

ADAC RAVENOL 24h Nürburgring vom 19. bis 22. Juni 2025

eFuels & Co: 24h Nürburgring sind ideales Testfeld für alternative Kraftstoffe

- Härtetests wie die 24h Nürburgring zeigen Praxistauglichkeit neuer Technologien
- Alternative Treibstoffe gehören auf der Nordschleife längst zur Normalität
- Elf Fahrzeuge setzen in diesem Jahr bei den 24h auf die neuen Kraftstoffe

Bei den ADAC RAVENOL 24h Nürburgring hält die Zukunft weiter Einzug. Immer mehr Teams, die sich mit alternativen Antrieben und Kraftstoffen beschäftigen, wollen sich auf der Nordschleife mit den anderen Teilnehmern messen. Bei der Ausgabe vom 19. bis 22. Juni 2025 sind gleich elf Fahrzeug in den AT-Klassen eingeschrieben – ein Teilnehmer-Boom, der zeigt, dass das wichtige Zukunftsthema auch beim Langstreckenklassiker angekommen ist.

Drei leistungsgerechte Klassen für die „Alternativen“

Die AT-Klasse führt die traditionelle Technologieoffenheit des 24h-Reglements in die Jetztzeit, die schon in den 70ern bei den 24h Nürburgring galt. Bereits 1978 trat zum ersten Mal ein Dieselfahrzeug im Rennen an, 1998 gab es mit dem Sieg des BMW 320d den ersten Diesel-Gesamtsieg bei einem 24h-Rennen weltweit – damals eine Sensation, die demonstrierte, was mit Dieselmotoren technisch möglich ist. Anfang der 2000er waren es die erdgasbetriebenen Rennwagen, die an diese Tradition anknüpften und deren heutige Nachfolger auf Hightech-Treibstoffe und -Bauteile setzen.

„Diese AT-Projekte sehen wir grundsätzlich sehr positiv, weil sie einen Schritt in die richtige Richtung darstellen“, sagt 24h-Rennleiter Walter Hornung. „Unter anderem E-Fuels sind richtungweisend und technologisch eine gute Möglichkeit, den CO₂-Fußabdruck im Motorsport weiter zu verringern.“ Um ihnen allen eine Startmöglichkeit zu geben, werden die Fahrzeuge individuell eingestuft. Hornung: „Wir haben inzwischen drei AT-Klassen ausgeschrieben, bei denen sich die Einstufung nach der Leistungsfähigkeit des Fahrzeugs richtet.“

Walter Hornung ist für die 24h 2025 sehr optimistisch: „Die AT-Betankung erfolgt an einem Tankplatz zu Beginn der Boxengasse, der die Maximalzahl der Teilnehmer in dieser Kategorie allerdings beschränkt.“ Die in diesem Jahr startenden Fahrzeuge markieren damit eine Kapazitätsgrenze. Vorläufig jedenfalls. Denn der breite Einsatz

dieser Treibstoffe „ist unser mittelfristiger Wunsch“, sagt der Rennleiter. Alles in allem ist es also eine Frage der Zeit, bis der Motorsport in der legendären Grünen Hölle auch in Sachen Treibstoffe grün wird.

eFuels oder Biokraftstoff – das ist hier die Frage

Bei den Kraftstoffen gibt es zwei Herangehensweisen: Einige Teams setzen auf eFuels andere auf Biokraftstoffe. Diese beiden Varianten werden in unterschiedlichen Verfahren hergestellt. Biokraftstoffe setzen auf Biomasse (Mais, Zuckerrohr, Raps). Um eine Nahrungsmittelkonkurrenz zu vermeiden, wird versucht auf organische „Abfälle“ zurückzugreifen. eFuels hingegen werden chemisch aus Wasser und CO₂ und unter Einsatz von Strom (deswegen das „e“) hergestellt.

Motorsport-Teams können zum Vorreiter für Nachhaltigkeit werden

Max Kruse Racing geht mit drei Fahrzeugen in der AT3 und einem Auto in der AT2 an den Start. Das Team, hinter dem nicht nur der namensgebende Fußballprofi steht, sondern auch VW-Markenbotschafter und Entwicklungsfahrer Benny Leuchter, setzt den „E20 Blue Gasoline“-Kraftstoff ein. Dieser besteht zu 20 Prozent aus Bioethanol und zusätzlichen 40 Prozent aus erneuerbaren Komponenten, wie Rest- und Abfallstoffe. Das sorgt für eine CO₂-Reduktion von bis zu 40 Prozent im Vergleich zu herkömmlichem Benzin. Der Kraftstoff wurde im Shell Technology Center in Hamburg entwickelt. Auch das Team Fancy by Teamwork Motorsport setzt auf einen E20 Kraftstoff. Fancy ist ein chinesisches Kundenteam von Teamwork Motorsport, einem renommierten Rennstall mit Sitz in Hongkong, der seit 1999 in verschiedenen Tourenwagen-Serien wie etwa der Tourenwagen-WM aktiv ist.

Einen ähnlichen Weg geht Four Motors. Das Team nutzt alternativen E20-Kraftstoff von CropEnergies. Das ist Ottokraftstoff mit 20 Prozent Bioethanol-Anteil aus nachhaltiger Produktion. Das Team versucht zusätzlich auch die eingesetzten Öle und Schmierstoffe aus nachhaltiger Produktion zu gewinnen.

Andere Teams setzen auf eFuels: Manthey Racing Team by eFuel Griesemann treten seit diesem Jahr mit dem von Manthey entwickelten Porsche 718 Cayman GT4 RS CS M an. Georg Griesemann betont: „Die Daten der letzten beiden Jahre sprechen eine klare Sprache: eFuels haben keine Nachteile. Mit Manthey haben wir einen Partner gefunden, der diese Überzeugung teilt. Gemeinsam wollen wir beim 24h-Rennen zeigen, dass ein Fahrzeug mit klimafreundlichen Kraftstoffen absolut konkurrenzfähig ist.“ Getankt wird ein eFuel von DeCarTrans – einem Projekt der TU Bergakademie Freiberg. Das Projekt will

ein Verfahren zur Herstellung von synthetischem Benzin aus Methanol, das aus erneuerbaren Quellen stammt, weiterentwickeln. Auch der eingesetzte Kraftstoff bei Hofer racing by Bonk Motorsport kommt von DeCarTrans. Das besonders an diesem Kraftstoff ist, dass er ohne Umbauten am Motor oder Fahrzeug getankt werden kann. Auch WS Racing by Kuepperracing mit dem BMW M4 GT4 und das „Girls Only – Ready to rock the Green Hell“-Team nutzen eFuels. Ihr Partner ist Nordoel, die ein eFuel der ersten Generation produzieren, basierend auf dem „Methanol-to-Gasoline“-Prinzip (MTG). Dabei dient Biomethanol als regenerative Quelle. Alles in allem also eine Situation, die typisch ist für die 24h Nürburgring: Die vom Reglement gewollte Vielfalt spiegelt sich auch bei der Nutzung nachhaltigerer Kraftstoff wider. Der Motorsport bleibt damit, was er schon immer war: Ein Testfeld, um neue Technologien unter Maximalbedingungen zu erproben. Die bisherigen Erfahrungen zeigen dabei, dass Nachhaltigkeit im Motorsport möglich ist und es bereits mehrere Alternativen zu fossilen Treibstoffen gibt. Die Vielfalt ist für die Veranstalter der 24h Nürburgring aber auch eine Herausforderung – besonders im Bereich der Logistik und Kraftstoffbereitstellung.

Da geht noch mehr ...

Die Teams in den AT-Klassen legen nicht nur auf den Treibstoff ein Augenmerk, sondern immer mehr auch auf den Einsatz weiterer nachhaltiger Komponenten. Hofer racing by Bonk Motorsport und Four Motors Bioconcept-Car setzen beispielsweise Bioverbundwerkstoffe in der Fahrzeugkarosserie ein. Teile wie Türen, Heckflügel und Fronthauben werden aus Naturfaserverbundwerkstoffen gefertigt, die leichter als Glasfasern und kostengünstiger als Carbonfasern sind. Hofer racing arbeitet zudem mit Goodyear zusammen, die umweltzertifizierte Rennreifen entwickeln, die einen höheren Anteil an nachhaltigen Materialien enthalten und eine längere Haltbarkeit aufweisen.

Manthey Racing Team by eFuel Griesemann hat in Zusammenarbeit mit Porsche Motorsport Prototypenteile aus recyceltem carbonfaserverstärktem Kunststoff (CfK) entwickelt und verbaut. „Es gab vor kurzem eine große Diskussion um Karbon, das in der Produktion sehr energieaufwendig ist“, schreibt Björn Griesemann. „Dieser Werkstoff ist ein Schritt hin zur Kreislaufwirtschaft – ein Thema, das uns in den kommenden Jahrzehnten zunehmend beschäftigen wird.“ Diese Maßnahme trägt vor allem zur Ressourcenschonung bei.