

20.10.2025

Abwechslungsreiches Programm beschließt Saison 2025

- **Kenneth Heyer gewinnt Meistertitel in der Spezial Tourenwagen Trophy**
- **Julian Konrad heißt der neue Champion im ADAC Tourenwagen Junior Cup**
- **DMV Formel Vau lässt Formelsport-Geschichte erleben**

Nürburgring. Am vergangenen Wochenende wurde das letzte ADAC Racing Weekend 2025 erfolgreich abgehalten. Auf dem Nürburgring fanden sich acht Rennklassen ein, die nahezu die gesamte Palette des Rundstrecken-Automobilsports zeigten. In der Spezial Tourenwagen Trophy (STT) gingen die Siege an Michael Sander / Jay-Mo Härtling (Mercedes-AMG GT3) und an Stefan Wieneringer (Audi R8 LMS GT3 Evo II), im ADAC Tourenwagen Junior Cup jubelten Julian Konrad und Moritz Groneck (beide VW up! GTI) je einmal über Platz eins. In der Porsche Club Historic Challenge (PCHC) kletterten Heinz-Bert Wolters (Porsche 911 (991) GT3 R) und Joachim Bölting (Porsche 911 (991) GT3 Cup) je einmal auf die oberste Stufe des Treppchens, während im Belcar Historic Cup Erik Qvick (BMW E36 STW) und Tim Kuijl (BMW E46) jeweils einen Lauf für sich entscheiden konnten. Der Belcar Skylimit Sprint Cup wurde einmal zur Beute von Tim Kuijl (BMW E36) und einmal gewann Raf Beliën (BMW M240 Dayvtec). Beim Tourenwagen & GT Revival hießen die Sieger in beiden Heats Steven Ostrowski und Jennifer Ostrowski (beide Ford Focus ST), in den verschiedenen Prüfungen der VFV GLPpro triumphierten Johannes Holl (Opel Lotus Mk2), Christian Richter (Porsche 968 CS), Peter-Carsten Kilian (Pontiac Firebird TransAm) und abermals Richter. Schließlich bestritt die DMV Formel Vau noch zwei Gleichmäßigkeitswettbewerbe, die Klaus Dober (MEGA V3) und Robert Waschak (Austro Vau FV 1300) ganz vorne sahen.

Ein dritter und ein zweiter Platz reichen zum Titelgewinn

Härtling und Sander waren die dominierende Paarung im ersten Durchgang der STT. Im ersten Stint hatte Wieneringer zwar noch die Nase vorne, doch nach dem obligatorischen Boxenstopp drehte sich das Blatt und Härtling / Sander übernahmen die Spitze. Wieneringer erreichte das Ziel als Zweiter hinter dem Schnitzelalm-Duo, Kenneth Heyer (Mercedes-AMG GT3) wurde als Dritter abgewinkt. Damit konnte Wieneringer sich im Titelkampf gegen Heyer zwar näher an seinen Kontrahenten schieben, der Mercedes-Pilot blieb vor dem finalen Saisonrennen aber vorne. Im zweiten Heat kreuzten Sander und Härtling die Ziellinie ebenfalls als Erste, doch ein Überholmanöver während einer Full-Course-Yellow-Phase brachte ihnen 30 Strafsekunden und den Rückfall auf Rang drei. Neuer Sieger war somit Wieneringer vor Heyer, dem dieser zweite Platz zum Gewinn der Meisterschaft reichte.

Sieg bringt Meistertitel im ADAC Tourenwagen Junior Cup

Der ADAC Tourenwagen Junior Cup, in dem alle Teilnehmer identische VW up! GTI pilotieren, wurde schon am Samstag entschieden. Konrad führte den Lauf an, als sein härtester Titelrivalen Mike Müller von der Strecke abkam und von Position vier ans Ende des Feldes zurückfiel. Bis zum Ziel konnte er sich zwar noch auf Rang 13 verbessern, doch blieb er auch mit dieser Platzierung außerhalb der Punkte. Konrad hingegen steuerte seinem vierten Saisontriumph entgegen. Das genügte dem Sohn seines Teamchefs Marcel Konrad, um sich schon ein Rennen vor Saisonende zum Meister zu küren. Platz zwei und drei im ersten Durchgang auf dem Nürburgring gingen an Moritz Groneck (Zweiter) und Finn Niklas Wollnik (Dritter). Am Sonntag misslang Pole-Mann Groneck der Start und er verlor einige Positionen. Doch der 14-Jährige ließ sich nicht entmutigen und arbeitete sich bis zur Zielflagge wieder auf Rang eins nach vorne. Der neue Champion Konrad wurde Zweiter, Müller beendete den Finallauf als Dritter.

Heinz-Bert Wolters und Joachim Bölting beenden Saison mit einem Erfolgserlebnis

Als einzige Serie absolvierte die PCHC bereits am Freitag ein Rennen. Wolters begann von der Pole Position und kam auch als Erster aus der ersten Runde zurück. Bölting reihte sich als Zweiter ein und musste den Rückstand auf den Leader zunächst immer größer werden lassen. Gegen Ende robbte er sich zwar wieder näher an Wolters ran, doch dessen Sieg konnte er nicht mehr in Gefahr bringen. Rang drei eroberte Jürgen Oehler (Porsche 911 (992) GT3 Cup). Im zweiten Durchgang holte Bölting sich in der Startphase die Führung, stand in der Folge aber unter Druck von Wolters, der ihn in Runde fünf überholte. Doch fünf Umläufe später rutschte Wolters auf Flüssigkeit eines anderen Fahrzeugs aus. Er schied aus und Bölting erbte den ersten Platz. Oehler wurde als Zweiter vor Carlos Ruiz (Porsche 911 (991) GT3 Cup) und Klaus Horn (Porsche 911 (992) GT3 R) abgewinkt, der wie Wolters auf der Flüssigkeit ins Schlingern geriet, aber im Gegensatz zum ehemaligen Leader weiterfahren konnte.

Rennsport aus Belgien begeistert die Zuschauer

Im ersten Heat des Belcar Historic Cup setzten sich die beiden BMW-Piloten Qvick und Tim Kuijl schon frühzeitig vom restlichen Feld ab und fuhren in der Reihenfolge Qvick vor Kuijl dem Ziel entgegen. Hinter dem Duo wechselten sich die Kandidaten auf Rang drei zunächst ab, bis Dirk Kuijl (Ford Capri 3100 RS Cosworth) sich einige Runden auf dieser Position festsetzte, diese aber auch nicht bis zum Rennende halten konnte. Letztendlich wurde Luc Moortgat (Porsche 964) als Dritter abgewinkt. Da Tim Kuijl nach der Zieldurchfahrt wegen Überholens unter gelber Flagge mit 30 Sekunden bestraft wurde, stürzte er im finalen Ergebnis noch auf Platz drei zurück; der neue Zweite war Moortgat. Einen Tag später gewann Tim Kuijl vor Luc Branckaerts (Chevrolet Corvette C4 ZR1) und Qvick, der durch zwei Drive-Through-Strafen zurückgeworfen wurde, kurz vor Schluss aber vom Ausfall von Dirk Kuijl profitierte.

Lauf eins des Belcar Skylimit Sprint Cup unterhielt die Zuschauer mit einem spannenden Vierkampf um den Sieg, der gegen Mitte des Rennens stattfand. Am Start setzte sich Bart Lievens (BMW M2 Competition) zunächst an die Spitze, konnte seinen Verfolger Tim Kuijl aber nie abschütteln. Das Duell der beiden gab Steven Maris (BMW E36 M3) und Wouter Manderveld (Renault Clio RS) die Chance, den Anschluss zu finden und aus dem Zweikampf einen Vierkampf zu machen. Unter anderem begünstigt durch Überrundungen konnte Kuijl sich letztendlich vor Maris und Lievens durchsetzen. In Heat zwei schob sich Beliën schon am Start nach ganz vorne, musste sich in Umlauf eins aber von Maris überholen lassen. Vier Runden später drehte Beliën die Reihung wieder um und fuhr einem sicheren Triumph entgegen. Maris freute sich über Rang zwei vor Tom van Eenaeme (Porsche 996 GT3 Cup), der im Duell gegen Lievens die Nase vorne hatte.

Gleichmäßige Rundenzeiten statt schneller Runden

Beim Gleichmäßigkeitswettbewerb Tourenwagen & GT Revival siegten Steven Ostrowski und Jennifer Ostrowski in der ersten Wertung, gefolgt von Rocco Herz (Porsche Cayenne GT4) und Daniel Binggeli (BMW 330i E36). In Prüfung zwei wiederholte das Duo Ostrowski den Erfolg, dieses Mal vor Günther Schmid / Antje Schmid (Mercedes 190E 2.5-16 Evo 2) und vor Herz. In der VFV GLPpro, in der es ebenfalls um Gleichmäßigkeit geht, gingen die Lorbeeren in der Klasse Formel- und Sportwagen an Holl vor Simone Busch (Formel Ford 2000 Reynard) und Tim Roser (Reynard SF86), in der ersten Gruppe der GT- und Tourenwagen gewann Richter vor Günther Schmid (Mercedes 190E 2.5-16 Evo 2) und Christian Ehret (Opel Ascona B), die zweite Gruppe der GT- und Tourenwagen sicherte sich Kilian vor Paul Reck (Porsche 968 CS) und Marvin Bauer (Porsche 944). Beim 60-minütigen Langstreckenlauf für Tourenwagen war Christian Richter nicht zu bezwingen; Simon Lüthi (Porsche 906 R) und Maic Germann (BMW E30 327i) komplettierten die Top 3.

Motorsport-Historie zum Anfassen

Außerdem gab es mit der DMV Formel Vau noch eine Gleichmäßigkeitsprüfung nur für Formelfahrzeuge. In der ersten Wertung war niemand besser als Dober, der Lukas Glöckler (DRM PRT) und Kenneth Schlienz (Fuchs FV 1300) hinter sich ließ; in der zweiten Prüfung hieß die Podiumsbesetzung Waschak vor Marco Wittkuhn (Royale RP9) und Moritz Fischer (Lola T324).

Die Formel Vau ist eine legendäre Formelserie, die 1959 in den USA entstand. Der damalige Porsche-Rennleiter Huschke von Hanstein sah diese Klasse wenig später in Daytona, war von dem Konzept begeistert und brachte zehn dieser Rennwagen nach Deutschland. Ab 1965 etablierte sich die Formel Vau in Deutschland und Europa; einige der damaligen Motorsport-Stars wie Niki Lauda und Keke Rosberg lernten ihr Handwerk in diesen Monoposti. Motor, Getriebe und Radaufhängung waren laut Reglement vorgegeben und mussten vom VW Käfer stammen, die Wahl des Rohrrahmen-Chassis war freigestellt. Zusammen mit der leistungsstärkeren Formel Super Vau wurden Anfang der 70er Jahre, auf dem Höhenpunkt dieser Nachwuchsklasse, weltweit etwa 3000 Autos gezählt. „Wir wollten dieses automobile Kulturgut wieder erlebbar machen, deshalb haben wir die DMV Formel Vau ausgeschrieben“, erklärt Thomas Cramer vom Verein Historische Formel Vau Europa e.V., der die DMV Formel Vau ausrichtet. „Außerdem bietet die Formel Vau eine Möglichkeit, relativ günstig Motorsport zu betreiben, womit wir unter anderem junge Fahrer ansprechen. Das freut uns natürlich, denn schließlich war die Formel Vau auch früher schon eine Nachwuchsserie.“

Pressekontakt**ADAC Racing Weekend**

Annette Laqua, T +49 172 26 37 877, E-Mail ARW@ananas-media.de

ADAC e.V.

Oliver Runschke, T +49 89 76 76 69 65, E-Mail oliver.runschke@adac.de

Kay-Oliver Langendorff, T +49 89 76 76 69 36, E-Mail kay.langendorff@adac.de

adac.de/motorsport