

ADAC

ADAC Junior Cup powered by KTM *Neustart auf KTM - ADAC Junior Cup is ,ready to race'*



ADAC JUNIOR CUP
powered by **KTM**

Inhalt

Fast Facts	3
Der neue ADAC Junior Cup powered by KTM	4
Interview mit ADAC Sportpräsident Hermann Tomczyk	6
Interview mit Stefan Pierer, CEO KTM Sportmotorcycle AG	7
Das neue Bike	8
Der Rennkalender	10
Die Rennstrecken	11
Das Reglement	14
Die Geschichte	16
Die Partner	18
Die Ansprechpartner	20

Fast Facts

- ▶ Neu ab der Saison 2014: ADAC Junior Cup powered by KTM
- ▶ Umstieg von Zweitakt- auf Viertakt-Motoren von KTM
- ▶ Motorräder: KTM RC 390 Cup
- ▶ ADAC Junior Cup powered by KTM als kostengünstige Einsteigerklasse
- ▶ KTM liefert rennfertige Maschinen
- ▶ Motoren verplombt
- ▶ ADAC Sportpräsident Hermann Tomczyk: „KTM ist der ideale Partner.“
- ▶ KTM-Vorstand Stefan Pierer: „Wir sind vom Konzept überzeugt und freuen uns auf die Partnerschaft.“
- ▶ Rennen auch 2014 im Rahmen der SUPERBIKE*IDM und der Motorrad-Weltmeisterschaft
- ▶ Der ADAC Junior Cup - eine jahrzehntelange Erfolgsgeschichte

Der neue ADAC Junior Cup powered by KTM

Neues Jahr, neues Glück - im Falle des ADAC Junior Cup erfolgt mit dem Jahreswechsel der Startschuss in eine neue Ära. Ab der Saison 2014 setzt der ADAC im ADAC Junior Cup auf neue Motorräder von KTM. Der Motorradhersteller aus Mattighofen liefert zukünftig die Maschinen für den ADAC Junior Cup, der ab 2014 unter dem neuen Serienamen ADAC Junior Cup powered by KTM an den Start geht. Der Nachwuchs startet ab dem nächsten Jahr auf komplett neu entwickelten KTM Bikes unter der Bezeichnung KTM RC 390 Cup.

Mit den neuen Motorrädern steigt der ADAC Junior Cup zudem von Zwei- auf Viertakter um. Die Gesamtkosten bleiben für die Teilnehmer allerdings auf gleichem Niveau. Der ADAC Junior Cup powered by KTM bietet jungen Talenten weiterhin eine besonders kostengünstige Einstiegsklasse, in der sie die Grundlagen des Rennfahrens erlernen und ihre Fähigkeiten sukzessive verbessern können. Die jüngsten Erfolge deutscher Motorradrennfahrer sind auch Folge der erfolgreichen Nachwuchsarbeit des ADAC in den diversen Motorradnachwuchsserien wie dem ADAC Pocket Bike Cup, dem ADAC Mini Bike Cup oder dem ADAC Junior Cup. In den vergangenen zehn Jahren schafften insgesamt elf Fahrer aus den ADAC Nachwuchsserien den Sprung in die Motorrad-Weltmeisterschaft.

Die Nachwuchspiloten können sich für eine Einschreibgebühr von 2.490 Euro für

die Saison 2014 anmelden, worin neben Teamkleidung und dem neuen Auftritt des ADAC Junior Cup powered by KTM mit einem neuen LKW Sattelaufleger auch alle weiteren Leistungen enthalten sind. An den Rennstrecken ist wie schon in den vergangenen Jahren die Firma RTC Reif aus Saalfeld vor Ort, um die Piloten und ihre KTM RC Cup Maschinen zu betreuen. Neben talentierten deutschen Nachwuchsfahrern dürfen auch in der nächsten Saison Piloten und Pilotinnen aus allen Nationen starten. Bereits in der Vergangenheit waren bis zu sieben Nationen im ADAC Junior Cup vertreten.

Alle KTM RC Cup Bikes werden von KTM in Mattighofen komplett rennfertig umgebaut und dann an die Teilnehmer des ADAC Junior Cup powered by KTM weitergegeben. Die Nachwuchsfahrer erwerben mit dem Motorrad ein Zusatzpaket mit allen Originalteilen, damit die Maschine einsatzbereit für die Rennen ist oder nach der Saison wieder straßentauglich gemacht werden kann. Für alle Fahrer im Cup gilt: Nur Motorräder, die direkt ab Werk in Mattighofen fertig umgebaut für den Cup bereit gestellt werden, sind im ADAC Junior Cup powered by KTM zugelassen. Diese Motorräder sind dann allerdings zeitlich unbegrenzt einsetzbar.

Gaststarts mit eigenen Motorrädern sind nicht mehr möglich, dafür stehen aber zusätzliche KTM RC Cup Maschinen bereit, die an Gastfahrer gegen Gebühr vergeben

werden können. Die Leistung des KTM RC Cup Bikes ist reduziert, wodurch sie die gesamte Saison ohne Revisionen gefahren werden kann. Die Revisionen werden erst nach dem Rennjahr durch den permanenten Renndienst der Serie durchgeführt. Um die Bikes vor Manipulationen zu schützen, werden alle leistungsrelevanten Teile wie Motorgehäuse, Zylinder und Zylinderkopf vor der Auslieferung durch KTM verplombt.

Die Motorleistung wird bei allen Motorrädern angeglichen und bei etwa 38 PS liegen. Das neue Motorrad wird ein ähnliches Leistungsgewicht haben wie die bisher eingesetzte ADAC Junior Cup Zweitakt Maschine.

Die Abläufe des ADAC Junior Cup powered by KTM und der Rennkalender 2014 bleiben nahezu unverändert. Wie in den Jahren zuvor starten die Talente an sechs bis sieben Rennwochenenden im Rahmen der SUPERBIKE*IDM. Der eni Motorrad Grand Prix auf dem Sachsenring stellt für die Nachwuchspiloten einmal mehr den Höhepunkt der Saison dar. Am WM-Wochenende in Hohenstein-Ernstthal erleben die jungen Fahrer ihre Stars hautnah, während die mehr als 200.000 Besucher am Sachsenring beim Rennen des ADAC Junior Cup powered by KTM vielleicht die ersten Schritte der Motorrad-Stars von morgen sehen. Vor jedem Rennen stehen für die jungen Fahrer mindestens ein 35-minüti-

ges freies Training und zwei 25-minütige Qualifyings auf dem Programm, in denen die Startaufstellung ermittelt wird.

Der Sieger eines Rennens erhält nach Vorbild der Weltmeisterschaft 25 Punkte, der Zweite wird mit 20 Zählern belohnt und der Dritte sammelt 16 Punkte. Der Vierte erhält 13 Punkte, während ab Platz fünf mit elf Punkten rückwärts gezählt wird. Der Fahrer auf Rang 15 erhält damit den letzten Wertungspunkt. Neben Punkten in der Meisterschaft können die jungen Fahrer mit guten Ergebnissen auch eine weitere Förderung durch KTM und den ADAC erfahren. Ein besonderes Talent des ADAC Junior Cup powered by KTM erhält in der darauffolgenden Saison einen stark vergünstigten Startplatz in einem IDM Moto3 Team auf KTM. Eine weitere Nachwuchshoffnung darf sich über eine KTM 125 Duke freuen. Darüber hinaus dürfen weitere Talente aus dem ADAC Junior Cup powered by KTM bei der Red Bull Rookies Cup Sichtung ihr Können beweisen. „Der ADAC Junior Cup powered by KTM bietet ehrgeizigen Fahrern ab der Saison 2014 also nicht nur jede Menge Rennaction, Erfahrung und Unterstützung, sondern auch eine großartige Chance, ihren Traum, professioneller Rennfahrer zu werden, in die Realität umzusetzen“ sagt Lars Soutschka, Leiter ADAC Motorsport.

Interview

mit ADAC Sportpräsident Hermann Tomczyk



Der ADAC Junior Cup wurde schon 1993 ins Leben gerufen. Blicken Sie gerne auf diese lange Tradition zurück?

Der ADAC Junior Cup hat sich in den vergangenen 20 Jahren zu einer festen Größe im deutschen Motorradrennsport etabliert. Die lange Tradition ist schlichtweg ein Beweis, dass das Nachwuchskonzept des ADAC funktioniert. Wir konnten mit dem ADAC Junior Cup eine Meisterschaft etablieren, deren Niveau Stück für Stück gesteigert wurde. Unser Ziel seit der Gründung war es, den jungen Talenten eine Starthilfe für ihre Karriere auf deutschem und internationalem Boden zu bieten. Werfen wir heute einen Blick in die MotoGP, die Superbike-WM oder die IDM, dann können wir durchaus stolz auf das bisher Erreichte sein. Alle deutschen Fahrer, die z. B. aktuell in der MotoGP sowie in der IDM Moto3 starten, sind durch eine unserer ADAC Nachwuchsserien gegangen. Das belegt eindrucksvoll, dass sich die nachhaltige Nachwuchsarbeit auszahlt. Mit den erreichten Erfolgen geben wir uns aber keinesfalls zufrieden. Daher arbeiten wir weiter, um auch in Zukunft den Motorradnachwuchs zu fördern.

Der ADAC Junior Cup ist sehr erfolgreich, warum wird das bewährte Konzept jetzt erneuert?

Erfolg ist manchmal kurzlebig. Um diesen aber dauerhaft zu garantieren, müssen auch wir mit der Zeit gehen. Die Klassen in der Motorrad-Weltmeisterschaft sind mittlerweile alle von Zwei- auf Viertaktmotoren gewechselt. Eine solche Entwicklung geschieht nicht grundlos. Ein Viertakter hat gewisse Vorteile: Zum einen ist das Drehmoment bei gleicher Literleistung höher, was zu geringerem Kraftstoffverbrauch und verminderter Lärmentwicklung beiträgt. Zum anderen ist der Kraftstoffverbrauch selbst niedriger. Der Wirkungsgrad beim Viertaktmotor

ist also um 20 bis 30 Prozent höher, dazu können wir von einer längeren Lebensdauer ausgehen. Wir haben bewusst lange auf Zweitaktmotoren gesetzt, weil diese Motorräder sich durch ihr geringes Gewicht und ihre Drehzahlen auszeichnen und viele Anhänger haben. Wir müssen jedoch in die Zukunft denken und vor allem dem Umweltgedanken Rechnung tragen.

Auf welche Neuerungen dürfen sich Fans und Aktive freuen?

Fans und Fahrer dürfen sich auf viele großartige Veränderungen freuen. Das größte Novum kommt von KTM: Die KTM RC Cup Maschine, die extra für den neuen ADAC Junior Cup powered by KTM im Werk in Mattighofen entwickelt wurde, geht ab 2014 in Serie. Damit einhergehend ändert sich natürlich auch der Wettbewerb. Die talentierten Nachwuchsfahrer starten nach 21 Jahren auf Zweitaktmaschinen nun auf Viertaktern, die für sie eine ganz neue Herausforderung darstellen und gleichzeitig auch eine riesige Chance bieten. Sie sind so besser für den Wettbewerb auf internationaler Ebene und damit für die zukünftige Karriere gerüstet. Dazu ebnen wir mit unserem Partner KTM einem Teilnehmer mit einer Vermittlung in ein Moto3 Team den Weg für eine potentiell erfolgreiche Karriere. Wir können uns also keine bessere Schule vorstellen.

Wie kam es zur Zusammenarbeit mit KTM?

In den vergangenen Jahren feierte KTM riesige Erfolge im Motocross und in der Straßenweltmeisterschaft. Das Gesamtpaket sowie die Chemie der involvierten Personen und die gemeinsame Einstellung zur Nachwuchsarbeit haben auf Anhieb gepasst und uns überzeugt, dass KTM der richtige Partner für den ADAC Junior Cup ist.

Interview

mit Stefan Pierer, CEO KTM Sportmotorcycle AG



Was hat Sie dazu bewogen, in den ADAC Junior Cup einzusteigen?

Die Entscheidungen in Richtung „Rennsport“ fallen bei KTM traditionell nicht schwer. Wir holen einen Großteil unserer Produktkompetenz aus dem Motorsport, da machen auch Cup-Klassen keine Ausnahme. Gemäß unserer Unternehmensphilosophie sind KTM Bikes grundsätzlich wettbewerbstauglich. Ein Markenpokal ist ein tolles und sinnvolles Betätigungsfeld, weil hier jeder leicht nachvollziehen kann, auf welchem hohem Niveau sich Rennsport auch zu vertretbaren Kosten bestreiten lässt. Hinzu kommt der für KTM ganz wesentliche Aspekt der Nachwuchsförderung. Wir setzen hier viel Energie frei und ganz gleich auf welchem Untergrund setzen wir klar auf die Jugend. Attraktive Motorräder und „Spielwiesen“ für junge Leute sind mehr gefordert denn je. Nicht zu vergessen ist auch die Tatsache, dass der ADAC Junior Cup sich als Talentschmiede über viele Jahre extrem bewährt hat. Mit dem ADAC steckt ein starker Motor im Heck und alle Beteiligten sind Experten. Alle Vorzeichen sprechen für ein Engagement im ADAC Junior Cup.

Werden die Motorräder für den ADAC Junior Cup extra gebaut? Was genau ist die Besonderheit an den KTM Maschinen?

Im Prinzip werden die Cup Maschinen 1:1 der Spezifikation einer völlig neuen KTM Straßenmaschine entsprechen, die 2014 weltweit in den Handel kommt. Die RC 390 wird die große Nachfrage nach erschwinglichen wie hochwertigen Sportbikes im unteren Hubraumsegment erfüllen. Nach den in den letzten beiden Jahren sehr erfolgreich eingeführten Duke-Modellen mit 125, 200 und zuletzt 390 ccm, gehen wir davon aus, dass die vollverkleidete RC 390 aus dem Windschatten 2014 nicht minder gut ankommen wird. In jedem Fall wird das

Modell einen hohen Stellenwert in unserer Asphaltpalette haben.

Was bedeutet der ADAC Junior Cup powered by KTM für Sie?

Aufgrund der hohen Priorität in den kleinen und mittleren Kubaturen - sehr viel! Bei KTM sind wir es gewohnt, Motorsport-Aktivitäten als zentrales Marketinginstrument einzusetzen und bringen wie der ADAC Erfahrung mit. Kurzum, wir sind vom Konzept überzeugt und freuen uns auf die Partnerschaft.

Welche Ziele verfolgen Sie bei der Zusammenarbeit mit dem ADAC?

Hauptziel ist es, die professionelle und breite Plattform, die der ADAC Junior Cup bietet, bestmöglich zu nutzen. Das gilt sowohl für den Einsatz des neuen Motorrads wie auch für die Förderung und Sichtung vielversprechender Talente, die sich empfehlen können für nationale Moto3-Serien wie den Red Bull Rookies Cup oder gar bis zum GP-Fahrer, siehe z. B. Philipp Öttl, aufsteigen. Ein wichtiger Aspekt wird auch die gemeinsame Kommunikation sein, hier versprechen wir uns viel von der Kooperation.

Warum können Sie die Motorräder so günstig anbieten?

Uns war bereits in der Konzeptphase klar, dass ein attraktiver Preis eine entscheidende Rolle spielt. Zielvorgabe war es, ein bezahlbares wie leistungsfähiges Paket zu entwickeln, welches auch im Sparteinsatz unseren eigenen sehr hohen Ansprüchen gerecht wird. Dass wir dazu in der Lage sind, daran hat auch unser Partner Bajaj in Indien großen Anteil. Dort werden die Ideen und Vorgaben unserer Entwicklungsmannschaft in perfekter Weise in der Produktion umgesetzt. Am Ende ist es auch hier gutes Teamwork.

Das neue Bike - KTM RC 390 Cup



► Motor

Motortyp	Einzylinder, 4-Takt
Hubraum	373,2 ccm
Leistung	Cup Ausführung ca. 38 PS
Kraftstoffanlage	Bosch EFI (Drosselklappe 46 mm)
Steuerung	4 V/DOHC
Motorschmierung	Nassumpfsystem
Kühlung	Flüssigkeitskühlung
Kupplung	Mechanische Mehrscheibenkupplung im Ölbad
Motormanagement	Bosch EMS

► Chassis

Rahmen	Stahlrohrrahmen, pulverbeschichtet
Vorderradaufhängung	WP-USD Ø 43 mm
Hinterradaufhängung	WP-Monoshock
Bremsanlage vorne	Vierkolben-Bremszange, radialsymmetrisch abgeriegelte Felgenbremse, Bremsscheibe Ø 300 mm
Bremsanlage hinten	Einkolben-Bremszange, gleitende Felgenbremse, Bremsscheibe Ø 230 mm
Räder vorne/hinten	Aluminiumguss-Räder 3,00 x 17"; 4,00 x 17"
Reifen vorne/hinten	110/70 ZR 17; 150/60 ZR 17
Schalldämpfer	Akrapovic Titan-Schalldämpfer mit reguliertem Katalysator
Lenkkopfwinkel	66,5°
Radstand	1340 +/- 15 mm
Sitzhöhe	850 mm
Tankinhalt	etwa 9,5 Liter
Gewicht	ca. 130kg



Der Rennkalender

Traditionell starten die Piloten des ADAC Junior Cup mit einem mehrtägigen Einführungslehrgang im italienischen Mugello in die Saison. Es folgen acht Rennen, von denen die Mehrzahl im Rahmen der Internationalen Deutschen Meisterschaft ausgetragen werden. Wie in den vergangenen Jahren sind auch 2014 die deutschen Rennstrecken Hauptschauplatz des ADAC Junior Cup powered by KTM: Vom Lausitzring über die etropolis Motorsport Arena Oschersleben und den Sachsenring bis zum Schleizer Dreieck, dem Nürburgring und dem Hockenheimring. Seit der Saison 2011 tritt die Motorrad-Nachwuchsserie auch wieder in Österreich an. Der Red Bull Ring in Spielberg ist seit seiner Neueröffnung ein Motorsport-Mekka für Zwei- und Vierradbegeisterte.

Das Saisonhighlight für die Nachwuchsfahrer des ADAC Junior Cup powered by KTM ist seit Jahren der Lauf im Rahmen des eni Motorrad Grand Prix auf dem Sachsenring. An diesem Wochenende im Juli schlagen die Herzen der jungen Talente immer etwas höher, wenn sie den Kurs an mehreren Tagen mit ihren Idolen wie Valentino Rossi, Marc Marquez und Co. teilen dürfen und von hunderttausenden Fans angefeuert werden.



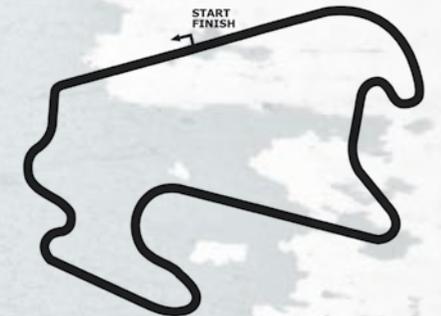
Die Rennstrecken

► Lausitzring

Wo einst Braunkohle gefördert wurde, wird heute Gas gegeben: Auf dem Gelände des ehemaligen Neulausitzer Tagebaus entstand Ende der 1990er Jahre der Lausitzring, der am 20. August 2000 als Renn- und Teststrecke eröffnet wurde. Der 4,255 Kilometer lange Motorrad-Kurs liegt im Infield des Triovals. Mit insgesamt 14 Kurven (acht Links- und sechs Rechtskurven) und einem ausgeglichenen Verhältnis an langsamen und schnellen Passagen ist die Strecke für Fahrer und Motorrad anspruchsvoll. Der Kurs wird gegen den Uhrzeigersinn befahren.

Die Sieger der letzten Jahre:

- 2013: Lukas Tulovic
- 2012: Kevin Rentzsch
- 2010: Lukas Wimmer
- 2009: Michael Ecklmaier
- 2008: Tobias Hinze
- 2007: Luca Grünwald

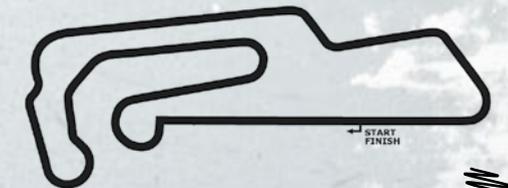


► Oschersleben

Die etropolis Motorsport Arena Oschersleben trägt nicht zufällig den Zusatz „Arena“ im Namenszug. Der von allen Besuchern hoch geschätzte Arena-Charakter ist in der deutschen Rennstreckenlandschaft nahezu einmalig. Alle Zuschauerbereiche sind zwischen sechs und acht Metern oberhalb der Strecke angelegt. Ein Umstand, der die Gäste ganz nah an die Strecke bringt und sie die Rennen hautnah erleben lässt. Die schnellste Stelle auf der Strecke befindet sich am Ende der Start/Ziel-Geraden. Der Kurs zählt sieben Links- und sieben Rechtskurven und ist 3,667 km lang.

Die Sieger der letzten Jahre:

- 2013: Arnaud Friedrich
- 2012: Aris Michail
- 2011: Max Maurischat
- 2010: Lukas Wimmer
- 2009: Luca Amato, Tobias Blinten
- 2008: Patrick Meile, Giulian Pedone



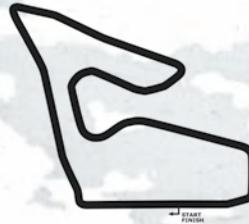
Die Rennstrecken

► Red Bull Ring

Der Red Bull Ring bietet eine atemberaubende Umgebung, einen Panoramablick sowie ein hohes Maß an Sicherheit aufgrund der weitläufig asphaltierten Auslaufzonen. Das Layout der Rennstrecke ist identisch mit dem des ehemaligen Formel-1-Kurses und ist bedingt durch die Stop-and-Go-Passagen in der Castrol Edge und der Remus Kurve fahrerisch sehr anspruchsvoll. Die Einzigartigkeit des Kurses wird außerdem über die Höhenunterschiede im Verlauf der Strecke definiert. Am 15. Mai 2011 öffnete der Red Bull Ring seine Tore und bietet allen nationalen und internationalen Motorsportbegeisterten mit zwei Links- und fünf Rechtskurven auf 4,326 Kilometern ein neues Zuhause.

Die Sieger der letzten Jahre:

- 2013: Arnaud Friedrich
- 2012: Aris Michail
- 2011: Thomas Gradinger



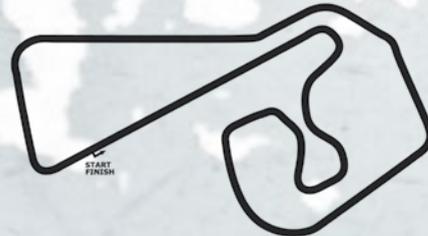
► Sachsenring

Seine wechselvolle Geschichte macht den Sachsenring bis heute attraktiv. Er überlebte alle politischen Epochen und ging aus jeder sogar gestärkt hervor. Das erste Motorradrennen fand am 26. Mai 1927 statt - damals hieß es noch Badberg-Vierecksrennen. Schon damals kamen mehr als 140.000 Zuschauer. Zum MotoGP-Rennen auf dem Sachsenring finden sich auch heute noch über 200.000 Besucher ein.

Die 3,671 Kilometer lange Rennstrecke mit 14 Links- und zehn Rechtskurven gilt in jedem Jahr als Highlight im Rennkalender des ADAC Junior Cup powered by KTM. Hier erhalten die jungen Fahrer der ADAC Talentschmiede die Chance, ein Rennen im Rahmen der MotoGP auszutragen. Im Verlauf der Saison wird traditionell ein zweites Rennen auf dem Sachsenring gefahren, das im Rahmen der SUPERBIKE*IDM stattfindet.

Die Sieger der letzten Jahre:

- 2012: Michael Gerstacker, Aris Michail
- 2011: Max Maurischat, Max Maurischat
- 2010: Maximilian Eckner, Max Fritzsich
- 2009: Robert Neubert, Deni Cudic
- 2008: Patrick Meile, Kilian Gyger



► Schleiz

Das Schleizer Dreieck hat eine lange Motorradtradition. Schon am 10. Juni 1923 fand das erste Rennen auf der dem natürlichen Straßenverlauf folgenden Piste statt. Beim Gesamtdeutschen Meisterschaftslauf 1950 strömten 250.000 Zuschauer nach Thüringen. Im Laufe der Jahre wurde der Kurs mehrfach umgebaut. Am 21. August 2004 wurde das auf die Hälfte der ursprünglichen Länge verkürzte Schleizer Dreieck neu eröffnet, nachdem die 1,3 Kilometer lange „Querspange“ durch das Gewerbegebiet fertiggestellt

Die Rennstrecken

wurde. Seitdem gilt der Lauf der Internationalen Deutschen Meisterschaft auf dem 3,805 Kilometer langem Schleizer Dreieck als einer der Saisonhöhepunkte.

Die Sieger der letzten Jahre:

- 2012: Kevin Rofner
- 2011: Max Maurischat
- 2010: Max Fritzsich
- 2009: Luca Amato

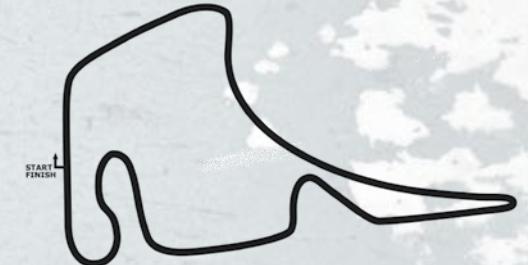


► Hockenheim

Der Hockenheimring feierte im vergangenen Jahr seinen 80. Geburtstag. Als am 29. Mai 1932 mit dem Start zum 1. Motorradrennen die Rennsportbegeisterung in Hockenheim begann, konnte niemand erahnen, dass dies für die damalige Kleinstadt einen Aufstieg bedeuten würde, der ihren Namen in der ganzen Welt bekannt machen sollte. Neben dem ADAC Junior Cup gastieren auch das ADAC GT Masters, die Formel 1 und die DTM auf der 4,574 Kilometer langen Traditionsstrecke, die 2002 umfassend umgebaut und modernisiert wurde.

Die Sieger der letzten Jahre:

- 2012: Aris Michail
- 2011: Max Maurischat
- 2010: Lukas Wimmer
- 2009: Philipp Öttl
- 2008: Patrick Vincon



► Nürburgring

Nach mehr als 56 Jahren Motorsportgeschichte auf der legendären Nordschleife begann 1984 ein neues Kapitel auf dem Nürburgring: Die damals 4,5 Kilometer lange neue Grand-Prix-Strecke wurde eröffnet. 2001 wurde der Kurs um den zusätzlichen Streckenabschnitt „Mercedes Arena“ auf eine Gesamtlänge von 5,137 Kilometer verlängert. Die Strecke, die seit mehreren Jahrzehnten für spektakuläre Motorradrennen bekannt ist, ist zwischen zehn und 25 Metern breit und bietet neben sieben Links- und zehn Rechtskurven auch geräumige Auslaufzonen.

Die Sieger der letzten Jahre:

- 2012: Michael Gerstacker
- 2011: Max Maurischat
- 2010: Max Fritzsich
- 2008: Patrick Meile
- 2007: Luca Grünwald



Das Reglement

► Grundlagen des Wettbewerbs

Der ADAC Junior Cup powered by KTM wird nach den grundlegenden Regeln des deutschen Motorrad-Sportgesetzes ausgetragen. Der ADAC erstellt alle für die Serie notwendigen Reglements und Sonderbestimmungen. Allgemein gelten die Bestimmungen für den Straßenrennsport, die der DMSB und der jeweilige Veranstalter vorschreiben. Außerdem unterwerfen sich alle Starter im ADAC Junior Cup powered by KTM den internationalen Bestimmungen der FIM/UEM, sofern dies in den vorgenannten Bestimmungen nichts anderes festgelegt ist.

► Teilnehmer

Teilnahmeberechtigt sind ADAC Mitglieder mit ADAC Euro-Schutzbrief bzw. ADACPlus-Mitglieder mit einer vom DMSB ausgestellten gültigen B-Fahrerlizenz, wobei bei der Beantragung der ADAC als Sportabteilung angegeben werden muss sowie gleichaltrige Fahrer anderer europäischer Mitgliederföderation der FIM/UEM mit einer nationalen Lizenz der Leistungsklasse B. In begründeten Fällen kann der ADAC eine Ausnahme erteilen.

2014 sind folgende Jahrgänge zugelassen: 1993 bis 2001

Zugelassen werden 2014 maximal 40 Fahrer. Alle Piloten müssen beim ADAC mit dem offiziellen Nennformular eingeschrieben sein. Das offizielle Nennformular ist beim ADAC e.V. unter www.adac.de/motorsport abrufbar. Alle Nennungen sind online auszufüllen, dann im Original ausgedruckt und vollständig unterschrieben an den ADAC e.V. München zu senden. Bei Minderjährigkeit des Fahrers müssen beide Elternteile ihre Zustimmung erklären und unterschreiben.

► Gastfahrer

Der ADAC ist berechtigt Gastfahrer einzusetzen, sofern diese im Besitz einer entsprechenden Fahrerlizenz (keine C-Lizenz) sind und einem gemeldeten Teilnehmer keinen Startplatz wegnehmen. In der Punkte- und Preisgeldzuteilung bleiben diese Fahrer unberücksichtigt.

► Fahrzeuge

Es darf bei jeder Veranstaltung von jedem Teilnehmer nur ein Motorrad verwendet und der technischen Abnahme vorgeführt werden. Das Motorrad muss im Training und im Rennen in technisch und optisch einwandfreiem Zustand sein.

► Technische Kontrollen

Der ADAC setzt bei den Rennen einen vom DMSB anerkannten Technischen Kommissar ein, der für die Abnahme der Motorräder zuständig ist.

Grundsätzlich können die Motorräder neben der vom Veranstalter vorgeschriebenen technischen Abnahme auch während und nach der Veranstaltung überprüft werden. Die Auswahl der Fahrzeuge wird vom eingesetzten Technischen Kommissar in Abstimmung mit dem Rennleiter und/oder dem Obmann und/oder der technischen Abnahme und den Sportkommissaren sowie einem Vertreter des ADAC getroffen.

Bei Unstimmigkeiten behält sich der Technische Kommissar vor, das betreffende Motorrad auch außerhalb des Veranstaltungsortes in Anwesenheit eines Technischen Kommissars zu überprüfen. Nach genauer Prüfung durch den Technischen Kommissar wird das Ergebnis den Sportkommissaren der betreffenden Veranstaltung zur Entscheidung mitgeteilt. Bis dahin bleiben die Ergebnisse ausgesetzt.

► Fahrerbesprechung

Bei den Wettbewerben werden nach Ort und Zeit rechtzeitig bekannt gegebene Fahrerbesprechungen durchgeführt. Die Fahrer sind verpflichtet, an diesen Besprechungen teilzunehmen.

► Trainings und Qualifikation

Mindestens zwei gezeitete Trainingssitzungen sind Qualifikationskriterium für die Startaufstellung. Generell nicht zugelassen werden Fahrer, die im Zeittraining nicht mindestens eine gezeitete Trainingsrunde absolviert haben.

Grundsätzlich besteht während der Saison kein Trainingsverbot.

Die Geschichte

Der ADAC Junior Cup blickt auf eine lange und erfolgreiche Historie zurück. 1993 wurde die Talentschmiede des ADAC ins Leben gerufen. Seit diesem Jahr brachte die Serie viele erfolgreiche Fahrer hervor, die noch heute nationale und internationale Erfolge feiern. Die Meisterschaft bietet jungen Talenten in Deutschland und den Nachbarländern eine kostengünstige Einstiegsklasse und bildet eine ideale und altersgerechte Aufstiegsmöglichkeit aus dem ADAC Mini Bike Cup. Die jungen Piloten können sich bestmöglich auf höhere Klassen vorbereiten und wichtige Erfahrung im Rennsport sammeln.

Viele erfolgreiche Motorrad-Rennfahrer machten ihre ersten Schritte im ADAC Junior Cup. So fuhren neben WM-Piloten wie Markus Ober, Steve Jenkner, Reinhard Stolz, Klaus Nöhles, Mike Baldinger oder Christian Kellner auch Marcel Schrötter, Philipp Öttl, Jasper Iwema, Randy Krummenacher, Dominique Aegerter und Tom Lüthi in der ADAC Talentschmiede. Auch Katja Poensgen stammt aus dem ADAC Junior Cup. Die ehemalige WM-Fahrerin gewann die Nachwuchsserie 1995 als erste Pilotin. Poensgen ist bis heute die erfolgreichste Frau in der Motorrad-Weltmeisterschaft. Ihr gelang es als einziger Pilotin, in der 250ccm-Klasse in die Punkteränge zu fahren. Der ADAC Junior Cup bildete das Sprungbrett zu ihrer internationalen Karriere. „Ohne den ADAC Junior Cup hätte meine ganze Karriere wohl nur schwierig beziehungsweise gar nicht funktioniert. Für mich war der ADAC Junior Cup die einzige Möglichkeit, um mit dem Motorsport anzufangen. Es war super, dass die Serie damals ins Leben gerufen wurde“, erinnert sich Poensgen. Im Alter von 15 Jahren stach ihr der erste Artikel über die Nachwuchsserie ins Auge. „Ich bin damit sofort zu meinem Vater gerannt und habe ihm gesagt, dass ich da gerne mitfahren würde. Er war erst dagegen und meinte, da fahren nur Jungs mit und ich solle lieber zum Ponyreiten oder Balletttanzen gehen. Ich musste drei oder vier Monate auf ihn einreden. Im Winter 1992/1993 sind wir dann endlich zum Trainieren nach Spanien gefahren und 1993 bin ich zum ersten Mal im ADAC Junior Cup gestartet.“

Obwohl Poensgen ihre männlichen Konkurrenten 1995 allesamt schlagen und den Meistertitel im ADAC Junior Cup auf einer Suzuki für sich verbuchen konnte, war die Konkurrenz schon vor über 15 Jahren enorm stark. „Es war damals schon hart, aber für mich eine gute Schule. Da ich das Fahren gegen die Jungs gelernt habe, hatte ich einen ziemlich großen Vorteil als ich in Italien einmal die Frauenmeisterschaft mitgefahren bin. Dort war ich von Anfang an absolut die Schnellste und das nur, weil ich mit den Jungs trainiert habe. Wenn ich nur gegen Frauen gefahren wäre, dann wäre ich sicherlich nicht so schnell geworden“, überlegt sie. Die Jungs hätten die heute 36-Jährige enorm gefordert, an ihre Grenzen zu gehen und diese teilweise auch zu überschreiten. „Der Wettbewerb war hart, aber das ist er auch heute noch zu gleichem Maße.“

Nach Poensgen gewann keine Frau mehr im ADAC Junior Cup. Dafür setzten sich in der Vergangenheit bekannte Namen wie Arne Tode, Dario Giuseppetti, Randy Krummenacher und Marvin Fritz durch. 2007 siegte Luca Grünwald, der heute erfolgreich in der SUPER-BIKE*IDM unterwegs ist. „Als ich Ende 2006 die Entscheidung traf, dass ich vom ADAC Mini Bike Cup in den ADAC Junior Cup aufsteige, war ich erst nicht sicher, ob ich es mit meiner geringen Größe schon hinbekommen würde, das Motorrad überhaupt zu fahren“, schildert der heute 18-Jährige.

Grünwalds Sorgen waren allerdings unbegründet, denn er konnte schon im ersten Jahr den Titel im ADAC Junior Cup für sich entscheiden. „Das ganze Jahr hat sich super entwickelt. Ich lernte besonders durch die harten Zweikämpfe sehr viel, was mir im Laufe meiner weiteren Karriere enorm weitergeholfen hat. Wenn alle mit der gleichen Maschine unterwegs sind, muss man sich durchbeißen und es kommt auf das fahrerische Können an. Ich hatte damals bestimmt einen leichten Gewichtsvorteil im Vergleich zu den Fahrern, die schon größer und schwerer waren als ich, allerdings hat mir auch im Vergleich zu denen, die schon länger fahren, die Erfahrung gefehlt“, reflektiert er. Der heutige Supersport-Pilot ist froh über jeden gefahrenen Meter im ADAC Junior Cup. „Alles in allem war es eine super Saison und ich kann jedem jungen Rennfahrer, der es einmal zu etwas bringen will, nur empfehlen im ADAC Junior Cup mitzufahren.“

Die Meister der vergangenen zehn Jahre:

- ▶ **2012: Aris Michael**
- ▶ **2011: Max Maurischat**
- ▶ **2010: Lukas Wimmer**
- ▶ **2009: Michael Ecklmaier**
- ▶ **2008: Patrick Meile**
- ▶ **2007: Luca Grünwald**
- ▶ **2006: Sebastian Kreuziger**
- ▶ **2005: Marvin Fritz**
- ▶ **2004: Dennis Brink**
- ▶ **2003: Randy Krummenacher**

Die Partner



► ADAC young generation. Die junge Welt des ADAC.

Über 18,5 Millionen Mitglieder vertrauen beim Thema Mobilität auf die starken Leistungen des ADAC – darunter immer mehr Jugendliche und junge Erwachsene. Und für die gibt es die ADAC young generation: mit gleich drei verschiedenen Mitgliedschaften, die genau zum Leben der jungen Menschen bis zum 23. Geburtstag passen. Denn ganz gleich, ob 18 oder jünger, ob mit Auto oder ohne: Von der jungen Welt des ADAC profitiert jeder. Und das zum Teil sogar beitragsfrei!



► Metzeler

Unsere Mission ist es, kontinuierlich Produkte auf dem modernsten Stand der Technik zu entwickeln, um den Bedürfnissen und Erwartungen der Motorradfahrer gerecht zu werden. Unsere Kunden sind kompetent und entscheiden sich nur für den Reifen für ihr Motorrad, der ihnen die beste Leistung bringt, ohne dabei auf die Aspekte Sicherheit und Verlässlichkeit zu verzichten.



► MOTUL

Als eine der weltweit ersten Ölmarken wurde MOTUL bereits 1853 in den USA registriert. Damit ist kaum eine Ölmarke so eng mit der Entwicklungsgeschichte von Verbrennungsmotoren verbunden wie MOTUL. Als Spezialist für die Entwicklung und Herstellung hochwertiger Schmierstoffe für Automobile und Motorräder verfügt MOTUL seit Jahrzehnten über ein fundiertes Know-how und langjährige Erfahrung auf dem Gebiet der Schmierstofftechnologie. MOTUL besitzt sämtliche bestehende und aktuelle Freigaben der Fahrzeughersteller. Das Unternehmen zählt mit seiner Zentrale in Paris und Niederlassungen in Deutschland, Italien, Spanien und den USA sowie weltweit nahezu 100 weiteren Vertretungen zu den Global Players der Schmierstoffbranche.



► NGK Spark Plug Europe

Auch im Jahr 2013 zählt NGK Spark Plug Europe zu den Unterstützern des traditionsreichen ADAC Junior Cups. Der weltweit führende Hersteller von Zündkerzen und Lambdasonden und wichtigste Zündkerzenlieferant der Motorradhersteller stiftet wie bereits im vergangenen Jahr ein zusätzliches Preisgeld für den Gesamtsieger.

Die Partner



► Racing Policy

Seit über 25 Jahren Ihr Spezialist rund um das Thema Motorsportversicherungen. Wir sind Ihr Spezialversicherer für den Motorsport.

- Haftpflichtversicherung für Veranstaltungen
- Unfallversicherung für Teilnehmer, Helfer, Fahrer und Beifahrer inkl. Motorsportrisiko (Erzielung von Höchstgeschwindigkeiten), Trainings und Übungsfahrten
- Rennkasko

Gerade für Sportarten, deren Ausübung ein gewisses Risiko birgt, ist ein maßgeschneiderter Versicherungsschutz von ganz entscheidender Wichtigkeit. Sorgen auch Sie für den passenden Versicherungsschutz mit der Haftpflicht- und Unfallversicherung für Motorsportler. Seit über 35 Jahren sind wir Ihr kompetenter Partner bei allen Versicherungsfragen.



► Nolangroup

Die Nolangroup ist einer der weltweit größten Hersteller von Schutzhelmen und vereint die Marken Nolan, X-lite und Grex. Seit der Firmengründung im Jahr 1972 ist das norditalienische Bergamo die Geburtsstätte aller Helme des Traditionsherstellers, die nach strengen EU-Normen im Bezug auf Material, Schadstoffbelastung und Arbeitsschutz mit zertifizierter Qualität (nach ISO 9001:2008) entwickelt und gefertigt werden. Neben ausführlichen und regelmäßigen Kontrollen im hauseigenen Sicherheitslabor garantiert die Produktion in Bergamo auch einen umfassenden Kundenservice und eine langfristige Ersatzteilversorgung.



► Zurich Gruppe Deutschland – Partner des Motorsports

Als offizieller Partner und Versicherer der deutschen Olympiamannschaft spielt das Thema Sport und Sportengagement bei der Zurich Gruppe Deutschland eine zentrale Rolle. Ebenso engagieren wir uns für den Motorsport und sind seit 13 Jahren Titelsponsor des ADAC Zurich 24h-Rennens am Nürburgring.

Als bedeutender Kraftfahrzeugversicherer und Partner des ADAC unterstützt die Zurich Gruppe Deutschland erneut den ADAC Junior Cup. Sie fördert damit die aktive Nachwuchsarbeit in Form dieser speziellen Rennserie im Motorrad-Straßenrennsport. Neben der Technik stehen auch hier Teamwork, Leistung und Leidenschaft im Vordergrund – Begriffe, mit denen wir uns identifizieren.

Die Ansprechpartner

ADAC e.V.
Kay-Oliver Langendorff
Leiter Motorsport Presse
Tel.: +49 89 7676 6936
Mobil: +49 171 555 5936
kay.langendorff@adac.de

ADAC e.V.
Ernst Bernecker
Serienorganisation
Tel.: +49 89 7676 4453
Mobil: +49 160 905 34638
ernst.bernecker@adac.de

ADAC Junior Cup Presse
adrivo Sportpresse GmbH
Maria Pohlmann
Tel.: +49 89 1896 592 60
Mobil: +49 152 299 30759
adac@adrivo.com

www.adac.de/motorsport

