

Wolfgang Förster

3. aktualisierte
Auflage

MOTORSPORT KNOW HOW

Basiswissen

Rundstrecken-Rennsport

- Infos für den richtigen Einstieg -



9 783743 173132

Inhalt

Ellen Lohr: Liebe Motorsportfreunde
Vorwort zur dritten Auflage
Der richtige Einstieg - Wie fängt man's an

- **Grundlagen**

- Die Motorsportverbände - Rat und Tat
- Rennstrecken in Deutschland - Spielwiesen für Motorsportler
- Grenznahe Rennstrecken im benachbarten Ausland
- Übung macht den Meister - Trainieren, aber wo?
- Die Fahrerlizenz - Ohne geht nix!
- Anbieter von Lizenzlehrgängen
- Das DMSB Permit Nordschleife - Der Nürburgring-Führerschein
- Anbieter von DMSB Permit Nordschleife-Lehrgängen
- Fahrerausrüstung - Safety first!
- Fahrzeugsicherheit - Nicht an der falschen Stelle sparen
- Fahrzeuggruppen - Ordnung muss sein
- Der DMSB Wagenpass - Ein besonderer Steckbrief
- DMSB Sachverständige - Dem Ingenieur ist nichts zu schwör
- Der Ablauf eines Renntages - Die Zeit vor dem Start
- Gerichtsbarkeit im Motorsport - Alles was Recht ist

Flaggenzeichen - Externe Kommunikation
Sicher ist sicher - Das Safety Car
DMSB Staffel - Hilfe in der Not
Der Sportwart - Partner der Fahrer
Datenaufzeichnung - Big Brother is watching you
Unfallversicherung - Vorsorge tut Not
Im Falle eines Falles... - Motorsport-Kaskoversicherung
Sponsoring - Ohne Moos nix los
Pressearbeit - Der erste Schritt zum nächsten Sponsor
Fitness und Ernährung - Leider oft vernachlässigt
Motorsport Lexikon - Von A bis Z
World Wide Web - Motorsport im Internet

- **Rennserien**

Den richtigen Rahmen finden
Breitensportserien am Nürburgring - Strukturierte Angelegenheit
RCN GLP - Gleichmäßig zum Ziel
RCN Rundstrecken Challenge Nürburgring - Rennfeeling pur
VLN Langstreckenmeisterschaft - Für jeden was dabei
Int. 24h Rennen - Marathon rund um die Uhr
ADAC Youngtimer Trophy - Alter schützt vor Siegen nicht
ADAC Bördesprint-Cup
DMV BMW Challenge - Die Weißblauen sind unterwegs...

DMV GTC - Aus Erfahrung gut
STT - Spezial Tourenwagen Trophy - Lange Tradition
DTC - Deutscher Tourenwagen Cup -
Dreiklassengesellschaft
Renault Clio Cup - Vive la France
ADAC TCR Germany - Die Nationalausgabe
ADAC GT Masters - Die Exoten kommen
ADAC Formel 4 - Internationale Basis
Audi Sport TT Cup - Rent a Car - All inclusive
Porsche Sports Cup - Jugendträume
Porsche Carrera Cup - Auf höchstem Niveau
Formel 3 - Sprungbrett in die Formel 1
Formula Student Germany - Außer Konkurrenz

- **Reglements (Auszüge)**

DMSB Rundstreckenreglement
Ausschreibung RCN Gleichmäßigkeitssprüfung
Nürburgring
Ausschreibung ADAC Bördesprint-Cup

Liebe Motorsportfreunde,



oder sollte ich lieber sagen: Motorsportverrückte. Wenn ihr an dieser Stelle klar "ja" sagen könnt, "ja" wir sind verrückt nach diesem Sport, dann solltet ihr schnell weiterlesen, denn dieses Buch enthält alles, was man als Motorsportfan für einen eventuellen Einstieg benötigt.

Leidenschaft ist wichtig - Information ist es genauso.

Insofern hoffe ich, dass ihr mit diesem Ratgeber eine wichtige Wissensgrundlage haben werdet, um auf sportlich wie finanziell vernünftige Art in diesen Sport einzusteigen.

Ich wünsche euch viel Spass beim Lesen und viel Erfolg auf
eurem motorsportlichen Weg.

Eure
Ellen Lohr

Vorwort zur dritten Auflage

Hallo

Die ersten beiden Auflagen von "Basiswissen Rundstrecken-Rennsport" sind bei den Lesern sehr gut angekommen und ich habe viel Feedback via E-Mail und auch persönlich an der Rennstrecke bekommen.

Darüber habe ich mich sehr gefreut und ich habe mich bemüht, alle Fragen, die mir gestellt wurde, zu beantworten.

Inzwischen hat sich einiges in der Motorsport-Landschaft geändert. Neue Serien wurden ins Leben gerufen und Regularien geändert. Daher war es an der Zeit, diese neue, aktualisierte Auflage zu veröffentlichen.

Eines aber ist gleich geblieben: Für Fragen stehe ich weiterhin gerne zur Verfügung.

Wolfgang Förster
info@motor-emotions.de

Der Weg in den Motorsport

Wie fängt man's an?

Vorab - es gibt ihn nicht, den allgemein richtigen Weg in den Motorsport. Bevor man diesbezüglich fundierte Ratschläge geben kann, gilt es das Umfeld des Fahrers genauestens zu analysieren. So ist z.B. ein Kfz-technisch vorgebildeter Mensch unter Umständen ohne weiteres in der Lage, sein Rennfahrzeug selber vorzubereiten bzw. zu warten. Jemand mit "zwei linken Händen" muss diesbezüglich aber auf externe Ressourcen zurückgreifen. Auch die finanzielle Situation des zukünftigen Motorsportlers gilt es zu berücksichtigen. Der eine kauft sich sein fertiges Rennauto, der andere muss sich seinen Boliden mühevoll zusammenschrauben - aber auch das kann viel Spaß machen.

Michael B. Schmidt zum Beispiel, besser bekannt als Smudo von den "Fantastischen Vier", hat sich mit Racing-Simulationen am Computer auf seine Motorsportkarriere vorbereitet. Außer auf den virtuellen Rennstrecken startete er, nachdem er 1999 in der Zakspeed-Rennfahrerschule seine Lizenz gemacht hatte, im Porsche Cup, in der VLN und beim Int. ADAC 24h Rennen auf dem Nürburgring.

Ich selbst bin den klassischen Weg gegangen und habe mit Slalomveranstaltungen auf großen Parkplätzen im Kölner Raum angefangen. Später war ich bei Leistungsprüfungen auf der Nürburgring-Nordschleife am Start, dann in der VLN Langstreckenmeisterschaft und schließlich beim Int. ADAC 24 Stunden Rennen auf dem Nürburgring.

Andere steigen - das nötige Kleingeld vorausgesetzt - gleich in einen Markenpokal oder eine entsprechende Rennserie ein. Das kann gut gehen - oder auch nicht. Speziell in Markenpokalen wird - wenn auch noch hohe Preisgelder winken - teilweise mit recht harten Bandagen gefahren.

Viele erfolgreiche Motorsportler haben im Kartsport angefangen und sind dann mehr oder weniger Saison für Saison die Karriereleiter weiter hinaufgestiegen. Positive Beispiele sind die Schumacher Brüder, Sebastian Vettel, Nico Hülkenberg oder Pascal Wehrlein. Leider gibt es aber auch negative Beispiele. Da wurden teilweise Haus und Hof verpfändet, nur um dem Sohn den Schritt in die nächst höhere Klasse zu ermöglichen und das, obwohl der Junior total überfordert war. Ergebnis: Pleite und Karriereende.

Über eines sollte man sich von Anfang an im Klaren sein - Motorsport ist kein billiges Hobby. Und - nicht jeder kann Weltmeister werden und mit Motorsport Geld verdienen.

Als erstes sollte man sich einem Motorsportverein anschließen. Für Tipps und aktuelle Informationen sind die Clubs - wie auch die Verbände - immer die richtigen Ansprechpartner.

Sicherlich eine der finanziell günstigsten Möglichkeiten für den Neueinsteiger ist die am Nürburgring beheimatete RCN/GLP-Serie (siehe Seite →). Hier kann man mit jedem straßenzugelassenen PKW erste Erfahrungen auf der legendären Nordschleife sammeln. Lediglich ein Helm ist vorgeschrieben.

Wer mehr will, braucht eine Lizenz (ab Seite →). Auch der Kauf der vorgeschriebenen Sicherheitsbekleidung (feuerfester Overall, Schuhe usw.) ist dann erforderlich. Derart ausgerüstet bieten sich preisgünstige

Motorsportserien wie z.B. die RCN Rundstrecken Challenge Nürburgring (Seite →) oder der ADAC Bördesprint Cup (Seite →) an. Ob es dabei günstiger ist, sich ein eigenes Fahrzeug aufzubauen, ein bereits fertig aufgebautes Fahrzeug gebraucht zu kaufen oder sich in ein bereits existierendes Team als Fahrer einzumieten, hängt von den persönlichen Umständen ab. In den ersten beiden Fällen muss man neben dem eigentlichen Rennfahrzeug noch Ersatzteile, zusätzliche Räder, evtl. eine Service-Crew, einen Transportanhänger und ein Zugfahrzeug mit einkalkulieren.

Als Fahrer, der sich in ein Team "einmietet", hat man damit keinerlei Probleme. Man reist am Renntag an die Strecke, steigt in das vorbereitete Rennfahrzeug und fährt "sein" Rennen. Dafür wird die Miete gezahlt - das war's. Natürlich ist das in einem erfolgreichen Team teurer als z.B. bei einem Newcomer. Auch hier regelt Angebot und Nachfrage den Preis. Auf jeden Fall sollte man vorab genauestens klären, was alles im Mietpreis enthalten ist, bzw. wer für eventuelle Schäden aufkommt. Ein "Wir werden uns schon einig..." kann nachträglich sehr teuer werden.

Eine weitere Möglichkeit ist es, sich ein Fahrzeug zu zweit aufzubauen und damit auch die Kosten zu teilen. Dies bietet sich an für Rennserien, bei denen sich zwei oder sogar drei Fahrer während des Rennens abwechseln. Auch in diesem Fall bietet sich die RCN Rundstrecken Challenge Nürburgring oder - ausreichend Erfahrung vorausgesetzt - die VLN Langstreckenmeisterschaft Nürburgring (Seite →) an. Auf jeden Fall sollte man auch bei dieser Variante vorher alle Rechte und Pflichten der Partner schriftlich fixieren. Idealer Weise ergänzen sich dabei die Fahrer, z.B. könnte einer den Zugwagen, der andere den Transportanhänger einbringen oder einer stellt das Fahrzeug, der andere übernimmt den Umbau zum Rennwagen usw.

Wie auch immer - der Motorsport ist ein faszinierendes Hobby und wer es durchdacht und mit dem nötigen Hintergrundwissen angeht, kann dabei eine Menge Spaß haben und viele Freunde gewinnen.

Grundlagen

Rat und Tat

Die Motorsportverbände

DMSB - Deutscher Motor Sport Bund

Der DMSB ist ein Verband der Motorsport-Verbände. In jeder Sportart gibt es eine zentrale Organisation, in der die Fäden zusammen laufen, in der über Reglements, Wettbewerbsmodi, Klasseneinteilungen o.ä. entschieden wird. Und das ist gut so: Man stelle sich nur vor, dass in Sachsen nach anderen Regeln Fußball gespielt würde, als in Nordrhein-Westfalen. Es würde der Entwicklung der Sportart nicht zuträglich sein. Im deutschen Motorsport ist diese Spitzorganisation der DMSB. Unter seiner Obhut werden Entwicklungen für mehr Sicherheit und Umweltschutz, neue Techniken und Sportreglements oder Wettbewerbsformate im Motorsport vorangetrieben. Der DMSB ist als Spitzerverband im Deutschen Olympischen Sportbund (DOSB) zugleich der oberste Interessenvertreter des Motorsports.

In einem Satz zusammengefasst: Der DMSB steht für die Durchführung des organisierten Motorsports in Deutschland nach einheitlichen Bestimmungen. Dazu gehört z.B. auch die Förderung des Jugend- und Breitensports, die Vergabe von Fahrer-, Sportwart- und Bewerberlizenzen, die Prüfung und Genehmigung von Veranstaltungsausschreibungen sowie die Ausübung der Sportsgerichtsbarkeit für den lizenzierten Motorsport.

Außerdem stellt der DMSB sicher, dass die von ihm eingesetzten Sportwarte (Rennleiter, Sport- und Technische

Kommissare, Zeitnehmer usw.) nach einheitlichen Regeln ausgebildet werden und immer auf dem aktuellsten Stand sind. Hierfür bietet der DMSB regelmäßig Weiterbildungsseminare an. Allen Aufgaben und Zielsetzungen voran steht der Anspruch des DMSB, dass der unter seiner Obhut zur Austragung kommende Motorsport sicher und umweltschonend veranstaltet wird.

DMSB e.V.

Hahnstraße 70 Lyoner Stern
60528 Frankfurt/Main
Tel. 069 / 633007-0
Fax 069 / 633007-30
dmsb@dmsb.de
www.dmsb.de

ADAC - Allgemeiner Deutscher Automobil Club

Mit ca. 15 Mio. Mitglieder ist der ADAC Europas größter und weltweit der drittgrößte Automobilclub. Der am 24. Mai 1903 als "Deutsche Motorradfahrer Vereinigung" gegründete Club sieht sich als führender Mobilitäts-Dienstleister und hat sich eine umfangreiche Struktur geschaffen, die den damit verbundenen vielfältigen Aufgaben gerecht wird.

Seit über 100 Jahren betreibt der ADAC erfolgreich Motorsport. Standen zu Beginn Orientierungs- und Zuverlässigkeitsfahrten auf dem Programm, organisiert der ADAC heute gemeinsam mit seinen rund 1.800 Regional- und Ortsclubs über 3000 Motorsportveranstaltungen mit Karts, Formel-, Touren- oder Rallyewagen, Motorrädern und Motorbooten. Der ADAC bietet nach eigenen Angaben jungen Rennfahrern die ideale Plattform, um sich auf eine Karriere im Motorsport vorzubereiten. Zu den Highlights der vielen Automobil-Wettkämpfe, die der ADAC und seine Orts-

und Regionalclubs veranstalten, zählen das 24-Stunden-Rennen und der Truck Grand Prix auf dem Nürburgring und natürlich der deutsche Lauf zur Rallye-WM, die ADAC Rallye Deutschland. Für den Motorsport gibt der ADAC etwa 2,3% der Mitgliedsbeiträge aus.

ADAC e.V.

Ressort Motorsport
Hansastra. 19
80686 München
Tel. 089 / 7676-4402
Fax 089 / 7676-4430
motorsport@adac.de
www.adac-motorsport.de

AvD - Automobilclub von Deutschland

Der Automobilclub von Deutschland wurde 1899 in Berlin als Deutscher Automobilclub (DAC) gegründet. Bereits ein Jahr später organisierte man die erste Internationale Automobilausstellung in Frankfurt/Main. Ab 1904 nannte man sich "Kaiserlicher Automobilclub" (KAC), da Kaiser Wilhelm II die Schirmherrschaft übernahm. 1918 nahm der Club seinen heutigen Namen an. Nach dem 2. Weltkrieg 1948 neu gegründet betreibt der AvD seit 1952 einen Pannendienst.

Seit 1989 wird der Club nach eigener Aussage mehr und mehr zu einem Dienstleistungsunternehmen umstrukturiert. Der AvD ist Veranstalter verschiedener Motorsportveranstaltungen wie dem Großen Preis von Deutschland (Formel 1) auf dem Hockenheimring, oder dem "AvD-Oldtimer-Grand-Prix" auf dem Nürburgring. Nachdem Volker Strycek 2007 das Amt des AvD Vizepräsidenten für Sport und Jugend übernommen hat, soll es mit dem AvD-Motorsport weiter aufwärts gehen. Für seine Mitglieder

schreibt der Verein eine bundesweite AvD Meisterschaft jeweils für den Automobil- und Motorradsport aus.

Automobilclub von Deutschland e.V.

- Sportabteilung -
Lyoner Straße 16
60528 Frankfurt/M.
Tel. 069 / 6606-252
Fax 069 / 6606-253
sport@avd.de
www.avd.de

Neben ADAC und AvD gibt es noch weitere Motorsportverbände, die einem im Einzelfall durchaus weiter helfen können:

**Allgemeiner Deutscher Motorsport Verband e. V.
(ADMV)**

Köpenicker Str. 325
12555 Berlin
Tel. 030 / 657629-30
Fax 030 / 657629-31
info@admv.de
www.admv.de

Deutscher Motorsport Verband e.V. (DMV)

Otto-Fleck-Schneise 12
60528 Frankfurt am Main
Tel. 069 / 695002-0
Fax 069 / 696002-20
dmv@dmv-motorsport.de
www.dmv-motorsport.de

Deutscher Sportfahrerkreis e.V. (DSK)

Karl-Wirth-Str. 16
76694 Forst

Tel. 07251 / 30284-0
Fax 07251 / 30284-19
info@dskev.de
www.dskev.de

Neuer Automobil- und Verkehrs- Club e.V. (NAVC)
Johannesbrunner Str. 6
84175 Gerzen
Tel 08744 / 8678
Fax 08744 / 9679886
post@navc.de
www.navc.de

Rennstrecken in Deutschland

“Spielwiesen” für Motorsportler

Wir haben in Deutschland zur Zeit vier permanente internationale Rennstrecken. Davon sind die Traditionssstrecken Nürburgring und Hockenheimring die beiden ältesten. Ende der neunziger Jahre entstanden mit einem enormen finanziellen Aufwand zwei weitere, den internationalen Standards entsprechende Rennpisten in Deutschland: Der Motopark Oschersleben wurde mit einem Investitionsvolumen von 58 Millionen Euro 1997 eröffnet und der nur drei Jahre später eingeweihte Lausitzring kostete gar 158 Millionen Euro.

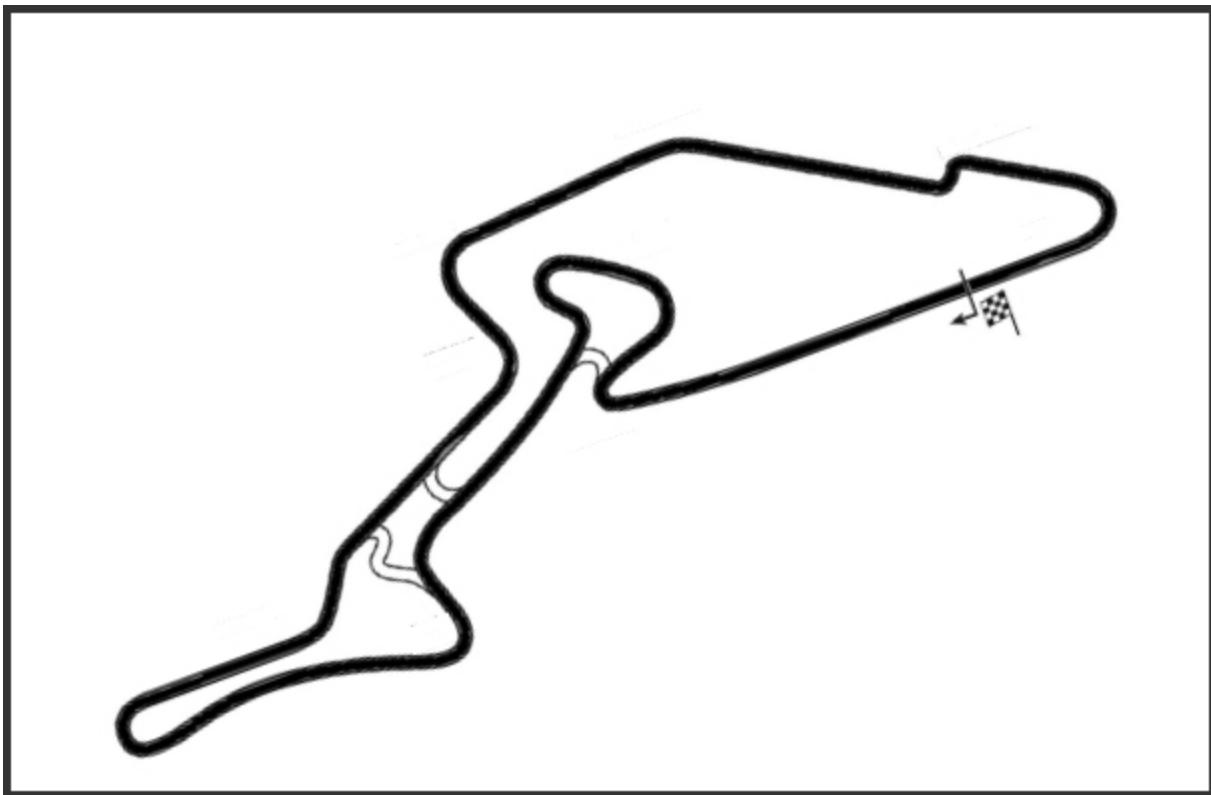
Inzwischen haben die beiden neu erbauten Rennstrecken jeweils einen anderen Namen und auch schon ein Insolvenzverfahren “überlebt”. Und noch etwas hat sich geändert. Nachdem früher bis zu zwei Formel 1 Läufe jährlich in Deutschland ausgetragen wurden, ist derzeit kein Lauf mehr geplant. Das war abzusehen und so stellt sich die Frage, ob wir in unserem Lande wirklich drei Formel 1-taugliche Rennstrecken brauchen?

Für den Breitensport sind 120.000 Zuschauer fassende Tribünen genauso überflüssig wie exklusiven VIP-Lounges. Daher wird dieser Teil der immens teuren Anlagen ein Großteil des Jahres überhaupt nicht genutzt. Offensichtlich wurde auch hier am Bedarf vorbei gepant.

Nun geben unsere Politiker auf Druck der Kritiker zu, dass auch beim fast 500 Millionen Euro „schweren“ Neubauprojekt am Nürburgring am Bedarf vorbei geplant

wurde. Noch immer sind nicht alle Ungereimtheiten geklärt, aber Geschäftsführer und auch Landesminister mussten schon "ihren Hut nehmen". Leider hatte man auch hier wieder versäumt im Vorfeld mit den Betroffenen, dass heißt, mit den Aktiven zu sprechen.

Vorbild für die zukünftigen Planungen in der deutschen Motorsportlandschaft sollten die Strukturen der britische Rennsportszene sein. Auf der Insel gibt es zahlreiche kleinere, bezahlbare und damit für den Breitensport ideale Rennstrecken. Bei uns werden solche Anlagen schmerhaft vermisst. Auch wir brauchen bezahlbare Rennstrecken. Eine Formel 1-taugliche Rennstrecke hätte für unser Land vollkommen ausgereicht.



Nürburgring (GP-Strecke)

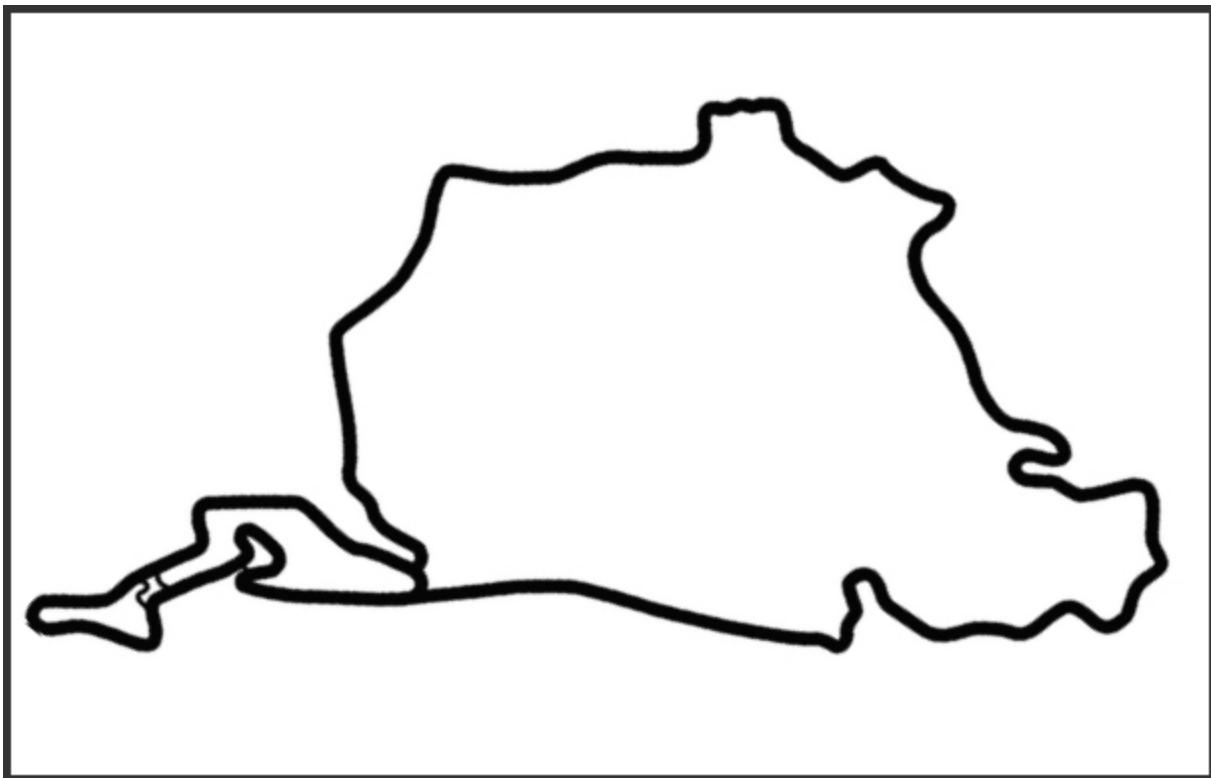
Nürburgring GmbH
Otto-Flimm-Straße
53520 Nürburgring
Tel.: 02691 / 302-0
Fax: 02691 / 302-9099
info@nuerburgring.de
[www. nuerburgring.de](http://www.nuerburgring.de)

Streckenlänge:	5.148 m
Kurzanbindung:	3.629 m
Breite:	10 - 25 m
Anzahl der Kurven:	9 Links 8 Rechts
Höchster Punkt:	620 m ü.NN
Boxengasse Länge:	381,40 m

Breite:

16 m

Nach dem Neubau 1984 gilt die Nürburgring GP-Strecke als eine der sichersten Rennpisten weltweit. Für Tourenwagenrennen wird teilweise die 3.622 m lange "Kurzanbindung" (ohne Müllenbachschleife) genutzt. Mit dem Bau der Mercedes Arena versprechen sich die Planer mehr Komfort, eine bessere Sicht für die Zuschauer und durch weitere Überholmöglichkeiten noch spannendere Rennen.



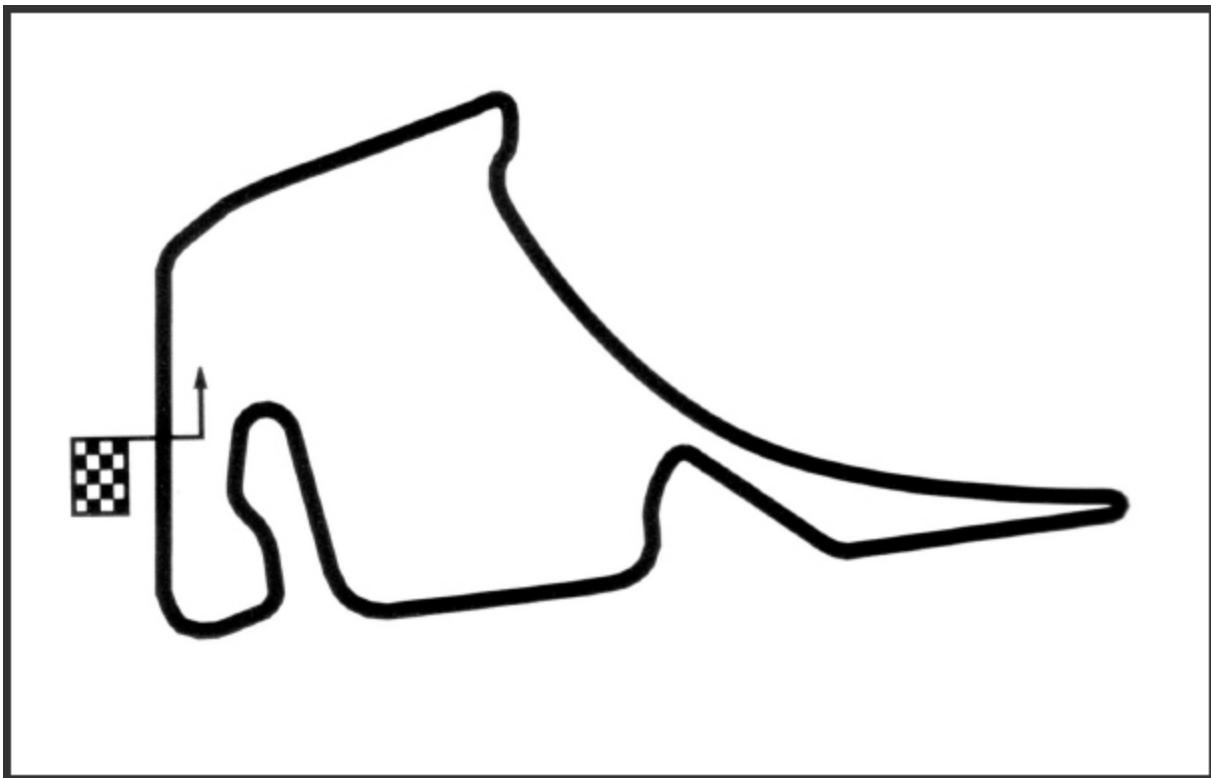
Nürburgring Nordschleife

Seit der Eröffnung 1927 ist die Nürburgring-Nordschleife die größte Herausforderung für jeden Rennfahrer. Formel 1 Weltmeister Jackie Stewart gab dem Eifelkurs den treffenden Namen "Grüne Hölle".

Noch heute treffen sich fast täglich - wenn die Strecke nicht von der Industrie genutzt wird - Nordschleifen Fans, um die Strecke mit ihren straßenzugelassenen Fahrzeugen unter die Räder zu nehmen.

Nürburgring GmbH
53520 Nürburgring
Tel.: 02691 / 302-0
Fax: 02691 / 302-9099
info@nuerburgring.de
[www. nuerburgring.de](http://www.nuerburgring.de)

Erbaut:	1925 - 1927
Eröffnet:	18./19. Juni 1927
Kosten: rund 15	Millionen Reichsmark
Streckenlänge:	20.832 m (o. GP Kurs)
Breite:	10 - 14 m
Anzahl der Kurven:	33 Links 40 Rechts
Höchster Punkt:	620 m üNN
Steigung:	max. 17 %
Gefälle	max. 11 %



Hockenheimring Baden-Württemberg

Hockenheimring GmbH

Am Motodrom
68754 Hockenheim

Tel.: 06205 / 950-0

info@hockenheimring.de

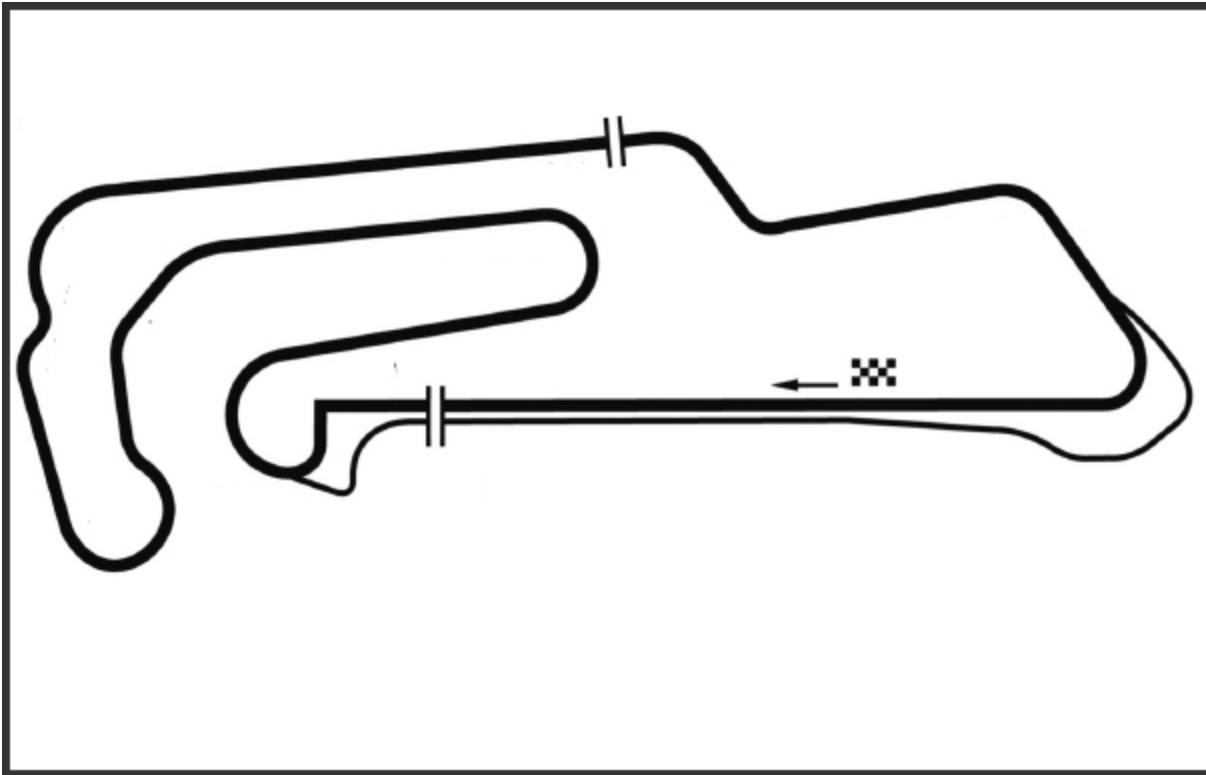
www.hockenheimring.de

Eröffnet:	29.05.1932
Zuschauerplätze:	120.000
Neue Grand-Prix Strecke	
Erbaut:	2002
Länge:	4.574 m
“Kleiner Kurs”:	2.638 m
Breite:	mind. 15 m
Kurven:	17

Geraden:

sechs

Weil der legendäre alte Kurs mit 6,8 Kilometern nicht mehr in das Konzept der Formel 1 passte, entstanden Ende 1999 erste Pläne für eine kürzere Strecke mit besseren Überholmöglichkeiten. Am 21. Dezember 2001 erhielt die Hockenheim-Ring Besitz GmbH die Baugenehmigung und am 4. Februar 2002 erfolgte der erste Spatenstich. 62 Millionen Euro kostete der Umbau mit der um 2 km verkürzten Strecke letztendlich und stürzte die Hockenheimring GmbH in große finanzielle Probleme, die nur Dank der öffentlichen Hand beseitigt werden konnten. Dank neuer Tribünen stieg die Zuschauerkapazität von 83.000 auf 120.000 Plätze.



Motorsport Arena Oschersleben

Nach Abschluss der umfangreichen Bauarbeiten in der Motorsport Arena Oschersleben steht nun die neue Streckenlänge fest. Alle Automobilrennen werden künftig über eine Distanz von 3,696 Kilometern ausgetragen. Damit verlängert sich die Strecke um 29 Meter. Die Änderung des Grand Prix-Kurses ergibt sich aus dem Umbau in der ersten Kurve nach Start/Ziel. Hier führt die verlängerte Gerade nun in einem 90-Grad-Bogen auf den alten Streckenverlauf zurück. Eine neue Auslaufzone und ein Kiesbett wurden angelegt.

Motorsport Arena Oschersleben GmbH

Motopark Allee 20-22

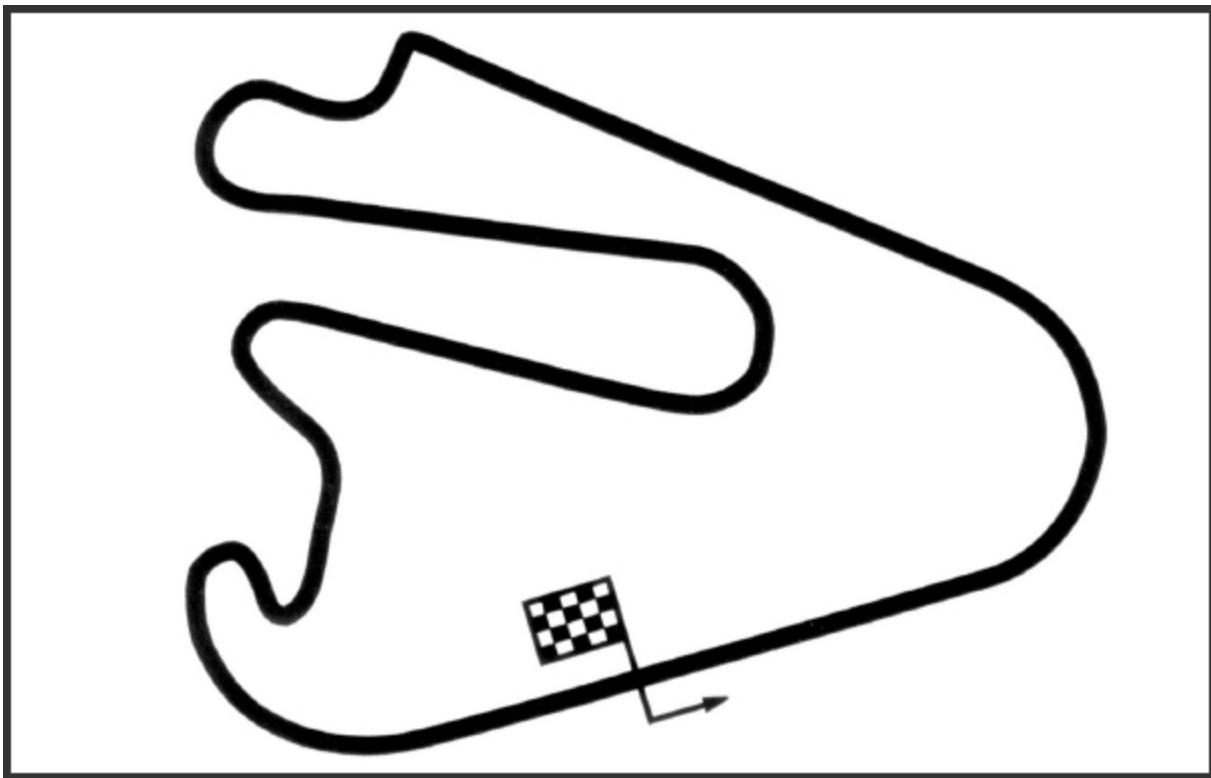
39387 Oschersleben

Tel.: 03949 / 920-0

Fax: 03949 / 920-660

info@motorsportarena.de
www.motorsportarena.com

Eröffnung:	25.07.1997
Kosten:	58 Millionen Euro
Streckenlänge:	3.696 m
Kurven:	14



EuroSpeedway Lausitz

EuroSpeedway Verwaltungs GmbH

Lausitzallee 1

01998 Klettwitz

Tel.: 035754 / 31000

Tel.: 035754 / 31020

postmaster@lausitzring.de

www.lausitzring.de

Eröffnung:

20. August 2000

Baukosten:

158 Millionen Euro

2-Meilen-Superspeedway:

3.200 m

Grand Prix-Strecke lang:

4.534 m

Grand Prix-Strecke kurz:

3.400 m

Grand Prix-Strecke inkl Turn 1:

4.500 m

Langstrecke:

11.300 m

1998 war Grundsteinlegung für die neue nach amerikanischem Vorbild gebaute Rennstrecke mit der großzügigen, weithin sichtbaren Haupttribüne. Zentraler Kurs ist das 3,2 km langen Hochgeschwindigkeits-„Tri-Oval“ mit drei leicht überhöhten Kurven, das speziell für die Bedürfnisse der NASCAR und Champ Car konstruiert wurde. Zusätzliche konventionelle Streckenteile im Innenraum ermöglichen in Verbindung mit Teilen des Ovals zahlreiche verschiedene Streckenvarianten für Autos und Motorräder. Zusammen mit dem 5,8 km langen DEKRA Test-Oval wäre darüber hinaus auch eine Langstrecken-Piste von 11 km Länge realisierbar.

Grenznahe Rennstrecken im benachbarten Ausland

Anneau du Rhin (F) www.rheinring.de

Die private Rennpiste im Elsass, zwischen Colmar und Mulhouse (Blitzheim) gelegen, bietet verschiedene Streckenvarianten von 1.100 bis 4.000 Metern.

Circuit Goodyear/Colmar Berg (L) www.hsrcl.lu

Der Circuit Goodyear liegt in Luxemburg, in der Nähe von Colmar-Berg. Die 2.980 Meter lange Rennstrecke, die auch zur Reifenerprobung und für Fahrsicherheitstrainings genutzt wird, ist dem ansässigen Goodyear-Werk angegliedert.

Padborg Park (DK) www.padborg-park.de

Padborg Park ist eine Motorsport-Anlage auf dem Gelände des gleichnamigen Flughafens nur wenige Kilometer hinter der deutsch-dänischen Grenze. Bei Großveranstaltungen wird die Landebahn als Fahrerlager genutzt. Die Rennstrecke ist 2.007 Meter lang und 12 Meter breit. Sie hat 4 Rechts-, 5 Linkskurven und 1 Schikane.

Spa-Francorchamps (B) www.spa-francorchamps.be

Der Circuit de Spa-Francorchamps ist eine 7.004 Meter lange F1-Rennstrecke. Eine Besonderheit sind zwei Startvarianten und zwei Boxenanlagen. Die Strecke liegt in den Ardennen zwischen den Städten Spa, Malmedy und Stavelot, knapp 20 km entfernt von der deutsch-belgischen Grenze bei Monschau.