ADAC Mittelrhein

Motorsport-Club Daun e.V. im ADAC

ADAC Mittelrhein

Clubinformation

Liebe Mitglieder und Freunde des Motorsport-Club Daun. Das letzte Jahr in diesem Jahrtausend war für den MSC Daun, seine Mitglieder und die vielen freiwilligen Helfer wieder ein Jahr mit vielen motorsportlichen Ereignissen, die sowohl positiv, zum Teil aber auch weniger erfreulich in Erinnerung bleiben werden.

Zu den Veranstaltungen, an die man sich auch im neuen Jahrtausend gerne erinnert, gehören die Organisation und Durchführung der internationalen Rallye´s in Deutschland, die ADAC Deutschland Rallye, sowie die Int. AVD Hunsrück-Rallye. Bei beiden Veranstaltungen war der MSC Daun sowohl in der Organistaion, als auch durch aktive Teilnehmer beteiligt. Die Organisation des Gauendturniers, „Wer wird Fahrradchampion“ gehört natürlich auch in diese Kategorie. Ganz besonders horvorzuheben sind unsere 2 aktiven Rallye-Teams, die den MSC Daun selbst bei internationalen Veranstaltungen (Rallye-WM) vertreten.

Weniger erfeulich ist aber nach wie vor die Resonanz auf unser Ortsturnier „Wer wird Fahrrad-Champion“, welches in diesem Jahr nochmals einen Teilnehmerrückgang zu verzeichnen hatte. Die Maßnahme, die Veranstaltung auf einen Samstag zu verlegen, konnte das nicht verhindern.

Nicht nur unerfreulich, sondern fast schon rufschädigend war die Unterstützung des MSC Daun für die Rallye Ostwestfalen-Lippe. *(siehe dazu Seite 4)*

Im Auftrag des Vorstandes des MSC Daun e.V. im ADAC wünsche ich allen Mitgliedern einen guten Rutsch ins neue Jahr und hoffe auf ein Wiedersehen im Jahr 2000.

Impressum:

Clubinformation
Motorsport-Club Daun e.V. im ADAC
11. Jahrgang, 4. Quartal 1999, Ausgabe Nr. 40

Herausgeber:
Motorsport-Club Daun e.V. im ADAC
Vorsitzender:
Peter Schlömer, Trierer Straße 4, 54550 Daun
Tel. 06592/1356 o. 3074
Redaktion:
Norbert Kettenhofen, Jahnstraße 10, 40215 Düsseldorf
Tel. 0211/3850585,
e-mail:nkettenhofen@compuserve.com

Jahresrückblick

Team Peter und Björn Schlömer

Historische Demonstrationsfahrten

Rallye Kempenich

Im März 99 begann die Saison als Vorausfahrzeug der Rallye 200 in Kempenich. Es war für uns gleichzeitig eine Testfahrt, um festzustellen, ob die vielen Veränderungen am Fahrzeug standhaft waren oder nicht. Um es vorauszusagen, der Talbot Lotus hielt die ganze Saison, und es mußte keine einzige WP ausgelassen werden.

Köln-Ahrweiler 1999

An dieser Stelle bedanke ich mich nochmals bei meiner Servicecrew, vor allem aber beim "Chefschrauber" Martin Kiefer, für die hervorragende Vorbereitung und Mithilfe. Die Rallye Kempenich hätte fast schon mit einem schweren Unfall geendet. Ca. 200 m vor dem Ziel, auf einer Hauptstraße mit schnellen Kurven kamen wir mit 140 km/h an, als uns ein Fahrzeug entgegenkam. Die beiden älteren Insassen waren trotz Aufforderung einfach an der Vollsperrung vorbeigefahren, und hatten ebenfalls die DK-Stop passiert, ohne die geringste Reaktion von sich zu geben, obwohl die Funktionäre lautstark dazu aufforderten. Der Schreck saß uns tief in den Gliedern, wobei man hieran wieder sieht, daß im Zielbereich einer WP unbedingt mit aller größter Sorgfalt und Aufmerksamkeit gearbeitet werden muß.

Rallye Pyhrn-Eisenwurzen (A)

Ende April zog es uns wieder nach Österreich, wo wir im Vorfeld des Meisterschaftslaufes fuhren. Da mein Sohn anderweitige Verpflichtungen hatte,

nahm unser Sportleiter Karl Fries die Aufgabe des Beifahrers an. So fuhren wir zum erstenmal miteinander eine Rallye, wobei wir schnell zurecht kamen. Die kurzen deutlichen, Anweisungen durch Karl, die wir zuvor miteinander erarbeitet hatten, ließen mich schnell Vertrauen in die Ansagen geben, was sich dann auch in zügiger Fahrweise zeigte. Den Zuschauern und uns machte die Veranstaltung auf jeden Fall viel Spaß.

Deutschland Rallye

Rund um den Nürburgring am ersten Tag, durch die Weinberge der Mosel am zweiten Tag, so verlief in diesem Jahr wieder die Deutschland Rallye. Die "Eifel-Prüfungen" kannten wir schon, in den Weinbergen der Mosel kam man allerdings bei sommerlichen Temperaturen schon stark ins Schwitzen, wobei die engen Passagen und die steilen Abhänge einige Überwindung kosteten, was die Fahrweise anging. Letztendlich waren wir froh, die Zielrampe in Adenau zu überfahren, um anschließend den Erfolg vom Team Bangert/Fries, die bei der Veranstaltung im Junior-Cup fuhren, mitzufeiern.

Hunsrück Rallye

Bei der meiner Meinung nach schwersten Deutschen Rallye waren wieder 20 historische Fahrzeuge am Start, u.a. auch wir. Wie immer ging es auf dem Truppenübungsplatz Baumholder hart zur Sache. Die durch die Panzerfahrzeuge schlechten Betonstraßen und Schlaglöscher setzten dem Material stark zu, und wir waren froh, am Ende ohne erkennbare Schäden das Ziel zu erreichen, was nur 10 Fahrzeugen gelang. Allerdings gab es für meinen "Chefschrauber" Martin Kiefer danach viel zu schrauben. 2 gebrochene Motoraufhängungen zwangen uns, den Motor auszubauen, um anschließend eine neue Konstruktion einzubauen. Ebenfalls mußte der Unterfahrschutz erneuert werden, denn die 6mm Platte hatte den Strapazen der Rallye nicht standgehalten.

Hunsrück-Rallye 1999

Rallye San Remo

Mitte Oktober fuhren wir nach San Remo, um dort im Vorfeld der WM-Rallye zu Demonstrationszwecken zu fahren. Was wir nicht bedacht hatten war, daß wir in Italien waren. Die Organisation ließ, zumindest, was unsere Sache betraf, sehr zu wünschen übrig. So mußten wir über 2 Stunden vor dem Hauptfeld starten, was mir bezüglich der Sicherheit sehr bedenklich vorkam. Da die Strecken nach Aussage des Veranstalters schon gesperrt waren, sollten wir uns normalerweise keine Gedanken machen. Aber es war halt "Italienisch". Gut war, daß keiner unserer Truppe in einen Unfall verwickelt war. Diesem Schicksal mußte sich lediglich der italienische Vorwagen hingeben, der mit einem Zuschauer, der entgegen der Strecke fuhr, kollidierte, wobei "Gott sei Dank" nur Blechschaden entstand. Das Gute an der Veranstaltung waren die netten Leute, die Spaghettis, Pizzas und das noch 20 Grad warme Meerwasser.

Prüfung St. Romolo bei der Rallye San Remo

Rallye Köln-Ahrweiler

Diese Traditionsveranstaltung im November bildete unseren Jahresabschluß. Da wir hierbei noch nie das Ziel gesehen hatten, fuhren wir mit etwas gemischten Gefühlen zum Start. Doch auch hier blieben wir von allen defekten verschont, und konnten so einen schönen Jahresabschluß feiern.Diese Veranstaltung, die bis zum Nürburgring hochführt, ist auch für Zuschauer sehr lohnenswert, was man schnell erkennen konnte, denn zu Tausenden zog es die Leute an die Rallyestrecken, um dort Rallyefahrzeuge vergangener Tage zu sehen. Jeder interessierte sollte sich diesen Termin merken.

Peter Schlömer

Radchampions ermittelt

Fahrradturnier des ADAC wieder in der Wehrbüschhalle

Zum wiederholten Male war der MSC am 3. Oktober erfolgreicher Ausrichter des Qualifikationsturnier des ADAC Mittelrhein. Stefan Schmitz (Daun) gewann seine Altersklasse und durfte nun schon zum zweiten Mal mit 5 anderen Klassensiegern zum Bundesturnier nach Karlsruhe fahren.

Stefan Schmitz auf den letzten Metern zum Sieg

Schirmherr Landrat Onnertz begrüßt die Teilnehmer

Toll, wie sich die sechs Jungs und Mädchen gegen fast 5.000 Konkurrenten aus dem nördlichen Rheinland-Pfalz durchgesetzt haben.

Beim Turnier in Daun hatten sie es mit rund 150 Gleichaltrigen zu tun. Die weiteren Sieger Benjamin Kardeis (Mainz), Jaqueline Weiler (Kausen), Tobias Hennen (Zert), Jennifer Moßmann (Paschel) Stefanie Pfeifer (Katzwinkel) erwartete in Karlsruhe ein tolles dreitägiges Unterhaltungsprogramm und die deutsche Meisterschaft. Die gewannen sie zwar nicht gegen die starke Konkurrenz, aber ein tolles Erlebnis war es allemal.

In vielen Turnieren hatten Vorqualifikationen stattgefunden. Für die, die es geschafft haben, gab es in der gut besetzten Sporthalle am Schulzentrum viel Beifall. Auf dem 200 Meter langen Parcours waren unter anderem die Fahraufgaben Anfahren, Spurbrett, Kreisel, Achter, Schrägbrett und Spurwechsel zu meistern.

Seit 1984 fragt der ADAC und seit einigen Jahren gemeinsam mit der Deutschen Post: ,,Wer wird Fahrrad-Champion?" Fast 4 Millionen Kinder wurden seitdem zu sicheren Radfahrern gemacht. Denn auch in Daun ging es nicht um Schnelligkeit sondern um Geschicklichkeit. Für den MSC ging es neben der Besetzung der Schiedsrichterposten auch wieder um die Bewirtung der ca. 300 Gästenaus dem nördlichen Rheinland-Pfalz.

Siegerehrung durch Herrn Röhr vom ADAC Mittelrhein

In gewohnter Routine wurden Kaffee und Kuchen, aber auch Würstchen und Fritten an der Imbissbude verkauft und so eine vierstellige Aufbesserung des Vereinskontos erreicht.

Werner Schmitz

Herr Rörh (r) bedankt sich bei Herrn Sauerborn

Anläßlich des Gauendturniers „Wer wird Fahrrad-Champion?“ in Daun, wurde der langjährige Leiter dieser Veranstaltung, Herr Sauerborn, für sein großes Engagement im Bereich der Kinderfahrradturniere geehrt. Herr Sauerborn wir diese Tätigkeit mit Jahreswechsel an einen Nachfolger übergeben.

Straßenrennen

Starke Kritik übten Aktive und Bewohner einiger Eifeldörfer an den Sollvorgaben der Zeiten für die Verbindungsetappen der Ostwestfalen-Lippe. Diese waren keineswegs zeitgemäß. Sie behinderten die Servicearbeiten nicht unerheblich, denen gerade bei den vorherrschenden Witterungsverhältnissen ein hoher Stellenwert einzuräumen war. Mehrmals verlängerten die Organisatoren die Zeiten für die Transportetappen! Trotzdem waren die Schnitte zu hoch angesetzt, Straßenrennen gehören der Vergangenheit an! Mit dem heutigen Rallyesport sind sie nicht vereinbar. Im Anschluß an die Veranstaltung hagelte es heftige Proteste der Anwohner einiger von der Rallye tangierten Ortschaften. Vertreter des mitausrichtenden ADAC Mittelrhein mußten nach der Veranstaltung zur Schadensbegrenzung bei einigen Bürgermeistern vorsprechen,

Es wird sich zeigen, wie tief die Wunden sind. Ein empfindlicher Rückschlag in dem auch in der Eifel nicht gerade einfachen Genehmigungsverfahren ist zu befürchten. Das jahrelang aufgebaute Vertrauensverhältnis ist beschädigt. In Zukunft dürfte die Skepsis gegenüber dem Rallyesport groß sein.

Rallyeleiter Kramer sollte die Organisationsstruktur der OstwestfalenLippe noch einmal überdenken! Als Gast sollte man sich den Gepflogenheiten anpassen um nicht Gefahr zu laufen, unerwünscht zu sein.

DiNo

Das Team Chris Bangert & Karl Fries

Ein gutes Jahr

Besser als erwartet verlief für uns, das MSC-Rallye-Team Bangert/Fries, die Saison 1999. Wir konnten einen guten 5. Platz im Endklassement des ADAC Rallye Junior Cups erreichen, der aus acht ausgesuchten Läufen der Deutschen Rallye-Meisterschaft und der DMSB Rallye Challenge besteht und vom zweifachen Deutschen Rallyemeister Harald Demuth betreut wird.

gende Arbeit in diesem Jahr, bei Meeth Fenster und Löhr Automobile für die gute Zusammenarbeit sowie bei den Mitgliedern des MSC Daun für die tolle Unterstützung

Unser Dank gilt nicht zuletzt Mama und Papa Bangert, Pressestelle, Kantine, Organisation, Management und Chefetage des Teams.

Diese Plazierung ist angesichts unseres mittlerweile sehr zuverlässigen VW Polos 16 V ein toller Erfolg. Leider sind die Autos der anderen 12 Teilnehmer uns an Motorleistung inzwischen klar überlegen. Fast wichtiger als das Ergebnis ist aber zu werten, daß wir uns von Rallye zu Rallye steigern konnten und während der gesamten Saison nur einen einzigen, technisch bedingten Ausfall, zu verbuchen hatten.

Höhepunkte der Saison waren sicherlich die fahrerisch anspruchsvolle Rallye Junior Deutschland (3. Platz im Cup), die zur Europameisterschaft zählende Internationale ADAC 3-Städte-Rallye (5. Platz im Cup, 3. Platz in der Gruppe N bis 1400 ccm) und die Internationale ADAC Saarland-Rallye (4. Platz im Cup). Gerade vor dem Hintergrund der unglücklichen 98 er Saison kann man die nun vergangene zweite Rallyesaison als großen Erfolg bezeichnen.

Wir bedanken uns bei unserem Service-Team Martin Kiefer, Albert Schäfer und Hännes Simonis für die hervorra-

Wir werden dem ADAC Rallye Junior Cup, zu dem im nächsten Jahr auch die ADAC Eifel-Millennium-Rallye 2000 am 16. und 17. Juni in Daun zählen wird, noch ein weiteres Jahr treu bleiben.

Das Team Chris Bangert & Karl Fries

Interessante Webseiten

www.fia.com: Offizelle Webseite der FIA, aktueller Terminkalender, Presse-Info´s und Reglements

http://fsinfo.cs.uni-sb.de/~thda/index.htm

Tommys Tourenwagen Page, Info´s, Bilder und Ergebnisse aller Tourenwagenmeisterschaften wie DRM (1972-1984), DTM, STW und DTM 2000

www.dmsb.de: Offizielle Webseite des Deutschen Motorsport Bundes e.V., Technische Bestimmungen 2000, News

www.adac.de: Webseite des ADAC mit einem umfangreichen Angebot für Mitglieder und Nichtmitglieder

ADAC Eifel-Millennium-Rallye 2000

Top oder Flop? am 17. Juni in der Eifel

Eigentlich war die Überlegung, im Jahr 1999 eine „schöpferische Pause“ bei den so erfolgreichen Rallyeveranstaltungen einzulegen, ganz schön blauäugig. So richtig sicher war sich wohl keiner, ob es denn im Jahr 2000 den erwünschten Knaller geben würde, oder ob der MSC Daun als Rallye-Veranstalter in der Bedeutungslosigkeit versinken würde. Jetzt, am Ende des Pausenjahres kann man behaupten, daß wir auf keinen Fall sang- und klanglos von der Rallyebühne abtreten werden. Mit der ADAC Eifel-Millennium-Rallye wird der MSC Daun die größte Motorsportveranstaltung seiner Vereinsgeschichte angehen. Da ist alles drin - Top oder Flop!

Einer der wichtigsten Marksteine auf dem Weg zur geplanten Veranstaltung war am 17. April die Gründung einer Veranstaltergemeinschaft mit dem MSC Kempenich, der mit seiner Rallyeveranstaltung 1999 die beste Bewertung im Gebiet des ADAC Mittelrhein erhielt und damit der ideale Partner für die 2000er Rallye ist.

Der Versuch, dem ADAC Mittelrhein eine Ausfallbürgschaft abzulocken, scheiterte beim ersten Anlauf so deutlich, daß wir fast die Flinte ins Korn geworfen hätten. Bei einem Gespräch am 18. Juni 1999 mit dem Sportleiter und dem Wagenreferenten des ADAC Mittelrheins, stellten Herr Mann und Herr Dohler dann doch einen ansehnlichen Zuschuß und Kostenübernahmen in Aussicht und machten es damit möglich, auch das finanzielle Risiko der Veranstaltung mit zwei Clubs zu tragen.

Am nächsten Tag ging die Terminanmeldung an den DMSB, verbunden mit dem Antrag auf einen Lauf zur DMSB Rallye Challenge 2000. Wir waren uns nach Gesprächen mit dem Vorsitzenden des DMSB Rallyeausschusses darüber im klaren, daß wir die einzigen Bewerber um einen Prädikatslauf sein würden, die im laufenden Jahr keine National „A“ - Rallye veranstaltet hatten. Deshalb wurde bei einer DMSB Ausschußsitzung am 03. September das Veranstaltungskonzept ausführlich schriftlich vorgestellt: mit Erfolg. Schon eine Woche später war „aus gut unterrichteten Kreisen“ zu hören, daß die ADAC Eifel-Millennium-Rallye im kommenden Jahr zur 2. Liga des deutschen Rallyesports zählen wird.

Das Grobkonzept der Rallye steht und die Genehmigungen auf Ortsebene liegen bereits vor. Der Veranstaltungsentwurf im folgenden zeigt, daß im Bezug auf die Anzahl und der Länge der Wertungsprüfungen mehr als die doppelte Arbeit auf uns zukommen wird. Ich hoffe, daß mit der neuen, anspruchsvollen Aufgabe alle wieder neu motiviert sind, damit es nach allen Vorschußlorbeeren am 17. Juni 2000 keinen Flop in der Eifel geben wird.

Karl Fries

ADAC Eifel - Millennium - Rallye
16. bis 17. Juni 2000
Rallye-Stenogramm

Veranstaltungsbebiet	Kreis Daun, Verbandsgemeinden Daun, Kelberg und Gerolstein	
Rallyezentrum	DORINT-Ferienpark Daun, Daun-Gemünden	
Technischen Abnahme	TÜV-KfZ-Prüfstelle Daun-Pützborn	
Gesamtlänge	310 km	
Wertungsprüfungen	95km, 6 verschiedene Wertungsprüfungen, zweimal gefahren	
Längste Wertungsprüfung	Rundkurs Lehwald 1/2	12,00 km
Kürzeste Wertungsprüfung	Hilgerath 1/2	5,60 km
Sektion 1	WP 1 bis 3:	Bereich Lehwald/Struth
Sektion 2	WP 3 bis 6:	2. Durchgang Sektion 1
Sektion 3	WP 7 bis 9:	Bereich Salmwald/Daun
Sektion 4	WP 10 bis 12	2. Durchgang Sektion 2

Zeitplan:

Freitag, 16. Juni 2000	
08.00 bis 16.00 Uhr	Abfahren der WP´s
16.00 bis 20.00 Uhr	Dokumentenabnahme
16.30 bis 20.30 Uhr	Technische Abnahme
22.00 Uhr	Aushang der zum Start zugelassenen Teams
Samstag, 17. Juni 2000	
08.00 Uhr	Start des 1. Fahrtzeugs
10.20 Uhr	Regrouping 1 mit Fahrervorstellung Marktplatz Daun
17.30 Uhr	Zielankunft 1. Fahrzeug
21.00 Uhr	Aushang vorläufiges Endergebnis
22.00 Uhr	Siegerehrung

Motorsport

Christian ABT STW-Meister 1999

Der Deutsche Supertourenwagen-Meister 1999 heißt Christian Abt. Dies entschied das Berufungsgericht des DMSB am 10. November letztinstandlich. „Die Berufung des Abt-Teams gegen die Wertung des Finallaufs am 17. Oktober auf dem Nürburgring ist begründet, da mit Recht ein irregulärer Verlauf der letzten Runde kritisiert wurde“, heißt es in der Begründung. Die letzte Runde wird nun nicht gewertet, so daß das Ergebnis des vorletzten Umlaufs gilt: Tom Kristensen bleibt Rennsieger vor Opel-Pilot Uwe Alzen, der in der Endabrechnung 576 Zähler erzielt. Abt belegt Rang drei, der ihm zum Titelgewinn reicht (584 Punkte).

In der Finalrunde hatte es zunächst eine Kollision zwischen Kris Nissen (Audi) und Alzen gegeben, dann war Roland Asch in der Schikane geradeaus gefahren und schließlich mit Abt kollidiert. Der Audi-Pilot war dadurch auf den elften Platz zurückgefallen und aller Meisterschaftschancen beraubt worden. Alzen konnte den schwer beschädigten Vectra auf Rang zwei ins Ziel retten und wurde zunächst zum Meister gekürt.

Der Protest des Abt-Teams gegen diesen Zieleinlauf wurde vor Ort von den Sportkommissaren abgewiesen, nun aber vom Berufungsgericht anerkannt. Der vorsitzende Richter Dr. Wicke: „Zur Entscheidung hat neben den Vorfällen in den letzten zwei Kurven auch beigetragen, daß Roland Asch bereits mehrere Aufforderungen zur Stop-and-go-Strafe sowie die schwarze Flagge ignoriert hatte und auch noch massiv ins Renngeschehen eingegriffen hat.“

Endstand STW nach 10 Rennen:

1. Christian Abt (Audi A4 quattro) 584 Punkte; 2. Uwe Alzen (Opel Vectra) 576; 3. Tom Kristensen (Honda Accord) 486; 4. Gabriele Tarquini (Honda Accord) 470; 5. Kris Nissen (Audi A4 quattro) 445; 6. Manuel Reuter (Opel Vectra) 442.

Markenwertung:

1. Audi 1.993 Punkte; 2. Opel 1.835; 3. Honda 1.105; 4. Alfa Romeo 632; 5. BMW 61.

Klaus Ludwig fährt in der "DTM 2000"

Der "Tourenwagen-König" kehrt zurück.

Klaus Ludwig macht seinen Rücktritt vom aktiven Motorsport nach einem Jahr Pause wieder rückgängig. Der erfolgreichste deutsche Rennfahrer nach dem zweimaligen Formel-1-Weltmeister Michael Schumacher steigt in die "DTM 2000" ein. Der 50-Jährige soll das Comeback der Deutschen Tourenwagen-Meisterschaft als Zugpferd zum Erfolg führen.

"König Ludwig" will sogar noch ein zweites Jahr dranhängen, "solange es Spaß macht und die Leistung stimmt". Den ersten "Arbeitstag" hat der Oldie bereits am Samstag. Dann wird er am Firmensitz seines Freundes und langjährigen Weggefährten Hans-Werner Aufrecht (H.W.A.) im schwäbischen Afalterbach erstmals sein künftiges Dienstauto begutachten und schon mal eine Sitzprobe vornehmen.

"Gehöre noch nicht zum alten Eisen"

Ludwig: "Ich freue mich wie ein kleines Kind auf den Weihnachtsbaum, wenn ich sehen kann, wie dieses Auto entsteht. Bereits jetzt träume ich vom ersten Rennen, ich kann es kaum erwarten." Angst davor, als Renn-Opa von den jungen Wilden vorgeführt zu werden, hat Ludwig nicht. Im Gegenteil. "Motorsport ist außer Golf die einzige Sportart, in der man in meinem Alter noch Siegchancen hat. Ich habe mein Gewicht gehalten und will beweisen, dass ich längst noch nicht zum alten Eisen gehöre. Manch Jüngerer sieht heute schon älter aus als ich", meint der Veteran. Letztlich überzeugt hat ihn, so Ludwig, Ehefrau Marion: "Sie hat gesagt: Unterschreib endlich, damit du nicht mehr zu Hause rumhängst."

V8-Motoren mit 500 PS

Werksseitig sind die Automobilhersteller Mercedes und Opel mit je mindestens acht Rennautos bei den Deutschen Tourenwagen-Masters - so der künftige Name der DTM - vertreten. Die Rennautos der neuen DTM-Generation sind Hecktriebler mit vier Liter Hubraum und V8-Motoren, die knapp 500 PS leisten.

Geplant sind im kommenden Jahr insgesamt neun Veranstaltungen an Formel-1-freien Wochenenden mit jeweils zwei rund 100 km langen Rennen. Der Startschuss für die "DTM 2000" fällt am 28. Mai auf dem kleinen Kurs des Hockenheimrings. Die Rennen werden im Wechselspiel von den öffentlich-rechtlichen Fernsehanstalten ARD und ZDF übertragen.

In der letzten Saison der alten DTM 1995 hatten durchschnittlich 70.000 Zuschauer die Rennen besucht. Die seit sechs Jahren existierende Supertourenwagen-Meisterschaft (STW) konnte mit ihren lediglich 300 PS starken Autos die Massen dagegen nie so mobilisieren, auch weil teilweise bekannte Fahrer-Persönlichkeiten fehlten.

Ehemalige Formel-1-Prominez gibt sich die Ehre

Die Fahrerliste der "DTM 2000" kann sich dagegen sehen lassen. Außer Ludwig stehen bei Mercedes die Ex-Formel-1-Piloten Olivier Panis (Frankreich), Bernd Schneider (St. Ingbert) und Pedro Lamy (Portugal) sowie Marcel Tiemann (Soltau) fest. Hinzu kommen drei Junioren. Opel ist bislang mit Manuel Reuter (Mainz), Uwe Alzen (Betzdorf) und Eric Helary (Frankreich) einig. Zudem verhandeln die Rüsselsheimer mit dem früheren Formel-1-Fahrer Christian Danner (München).