidium beschlossen, die in den Kriegswirren verloren-gegangenen Bücher, Zeitschriften und ADAC Dokumente in Form einer Vereinsbibliothek wieder aufzubauen. Betraut wurde damit der Automobilhistoriker Hans Christoph Graf von Seherr-Thoss. Bis zu seiner Pensionierung im Jahr 1983 trug er eine umfassende Sammlung zur Geschichte des Straßenverkehrs, insbesondere des motorisierten Individualverkehrs zusammen. Die Bibliothek ist als wissenschaftliche Spezialbibliothek Informationsquelle für die Historie der gesamten Kraftfahrt geworden und dient dem Club bis heute auch als Archiv für seine Veröffentlichungen.

Heute ist sie im Clubhaus neben der ADAC Zentrale in München untergebracht. Das ehemalige Kontor-Haus aus den Anfangsjahren des 20. Jahrhunderts wurde aufwendig unter strengen Bestimmungen des Denkmalschutzes saniert und im Dezember 2012 als ADAC Clubhaus feierlich eröffnet.

Die Bibliothek umfasst mittlerweile 50.000 Medieneinheiten und zwölf Sammlungsbereiche zu ADAC Themen. Der größte Teil ist im gut klimatisierten Magazin durch eine moderne Sauerstoffreduktionsanlage brandgeschützt untergebracht. Die Literatur kann im Lesebereich des großzügig und hell gestalteten ersten Stocks im Clubhaus eingesehen werden. Im angeschlossenen Ausstellungsraum und in der Schatzkammer werden Einzelstücke aus den Sammlungen und Themenausstellungen gezeigt.



Ein besonderer Sammlungsbereich umfasst rund 700 Plaketten und Anstecknadeln – die ältesten von 1906. Dazu gehören sowohl die unterschiedlichen Embleme und Anstecknadeln des Clubs, als auch Plaketten, die zu Automobil- und Motorrad-Fahrten, sowie Rennveranstaltungen der ADAC Regional und Ortsclubs herausgegeben bzw. verliehen wurden.

Mitgliedern und der interessierten Öffentlichkeit ist es nach Voranmeldung möglich, im umfangreichen Fundus der Bibliothek zu recherchieren – sowohl in bereits digitalisierten Büchern, Zeitschriften und Bildern, als auch im Präsenzbestand. Insgesamt bietet der Monografien- und ebenso große Zeitschriftenbestand hervorragende Forschungsgrundlagen. Auch für die Fachleute des ADAC Klassik Ressorts ist der Bibliotheksbestand eine unverzichtbare Ressource, um automobilmotorhistorische Anfragen der ADAC Mitglieder kompetent beantworten zu können.



**ADAC Bibliothek
und Sammlungen**
Hansastraße 19
80686 München
bibliothek@adac.de



Eröffnungsausstellung 110 Jahre ADAC

➤ ADAC Oldtimer-Fahrzeuge

Die ADAC Regionalclubs und die ADAC Zentrale haben zahlreiche 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.

VW Transporter 1500 (Typ 23 Kombi)



Im März 1950 startete in Wolfsburg die Serienproduktion des VW Transporters. Schon kurz danach hat der ADAC das erste Exemplar erworben und am 1. August 1951 - also vor über 70 Jahren - ist der erste VW Bus beim ADAC offiziell in Dienst gestellt worden.

Viele weitere folgten und aus dem Jahr 1966 ist ein Bestand von 12 VW Transportern im ADAC dokumentiert. Die Busse wurden in verschiedenen Ausführungen und unterschiedlichem Auszustand eingesetzt, beispielsweise als mobile Werkstatt mit eingebautem Schweißgerät, als Tonwagen für den Einsatz bei ADAC Veranstaltungen oder als Versorgungswagen für die damals noch mit Motorrad-Gespanssen eingesetzten Straßenwachtfahrer.

Bei dem hier gezeigten Volkswagen Transporter handelt es sich um einen im Herbst 1964 vom Band gelaufenen Kombi (Typ 23) aus dem Modelljahr 1965, welcher ursprünglich an einen Privatmann in den USA ausgeliefert wurde und nur äußerlich einem Straßenwacht-Fahrzeug von damals entspricht. Der Neunsitzer mit dem 42 PS starken 1500 ccm Motor befindet sich seit 2009 im Besitz der ADAC Zentrale und ist bereits bei zahlreichen Oldtimerveranstaltungen des ADAC eingesetzt worden. Aktuell wird der Bus mit klimaneutralem E-Fuel betrieben, um die technische Tauglichkeit dieses mit regenerativer Energie erzeugten

Kraftstoffs im Praxistest zu überprüfen. In diesem Zuge nimmt der T1 im August 2022 am Revival der Olympia-Rallye'72 teil. Schon im Rahmen der Olympischen Spiele hat der ADAC damals schon einen auf Gasantrieb umgerüsteten VW Variant auf seine Alltagstauglichkeit getestet.



München 1963: Ein VW Transporter des Technischen Prüfdienstes.
Die Stangen des Zeltes wurden auf dem Dachgepäckträger zum Prüfort transportiert.



Februar 1962: Ein VW Bus der Straßenwacht im Einsatz bei der Sturmflut in Hamburg

BMW R 67/2 Straßenwacht Gespann Nr. 63 Bayerische Motoren Werke AG, München



Fotos: Dörre Fotodesign

1953 hatte der Verwaltungsrat des ADAC auf Vorschlag des Präsidiums und der Hauptverwaltung beschlossen, nach dem Vorbild anderer europäischer Automobilclubs, die „ADAC Straßenwacht“, ins Leben zu rufen. Seit dem 20. Februar 1954 war dafür im Münchener



Fotos: Dörre Fotodesign

Gebiet ein „Entwicklungs-Team“ im Einsatz, auch um die Fahrzeuge, die Ausrüstung und die Schutzkleidung zusammenzustellen und zu erproben. Der Einsatz dieser Truppe bewährte sich glänzend, so dass die Straßenwacht rasch ausgebaut wurde. Am 2. Mai 1954, dem Schlusstag der ADAC-Hauptversammlung in Stuttgart, wurde vor dem Schloss Solitude eine Flotte von 60 Pannenhilfs-Gespannen der Öffentlichkeit präsentiert und in einem feierlichen Akt offiziell in Dienst gestellt. Die Flotte setzte sich aus



den Modellen NSU 501 OS-T Konsul II, Zündapp KS 601 und BMW R 67/2, jeweils mit einem speziellen Seitenwagen, in dem die Pannenhilfsausrüstung untergebracht war, zusammen. Eine Paradeaufstellung aller Gespanne zierte auch die Umschlagseite der Juni-Ausgabe der ADAC Motorwelt und im Heftinneren wurden die Gelben Engel unter der Überschrift „Die ADAC Straßenwacht – Teil einer europäischen Friedensarmee“ in Wort und Bild vorgestellt. Der Fahrzeugbestand wurde kontinuierlich ausgebaut und bereits rund sechs Wochen später, am 21. Juli 1954, konnte dieses Straßenwachtgespann als Nummer 63 auf den ADAC e.V., Straßenwacht, Königinstr. 11a in München unter dem Besatzungskennzeichen AB-99-2968 zugelassen werden. Dieses Kennzeichen wurde 1956 durch die polizeiliche Nummer M-LK 139 ersetzt. Bei der Straßenwacht war die Maschine dann bis Juni 1965 in Berlin im Stadtpannendienst eingesetzt und wurde anschließend stillgelegt.

Üblicherweise wäre die Maschine dann entweder zerlegt und noch brauchbare Komponenten für noch in Einsatz befindliche Gespanne verwendet, oder aber im verbrauchten Zustand zum Schrottwert veräußert worden. Dank der weitsichtigen Entscheidung der Verantwortlichen, von jedem Motorradtypen ein Exemplar für die Nachwelt aufzubewahren, blieb der Nummer 63 dieses Schicksal erspart. Sie wurde stattdessen für ein knappes Jahrzehnt eingelagert und anschließend in der Ausrüstungswerkstatt der Straßenwacht unter dem damaligen Werkstattleiter Franz Huber hergerichtet. Optisch auf Vordermann gebracht, wurde das Gespann dann bis 1980 als Leihgabe im BMW Museum ausgestellt. Im Jahr 1980 wechselte das schöne Stück ins Museum des legendären deutschen Motorjournalisten Fritz B. Busch. Der hatte 1973 im Schloss des damaligen ADAC Sportpräsidenten Gebhard Graf von Waldburg zu Wolfegg und Waldsee eines der ersten Oldtimermuseen gegründet. Dort war das Schmuckstück anschlie-

End für 36 Jahre Teil der Ausstellung, bevor es 2016 nach München zurückgekehrt ist. Da gut vier Jahrzehnte in verschiedenen Ausstellungen der Maschine optisch und technisch stark zugesetzt hatten, war eine behutsame Restaurierung unumgänglich. 2018 fertiggestellt, zeigt sich das Krad jetzt wieder in vollem Glanz und dient als Ausstellungsstück im Rahmen von Messen und Veranstaltungen.

Nach Abschluss der Restaurierungsarbeiten wurde das Gespann von Fotodesigner Hermann Dörre professionell in Szene gesetzt.



Ältester Fotobleg der Nr. 63: Im Mitteilungsblatt des ADAC Gau Berlin, Nr. 2 – Februar 1961 - Pannenhilfe in der Großstadt“, ist das Gespann im Einsatz auf dem berliner Stadtauto- bahnring, Ausfahrt Halensee abgebildet. Der Fahrer ist leider nicht erkennbar.

Gelber Engel gesucht: Wer erkennt den Fahrer?

Wissen Sie, wer dieser Kollege ist?

Ungeklärt verbleibt aber bisher die Frage, welcher Straßenwachmann damals Fahrer der Maschine war. In der Fahrzeugakte findet sich dazu leider keine Antwort. Durch einen glücklichen Zufall ist kürzlich aber eine Fotoserie aufgetaucht, auf der das Gespann an verschiedenen Orten in Berlin zu sehen ist. Auf einer Aufnahme ist der Fahrer recht deutlich erkennbar. Jetzt sind wir auf Ihre Mithilfe angewiesen. Zwar sind seit der Aufnahme dieses Fotos mindestens 55 Jahre vergangen. Erinnert sich trotzdem jemand von Ihnen an diesen Gelben Engel aus Berlin?

Hinweise bitte an klassik@adac.de.



➤ 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 Motorrad 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



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.



ab 1990

Das noch immer aktuelle Logo „Gelbes Quadrat mit ADAC Schriftzug oben“ findet ab 1990 Verwendung.

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 Weltkrieg, 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 Jahrhundert fort.

Im Jahr 2007 wurde es als Veranstaltung für den historischen Motorsport wiederbelebt. Die 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. Damit feiert das Eifelrennen als Nürburgring Classic in 2022 ein 95-jähriges Bestehen. 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 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 Nürburgring Classic und dem 1000-km-Rennen.

➤ Nürburgring Classic

Vom 20. -22. Mai 2022 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 20 Rennläufen und Sonderläufen.

In 2022 werden historische Formel 1 Rennfahrzeuge im Rahmen der Nürburgring Classic präsentiert. Rennboliden aus der Michael Schumacher-Benetton-Zeit und



den Jahren davor geben sich auf dem Grand Prix Kurs ein Stelldichein. Neben der Königsklasse des Motorsports kommen aber auch Klassiker-Besitzer mit ihren Fahrzeugen aller Baujahre in der Nürburgring Classic auf ihre Kosten:

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.

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



die Youngtimer Trophy ist zu Gast und die alten DTM- und DRM-Boliden aus der „Goldenen Zeit des Motorsports“ kehren eindrucksvoll zurück. Das Treffen der alten Renntransporter fasziniert wieder Groß und Klein. Für jeden ist etwas dabei.

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.



Nürburgring Classic

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

RICHARD MILLE

NÜRBURGRING CLASSIC



20.-22. MAI
18 RENNEN **2022**
800 STARTER #

Jetzt anmelden zu
Gleichmäßigkeitsprüfungen
und Experience-Läufen

Tickets unter:
www.nuerburgringclassic.de

ADAC Nordrhein e.V.



RICHARD MILLE



DAMC 05



➤ 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 16. und 17. September 2022 folgt nun die zweite Auflage des Langstrecken-Klassikers. Bis zu 200 Teams können 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.

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 17. September 2022.

Tausende Fans – auch an der Nordschleife – verfolgen dann wieder gebannt, wer sich zum Sieger der legendären 1000 Kilometer krönen wird.



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

ADAC

1000 KILOMETER

16. - 17. SEPTEMBER 2022



DAS 2. REVIVAL DES LANGSTRECKEN-KLASSIKERS!

Jetzt anmelden für 1000-Kilometer-Rennen und Revival-Sprint

Tickets unter:
www.1000kmnuerburgring.de

ADAC Nordrhein e.V.



MotorKlassik



RAVENOL



► Olympia Rallye 1972–2022 das 50 Jahre Jubiläum

Ein besonderes sportliches Ereignis waren die Olympischen Spiele 1972 in Deutschland und der ADAC war seinerzeit mit zahlreichen Aktionen engagiert - so formulierte die Motorwelt in der Januar-Ausgabe „Der ADAC ist immer zur Stelle, wenn seine Erfahrung vielen nützen kann. Also auch bei den Olympischen Spielen.“

Unter dem Zeichen des Umweltschutzes wurden im Rahmen der Olympischen Spiele verschiedene alternative Antriebsmethoden getestet. So wurde ein VW-Variant der ADAC Straßenwacht auf Gasantrieb umgerüstet und auf Praxistauglichkeit getestet – bei der Schadstoffbelastung erreichte der Wagen Traumwerte aber der Verbrauch war bei geringerer Motorleistung wesentlich höher als beim Benzinbetrieb.

Unter dem Dach der ONS wurde die Olympia-Rallye '72 gemeinsam vom ADAC und dem AvD organisiert und wurde für die Europa- und für acht nationale Meisterschaften gewertet. Über 300 Teams starteten zu dieser Rallye in Kiel. Die Streckenlänge von 3.400 km war sportlich ambitioniert und wurde mit einer feierlichen Zielankunft im Münchner Olympia-Stadion belohnt.

Durchgeführt wurde die Veranstaltung damals unter der Schirmherrschaft von Willi Daume, Präsident des Organisations-

» Atom «-Batterie

Während man in München und Untertürkheim die Ansicht vertritt, daß der Hubkolbenmotor »noch lange nicht am Ende seiner Entwicklung ist« (Daimler-Benz) sagt der Chef der amerikanischen Atomenergie-Kommission (AEC), James A. Schlesinger, für die nächsten zehn Jahre eine »weitgehende Abkehr vom Benzinauto« voraus.

Schlesinger will die Autos der Zukunft allerdings nicht mit Atomkraft antreiben, sondern mit elektrischem Strom, den er einer leistungsfähigen Lithium-Sulfid-Batterie entnehmen will. Mit diesem Stromspeicher experimentiert man zur Zeit in den AEC-Laboratorien. Und zwar gewissermaßen im Regierungsauftrag, denn der amerikanische Kongreß hatte den Atomforschern im vergangenen Jahr seinen Segen zu dieser »Nebenbeschäftigung« gegeben.

Schlesinger ist optimistisch: Seiner Ansicht nach wird ein Auto mit der AEC-Batterie bei Tempo 80–100 einen Aktionsradius von 240 bis 360 km haben. HL

Eine interessante Randnotiz in der Motorwelt 6/1972 war die Aussage zum Ende des Hubkolbenmotors.

Die „Atom-Batterie“ soll kommen und es wird für die nächsten zehn Jahre eine „weitgehende Abkehr vom Benzinauto“ vorausgesagt. Autos der Zukunft sollen mit elektrischem Strom betrieben werden, der in leistungsfähigen Lithium-Sulfid-Batterien gespeichert werden soll. Manches kommt dann doch anders oder wesentlich später als gedacht.

Die Olympischen Spiele in Deutschland boten auch für den Motorsport eine einmalige Gelegenheit, denn unter dem Zeichen der olympischen Ringe genehmigten bundesdeutsche Behörden erstmals wieder eine Rallye von internationalem Format auf deutschem Boden.



komitees der XX. Olympischen Spiele in München und Kiel. Der Beifahrer des damaligen Rallye-Siegers, Jean Todt (ehem. Ferrari-F1-Teamchef) wurde später FIA-Präsident und in Deutschland war diese Veranstaltung der Beginn einer Karriere im Rallyesport: Walter Röhrl fiel zwar kurz vor Plattling aus, erhielt aber danach seinen ersten Profi-Vertrag von Opel.



**30 Rathausbesuche,
5175 Formulare,
1100 Helfer, und ein Jahr
mühevoller Kleinarbeit –
das gehört
zur Organisation
einer Rallye**

Ein Highlight, welches vier Jahre später in der Ausgabe 6/1976 der ADAC Motorwelt nochmals eine besondere Würdigung für die erfolgreiche Organisation erhielt – ohne die zahlreichen Helfer und Sportwarte der Ortsclubs wäre eine solche Veranstaltung schon damals nicht vorstellbar gewesen.

Das Revival 2022

50 Jahre später haben sich mehrere Automobilbegeisterte mit Motorsportlern der damaligen Zeit zusammengefunden und organisieren im August das REVIVAL 2022 auf Spuren der historischen OLYMPIA-RALLYE'72.

Die Rallye soll wie einst wieder in Kiel starten und München wird mit der neu eröffneten MOTORWORLD das Ziel sein. Die Jubiläums-Veranstaltung ist eine Oldtimer-Rallye mit Gleichmäßigkeitsprüfungen und seltenen Fahrzeugen. Es werden auch einige ehemalige Europa und Deutsche Meister da sein, denn Walter Röhrl wird sein

50jähriges Jubiläum als Motorsport-Profi feiern.

Stilecht wird der originale Doppeldecker-Bus aus 1972, der seinerzeit zur Betreuung der Pressevertreter von zwei Journalisten besetzt war, auf der gesamten Strecke wieder zur Pressebetreuung eingesetzt werden. Der Veranstalter verspricht ein Highlight, welches einmalig bleiben wird und alle Startplätze sind bereits ausgebucht.

Als Besucher kann man an der Strecke die unglaubliche „Artenvielfalt“ der Fahrzeuge von früher bewundern. 38 Marken und 172 verschiedene Fahrzeugtypen sind Garant für ein tolles Erlebnis.

Das Organisationsteam möchte den Teilnehmern eine Zeitreise ins Jahr 1972 ermöglichen, mit zahlreichen Anekdoten und Besuche von Rennstrecken.

Das Event ist eine Non-Profit Veranstaltung, bei dem sämtliche Teilnehmer das volle Nenngeld zahlen. Mit den Überschüssen der Veranstaltung werden mehrere soziale Projekte auf der Strecke von Nord nach Süd unterstützt. Zudem wird die Rallye unter den Aspekten der Nachhaltigkeit organisiert. Die Treibhausgasemissionen der Veranstaltung wurden berechnet und die CO₂-Emissionen durch Klimaschutzprojekte kompensiert.

Um der Tradition gerecht zu werden, hat ADAC Klassik beschlossen, die Rallye mit dem ADAC VW T1 Bus zu begleiten und zwar in Form eines E-Fuel Praxistests, um mit diesem synthetischen Kraftstoff Erfahrungen zu sammeln. Die Ingenieure und Techniker gehen davon aus, dass der Einsatz von E-Fuel im Oldtimer unproblematisch ist – ADAC Klassik wird das testen und darüber berichten.



Mehr als eine Rallye Die Jahrhundert-Rallye!

Die legendäre Olympia-Rallye war ein Meilenstein in der deutschen Rallyegeschichte. Sie war nicht nur die längste, anspruchsvollste und legendärste Rallye in Deutschland, sondern auch die Veranstaltung, die mein Leben entscheidend geprägt und in eine besondere Richtung verändert hat. Nach dieser Rallye war nichts mehr wie vorher.

Obwohl ich kurz vor Schluss, im Zweikampf mit dem späteren Gesamtsieger Nicolas wegen Motorschaden ausfiel und das Ziel in München nicht erreichte, konnte ich mit meinem Capri den Profis zeigen, „wo der Hammer hängt“. Die Medien sprachen von einer Supershow und für mich bedeutete es den Durchbruch. Ich bekam Angebote von mehreren Herstellern und Tunern und Herr Neerpasch, der kurz zuvor von Ford zu BMW wechselte, sah in mir sogar einen zukünftigen BMW-Rennfahrer. Ich wollte aber Rallyefahrer bleiben und nahm das Angebot für meinen ersten Profi-Fahrer-Vertrag von Herrn Preikschat bei Opel an. Unter der Führung des Opel-Tuners Günther Irmischer bereitete ich mich mit meinem neuen Beifahrer Jochen Berger auf meine erste Rallye Monte-Carlo und eine spannende Saison 73 vor.

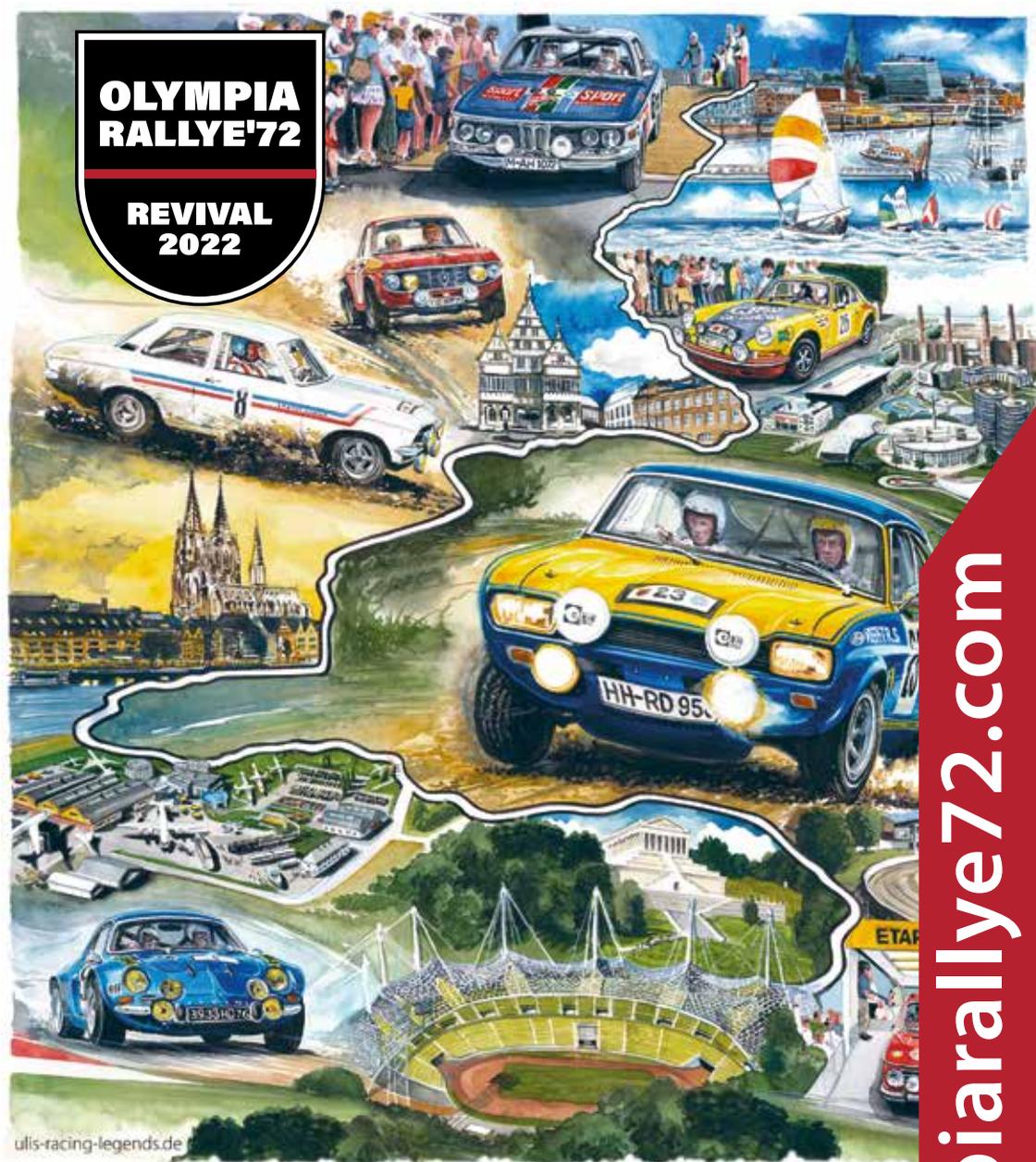
Ein ganzes Leben im Rallyesport sollte mir bevorstehen und die Weichenstellung dafür war bei der Olympia-Rallye. Deshalb freut es mich sehr, dass es zum 50-jährigen Jubiläum ein Olympia-Rallye Revival geben wird. Ich bin begeistert, dass Freunde des Rallyesports, Enthusiasten und Kenner der Materie dieses Projekt in die Hand genommen haben und eine Veranstaltung in gleichem Format auf die Beine stellen. Niemand kann sich der Magie und dem Charme dieser Veranstaltung entziehen und ich bin beeindruckt, wie viele diese wirklich einmalige Gelegenheit nutzen. Auch die fast 200 teilnehmenden Fahrzeuge sind begeistert. Natürlich habe ich sofort meine Unterstützung und Teilnahme zugesagt und werde als Botschafter und Zeitzeuge mit dabei sein. Es ist etwas ganz Besonderes für mich und ich fühle mich geehrt. Ich freue mich jetzt schon darauf, mit verschiedenen Autos aus meiner Karriere zu fahren. Gerne habe ich auch einige noch lebende Teilnehmer von damals mit eingeladen, vorausgesetzt sie besitzen noch die nötige Leidenschaft und haben nicht vergessen, wie das mit dem rechten Pedal funktioniert. Viele Highlights und eine unvergleichliche Atmosphäre werden uns ein einmaliges Erlebnis bescheren. Vielleicht ist es ja auch eine der letzten Veranstaltungen dieser Art und Größe, bei der wir unsere Emotionen leben können. Ich sende Euch schon jetzt meine besten Wünsche und freue mich, Euch im August 2022 zu sehen.

Mit sportlichen Grüßen
Euer

Walter Röhrl

**OLYMPIA
RALLYE'72**

**REVIVAL
2022**



KIEL - MÜNCHEN
8.8.bis 13.8.2022

olympiarallye72.com